

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم -

كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم العلوم التجارية



دور المصطلحات التجارية الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع

مشروع مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي في العلوم التجارية

تخصص: امداد والنقل الدولي

بلحول

بإشراف الأستاذ:

إعداد الطالب:

بن شني يوسف

العربي

أعضاء لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة	عن الجامعة	الصفة
مقراد عبد الله	أستاذ دكتور	جامعة مستغانم	رئيسا
بن شني يوسف	أستاذ محاضراً	جامعة مستغانم	مشرفا
ابراهيمى أعمر	أستاذ محاضراً	جامعة مستغانم	مناقشا

السنة الجامعية

2020/2019

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

إِنَّ الْحَمْدَ لِلَّهِ نَحْمَدُهُ وَنَسْتَعِينُهُ وَنَسْتَغْفِرُهُ، وَنَعُوذُ بِاللَّهِ مِنْ شُرُورِ
أَنْفُسِنَا وَسَيِّئَاتِ أَعْمَالِنَا، مَنْ يَهْدِهِ اللَّهُ فَلَا مُضِلَّ لَهُ، وَمَنْ يَضَلَّ
فَلَا هَادِيَ لَهُ، وَأَشْهَدُ أَنْ لَا إِلَهَ إِلَّا اللَّهُ وَحْدَهُ لَا شَرِيكَ لَهُ،
وَأَشْهَدُ أَنَّ مُحَمَّدًا عَبْدُهُ وَرَسُولُهُ، صَلَّى اللَّهُ وَسَلَّمْ وَبَارَكَ عَلَيْهِ،
وَعَلَى آلِهِ وَصَحْبِهِ أَجْمَعِينَ.

يارب ..لا تدعني أصاب بالغرور إذا نجحت ، ولا أصاب باليأس
إذا فشلت ، بل ذكرني دائما بأن الفشل هو التجارب التي تسبق
النجاح.

يارب ... إذا أعطيتني مالا لا تأخذ سعادي ، وإذا أعطيتني قوة لا تأخذ
عقلي ، وإذا أعطيتني نجاحا لا تأخذ تواضعي ، وإذا أعطيتني تواضعا
لا تأخذ إعترازي بكرامتي.... علمني أن التسامح هو أكبر مراتب القوة
وأن حب الانتقام هو أول مظاهر الضعف.

... إذا جرّتني من المال ، أترك لي الأمل ، وإذا جرّتني من
النجاح ، أترك لي قوة العناد حتى أتغلب على الفشل ، وإذا جرّتني
من نعمة الصحة أترك لي نعمة الإيمان.

...ساعدني على أن أقول كلمة الحق في وجه الأقوياء ، وعلى ألا أقول
الباطل لأكسب تصفيق الضعفاء.

إذا أسأت إلى الناس أعطني شجاعة الاعتذار ، وذا أساء
الناس إلي أعطني شجاعة العفو والغفران

يارب

إذا نسيت ذكرك فلا تنساني.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

"إِنَّ اللَّهَ وَمَلَائِكَتَهُ يُصَلُّونَ عَلَى النَّبِيِّ يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا صَلُّوا عَلَيْهِ وَسَلِّمُوا تَسْلِيمًا"

الأحزاب: 56

"اللهم صل على محمد وعلى آل محمد كما صليت على إبراهيم وعلى آل إبراهيم إنك حميد مجيد، اللهم بارك على محمد وعلى

آل محمد كما باركت على إبراهيم وعلى آل إبراهيم إنك حميد مجيد."

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

"هُوَ الَّذِي جَعَلَ الشَّمْسَ ضِيَاءً وَالْقَمَرَ نُورًا

وَقَدَرَهُ مَنَازِلَ لِتَعْلَمُوا عَدَدَ السِّنِينَ وَالْحِسَابَ مَا

خَلَقَ اللَّهُ ذَلِكَ إِلَّا بِالْحَقِّ يُفَصِّلُ الْآيَاتِ لِقَوْمٍ

يَعْلَمُونَ"

يونس الآية: 05

إهداء

أهدي هذا العمل المتواضع إلى

أعز امرأة شاركتني أفراحي وآلامي وشجعتني على مواصلة دربي في مشواري الدراسي
أمي الغالية.... التي علّمتني العطاء، وغمرتني بحنانها وكرمها. اللهم احفظها بما تحفظ به

عبادك الصالحين

إلى من ضحى بكل شيء ليجعلني من الذرية الصالحة فألهمني برقته وعناية قلبه
أبي..... من رحل عن عالمنا، وما زال دويّ نصائحه يوجهني. اللهم جازيه بما تجازي به

عبادك الصالحين

إلى أعز، وأغلى الإخوة، نور الدين، منور، شارف، أحمد، ومن علّمني أن الحياة من دون
ترابط وحب وتعاون لا تساوي شيئاً.

إلى كل من فاروق عبد الرؤوف، نذير، سولاف و سندس

إلى أختي الغالية * مليكة *

إلى من ملأت حياتي بالتحدي، وتخطّيت الصعاب نصيرة بكوش

إلى البرعمة.... وقلبي النابض أميرة

كل اصدقائي، رفقائي وكل زملائي بالجامعة الذين كانوا إخوة لي في مشواري العلمي

إلى طلبة دفعة الامداد و النقل الدولي 2020/2018

إلى كل الاساتذة بجامعة مستغانم وخاصة صديقي ومؤطري الاستاذ بن شني يوسف

وإن إنهائي عملي لم يكن ليتم لولا إرادة الله سبحانه وتعالى و دعمكم، وأتمنى أن ينال رضاكم.

بلحول العربي

كلمة شكر وتقدير

الحمد لله أشكره على نعمته علينا وبارادته كان لي هذا الإنجاز المتواضع و إعترافاً بالفضل له.

أللهم لك الحمد حمداً كثيراً طيباً مباركاً فيه عدد خلقك ورضى نفسك وزنة عرشك ومداد كلماتك اللهم لك الحمد ولك الشكر حتى ترضى ولك الحمد ولك الشكر عند الرضى ولك الحمد ولك الشكر دائماً وأبداً على نعمتك

بأسمى معاني التقدير و الاحترام أشكر كل من ساهم في مساعدتي ومهما ذكرت جميله لن أوفي بخيره و عطائه

أتقدم بالشكر الجزيل الى الاستاذ " بن شني يوسف " لما قدمه لي من توجيهات ومعلومات قيمة

وكل تقديري واحترامي الى كل اساتذة جامعة عبد الحميد ابن باديس

كل الشكر و التقدير الى السيد بن خطاب المهدي مدير المكتبة

لا أملك أروع ولا أجمل من كلمة شكر واعتراف بالجميل تخرج من صميم قلبي وأوجهها الى من تحملتني وكانت كل

سبب نجاحي "أمي الغالية"

شكر وتقدير الى رفيقة الدرب " نصيرة بكوش " و أختي الغالية " مليكة "

كما في الاخير أتقدم بالشكر الجزيل الى كل الأساتذة الذين تتلمذت عندهم وقدموا لي يد العون

والى كل من ساعدني من قريب أو من بعيد

بلحول العربي

78 _ 46	الفصل الثاني: مساهمة الأنكوترمز في تحديد مسؤوليات نقل البضائع بحرا
46	تمهيد
53 _ 47	المبحث الأول: علاقة الأنكوترمز بالتجارة الدولية
47	المطلب الأول: مصطلحات التجارة الدولية وهيكل السعر التصديري
51	المطلب الثاني: المصطلحات التجارية الدولية والإعتماد المستندي
52	المطلب الثالث: المصطلحات التجارية الدولية والمنازعات التجارية الدولية
65 _ 35	المبحث الثاني: التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية
54	المطلب الأول: مصطاح الإنطلاق من باد المصدر
55	المطلب الثاني: مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة غير مدفوع من البائع
58	المطلب الثالث: مصطلحات النقل الأساسي للبضاعة مدفوع من طرف البائع
62	المطلب الرابع: مصطلحات الوصول إلى بلد المستورد
77 _ 66	المبحث الثالث: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية البحرية
66	المطلب الأول: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطاح النقل البحري FAS
69	المطلب الثاني: واجبات البائع و المشتري وفقا لمصطاح النقل البحري FOB
71	المطلب الثالث: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطاح النقل البحري CFR
74	المطلب الرابع: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطاح النقل البحري CIF
77	خلاصة الفصل الثاني
97 _ 81	الفصل الثالث: صناعة الشحن البحري وأهميته الاقتصادية
81	تمهيد
88 _ 82	المبحث الأول: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية
82	المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية وأهميتها
85	المطلب الثاني: العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري وقطاع التجارة الخارجي
86	المطلب الثالث : تعريف السفينة وأنواعها وبنائها
96 _ 88	المبحث الثاني : صناعة الشحن البحري
88	المطلب الاول: تعريف السفينة، أنواعها و بنائها
91	المطلب الثاني: الموانئ البحرية و أنواعها
93	المطلب الثالث: مشاكل الموانئ الجزائرية
97 _ 96	خلاصة الفصل الثالث
99	الخاتمة العامة
103	الملاحق
110	قائمة المراجع

قائمة الجداول

رقم الصفحة	العنوان	رقم الجدول
21	أصناف مصطلحات التجارة حسب وسائل النقل	01
21	أصناف مصطلحات التجارة الدولية حسب الإنطلاق والوصول	02
50	مثال عددي حول هيكل السعر التصديري	03
54	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح EXW "تسليم البضاعة في المصنع"	04
55	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FCA "تسليم البضاعة للناقل"	05
56	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FAS "التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير"	06
57	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"	07
59_ 58	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"	08
60_ 59	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"	09
61 - 60	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CPT "أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"	10
62_ 61	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح CIP "أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"	11
63	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا "لمصطلح DAT تسليم البضاعة في محطة الوصول"	12
654_ 6	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DAP "تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه"	13
66_ 65	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلح DDP تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية	14

قائمة الاشكال :

رقم الصفحة	العنوان	رقم الشكل
16	عناصر الانكوترمز	01
42	سلم زمني لمسؤوليات نقل البضائع من المصدر الى المستورد	02

قائمة الملاحق

الصفحة	عنوان الملحق	رقم الملحق
103	مصطلحات 2010 باللغات العربية / الإنجليزية / الفرنسية	01
104	إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية	02
105	تنظيم النقل البحري للبضائع وفقا لمصطلحات التجارة الدولية Incoterms – Maritim	03
106	دور مصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري	04
107	عقد إستيراد وفقا لمصطلح CFR	05
108	دور CIF في تنظيم الإستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية	06

الملخص

تعتبر مصطلحات التجارة الدولية من العقود النموذجية التي تنظم وتوزع المسؤوليات التي يلتزم بها كل من المصدر والمستورد (الشحن، النقل والتأمين والإجراءات الجمركية وغيرها) وذلك عن طريق تحويل التكاليف والمخاطر التي يتحملها الطرفان، ويتم تصنيف مصطلحات التجارة الدولية حسب وسائل النقل، إلا أن الوسيلة الأوسع نطاقاً هي النقل البحري بالنظر لقلّة تكلفتها وكبر قدرتها الاستيعابية، الأمر يجعل مصطلحات النقل البحري أكثر استعمالاً في نقل البضائع عبر الموانئ التجارية.

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

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

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

Résumé

Les termes du commerce international des modèles de contrats régissant la répartition des responsabilités qui a adhéré à la fois par l'explorateur et l'importateur (expédition, le transport, les assurances et les procédures douanières, etc...), par les coûts et les risques supportés par la conversion des parties, sont classés comme des termes commerciaux internationaux par des moyens de transports, mais cela signifie que la plus large. L'expédition, est une large vue sur le faible coût et la grande capacité d'absorption, ce qui rend les conditions du transport les plus couramment utilisés dans le transport de marchandises à travers les ports commerciaux.

Le fait que le transport maritime de marchandises en Algérie décrit l'infrastructure tard et pauvres, mais que les efforts de développement semble clair, et est de Port Algérie de la capacité, la position la plus important dans ce secteur compte tenu de la quantité de marchandises et

déchargés, surtout après le partenariat avec Dubaï Ports World pour moderniser le fonctionnement du conteneur.

Algérie utilisé dans son commerce extérieur FOB terme «entraîné des coûts» bord du navire dans le port d'expédition » dans le cas de l'exportation, et le terme CIF «coût, assurance et fret payé» lors de l'importation de réglementer les échanges.

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

المقدمة

العامّة

مقدمة:

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

ومع ضخامة عمليات التجارة الخارجية وتطور الخدمات اللوجستية سواء الأساسية منها كالنقل او الداعمة كالشحن، التأمين كالجمركة، أضحت الشركات تركز على انشطتها الرئيسية وتلجأ إلى تنفيذ الخدمات من خلال طرف ثالث يتمثل في مؤسسات خاصة تورد مهاما متعددة، ومن الملاحظ جليا ان عقد التسعينات قد شهد اهتماما بليغا بزيادة التبادل الدولي وعودة 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 وإمكانية النقل بأحجام كبيرة وبأسعار منخفضة بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى.

وبحكم موقع الجزائر وطبيعة تجارتها الخارجية التي تتم أغلب صادراتها ووارداتها عبر الموانئ يعتبر ميناء الجزائر العاصمة من المؤسسات الرئيسية في حركة المبادلات التجارية، ولتنظيم العلاقة القانونية والعملياتية بين البائع والمشتري تستخدم الجزائر على غرار الكثير من الدول مصطلحات التجارة الدولية لتحديد مختلف مراحل دخول وخروج السلع من وإلى أراضيها.

وانطلاقا مما سبق يمكن طرح الإشكالية الرئيسية الآتية:

- ما هو دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم النقل البحري للبضائع ومدى أهمية صناعة الشحن البحري؟

وللتوضيح أكثر يمكن طرح الأسئلة الثانوية أدناه:

* ما هو 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 صناعة النقل البحري للبضائع؟ وما هي مصطلحات التجارة الدولية التي تنظم استيراد

وتصدير البضائع؟

الفرضيات:

* مصطلحات التجارة الدولية جاءت لتوحيد القوانين التجارية الأكثر استخداما دوليا، وعرض لغة

مشتركة وتوزيع الالتزامات بين البائع والمشتري.

* يمثل النقل البحري افضل وسيلة لحركة التجارة الدولية، وأقلها تكلفة.

* لعل من أهم المسؤوليات التي تتطلبها منظومة التجارة الدولية هي شحن وتفريغ البضائع، النقل والتأمين

بالإضافة إلى الجمركة، وتتنوع هذه المهام بواسطة اعتماد المصدر والمستورد لمصطلحات التجارة الدولية كقواعد

نموذجية موحدة في شكل اتفاق على مصطلح أو أكثر لتسيير ومعرفة كل طرف لالتزاماته ومكان ووقت انتهاء تلك

الالتزامات.

* تستخدم مصطلحات التجارة الدولية في الجزائر كباقي الدول لوضع كل الشروط في عقد التبادل

التجاري الدولي لتوزيع المسؤوليات بين المصدر والمستورد، وبالنظر إلى تأخر الجزائر في قطاع النقل البحري

للبنائين وضعف مواثيقها تستخدم الجزائر مصطلحات التجارة التي تتناسب ومقوماتها.

المنهج المتبع:

للإمام بمختلف جوانب الموضوع يمكن اتباع المنهج الوصفي من خلال الإطار المفاهيمي لكل من

المصطلحات التجارية الدولية والنقل البحري للبضائع، زيادة إلى الالتزامات المرتبطة بذلك والتي يتحملها المصدر

المستورد، من خلال التعاريف، الأهمية، المهام والأهداف وغيرها، كما يتطلب البحث المنهج التاريخي عند سرد

المراحل التاريخية لتطور المصطلحات التجارية الدولية من جهة، ومراحل تطور النقل البحري وتطور ميناء

الجزائر العاصمة من جهة أخرى، والمنهج التحليلي سيتم استخدامه عند الربط بين المتغيرين ومصطلحات

التجارة الدولية والنقل البحري للبضائع، ومى الدور الذي تلعبه مصطلحات التجارة الدولية في تسهيل وتنظيم

نقل البضاعة بين الدول.

اهداف البحث:

الغرض من هذا البحث هو توضيح النقاط التالية:

- * إبراز غرض إنشاء مصطلحات التجارة الدولية، وشرح مختلف انواعها.
- * معرفة كيفية عمل مصطلحات التجارة الدولية وكل ما يتعلق بتطبيقاتها.
- * تسليط الضوء على مدى اهمية النقل البحري في منظومة التجارة الدولية.
- * إيضاح دور الإنكوترمز في تنظيم وتحديد وتوزيع المسؤوليات بين طرفي التجارة الدولية.
- * المصطلحات المستخدمة في الجزائر، ودواعي هذا الاستخدام، وكذا وضع وحقيقة النقل البحري للبضائع في موانئ الجزائر.

أهمية البحث:

تعود أهمية الموضوع إلى ما يلي:

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

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

دواعي اختيارالموضوع:

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 ان يكون البحث مفيدا.

حدود الدراسة (الزمانية والمكانية):

دراسة وضع النقل البحري بصفة عامة، واستعراض بعض مشاكل الموانئ الجزائرية بصفة خاصة.

الدراسات السابقة:

هذا الموضوع يفتقر إلى الدراسات السابق، إلا أنه يمكن ذكر الدراسات التالية:

1- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع-دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري-تيزي وزو، السنة الجامعية 2012-2013.

لقد حاول الباحث في دراسته إبراز طبيعة مسؤولية النقال البحري للبضائع، والتي تظهر من خلال خصائص عمل النقل البحري، مع تسليط الضوء فقط على عقد النقل البحري الذي يعتبر عقد زمني يربط بين التزامات أطراف ثلاثة هم الشاحن والناقل وصاحب الحق في تسليم البضاعة، دون التعرض إلى مسؤولية البائع والمشتري على وجه التحديد.

فالتزامات الناقل البحري للبضائع بالاستلام والشحن والتفريغ والنقل والمحافظة على البضاعة، ما هو إلا تكملة لالتزامات الشاحن والاصل ان لعقد النقل البحري للبضائع دور فعال بموجب وثيقة الشحن، فهو عصب التجارة البحرية اذ بدونها لا تتحرك هذه التجارة بالشكل اللازم والمنتظم.

مع تبيان اعتماد المشرع الجزائري على معاهدة بروسكل في تشريع قانونه البحري وذلك في جل أحكامه، دون ذكر دور عقود التجارة النموذجية كمحدد للنقل البحري للبضائع.

2- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة ابي بكر بلقايد- تلمسان، السنة الجامعية 2011/2012.

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

مما يخل بتوازن عقد النقل البحري بين الأطراف، ومن ثم درج الناقلون على تضمين عقود النقل، الشروط التي تتفق مع مصالحهم، وتعفيهم من المسؤولية، لذا أصبح التدخل التشريعي واجبا لحماية مصالح أصحاب البضاعة، وقد تم تسليط الضوء في هذه الدراسة على جملة من هذه الإتفاقيات الدولية للتصدي لموضوع

النقل البحري للبضائع بتشريع إلزامي، وإلى وضع عقد نقل نموذجي، دون التعرض لقواعد أخرى ضمن قانوني التجارة الدولية كمصطلحات التجارة الدولية.

3- Juanacoitzee, INCOTERMS as a form of standardisation in international sales law..an analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sales law with specific reference to the passing of risk, Dissertation presented for the degree of Doctor of Law at the University of Stellenbosch, Western Cape-South Africa, December 2010.

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

حاول الباحث في دراسته هذه إبراز أن عقود البيع الدولية لديها احتياجات محددة للغاية التي تتبع من تعدد من النظم القانونية، الأمر الذي يزيد من كفاءة المعاملات التجارية الدولية وفي وظيفة التنسيق التلقائي، كما هو الحال مع مصطلحات التجارة الدولية التي تعكس العادات والأعراف التجارية التي وضعت على مدى فترة زمنية طويلة من أجل تبسيط التجارة في السلع التي يتم نقلها مع وضع إلى آخر، كما أنها تنظم التزامات تسليم البضاعة بين البضائع والمشتري، إلا أن هذه الدراسة اقتصر على التزام واحد ألا وهو الالتزامات المرتبطة بتحويل الأخطار المتعلقة بالبضاعة، ذلك دون تسليط الضوء على المسؤوليات الأخرى التي لا تقل أهمية كالشحن، التأمين والجمركة خاصة النقل الدولي للبضائع .

وتهدف هذه الدراسة إلى تبيان مدى كفاءة Incoterms كشكل من أشكال التوحيد في القانون الدولي المبيعات، كما ركز هذا الموضوع في الوضع القانوني في حالة مصطلحات FOB,CIF مشيراً إلى أهمية هذين المصطلحين واتساع دائرة استخدامهما في الكثير من الدول في مجال التجارة الدولية.

واستنتج الباحث من ذلك أن التعاون بين Incoterms واتفاقية البيع تضيف قيمة للقانون الدولي من خلال زيادة المبيعات كفاءة من الصفقات التجارية الدولية، وبالتالي تسهيل التجارة العالمية.

خطة البحث:

يمكن تقسيم الموضوع على ثلاثة فصول كما يلي:

الفصل الأول: مدخل إلى مصطلحات التجارة الدولية والنقل البحري للبضائع.

سيتم التطرق فيه إلى ماهية مصطلحات التجارة الدولية، والأهمية التي تكتسبها المصطلحات التجارية الدولية في التجارة الخارجية، إضافة إلى التعرف على النقل البحري للبضائع وخصائصه، والتعريف بأهم المسؤوليات التي يلتزم بها المصدر والمستورد.

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

سيعالج هذا الفصل علاقة الأنكوترمز بالتجارة الدولية، التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية، وواجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية البحرية.

الفصل الثالث: صناعة الشحن البحري وأهميته الاقتصادية

سيتم تبين أولوية النقل البحري ومدى أهميته الاقتصادية ودوره في عملية التنمية التجارية من خلال دعمه للتجارة الدولية من جهة والتجارة الخارجية من جهة أخرى وكيف تتم عملية صناعة الشحن البحري.

الفصل الأول:

مدخل إلى مصطلحات

التجارة الدولية

والنقل البحري

للبيضائع

تمهيد:

من أهم محددات التجارة الدولية الجانب القانوني والجانب التطبيقي والعملي، ففي الجانب الأول هناك قانون التجارة الدولية الذي يوطر معاملات التبادل التجاري العابر للقارات، و يأتي ذلك بتوحيد القوانين التي يكثر استعمالها، وأمثلة ذلك مصطلحات غرفة التجارة الدولية التي تعد نماذج يتم تبنيها من قبل المصدرين والمستوردين لخلق التفاهم بينهم وتوضيح مسؤولية كل طرف على حدا.

كما ان الجانب التطبيقي للمبادلات التجارية الدولية يرتكز على جملة من الأنشطة و الوسائط التي لا غنى عن الاهتمام بها وتطويرها لخدمة البيع الدولي خصوصا الدولي عموما، ويأتي في مقدمة تلك الأنشطة النقل الدولي للبضائع الذي اكتسب أهمية بالغة في العقود الأخيرة، وبدرجة أكبر النقل البحري للبضائع للمزايا العديدة التي يقدمها للأطراف المتدخلة في التجارة الدولية، لعل من أهمها انخفاض التكلفة والوفرة الاستيعاب و غيرها، فنقل البضائع بحرا يمثل أكثر انواع النقل الدولي للبضائع استعمالا.

وفي خضم ذلك كله يقع على عاتق البائع و المشتري عدة مسؤوليات من النقطة الأولى حتى نهاية مكان يتم فيه تسلم البضائع من طرف المستورد، هذه الحركية تشمل تهيئة البضاعة و شحنها و نقلها في واسطة نقل، زيادة إلى تامينها من المخاطر، وتخليصها جمركيا و ما الى ذلك من المسؤوليات.

سيعالج هذا الفصل ثلاثة مباحث المبحث الأول يشمل الاطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية، ثم المبحث الثاني الذي يسلط الضوء على النقل البحري للبضائع، وأخيرا المبحث الثالث الذي يتناول مسؤوليات نقل البضائع.

المبحث الأول: الإطار النظري لمصطلحات التجارة الدولية

في مجال التجارة الدولية هناك شروط بين البائع والمشتري تفرض في معاملاتهم، وذلك بحكم التباين الجغرافي و التباين القانوني، والحرص على المصالح من كلا الطرفين، ولديه لابد من ايجاد اتفاق حول كل ما يتعلق بحركة البضائع من بلد المصدر إلى بلد المستوردة، وصياغة ذلك في بنود أو قواعد معيارية تيسر التجارة الدولية "الأنكوترمز".

المطلب الأول: مفهوم مصطلحات التجارة الدولية

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

أولاً: تعريف مصطلحات التجارة الدولية.

يطلق على مجموعة من عقود التجارة الدولية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية مصطلح الانكوترمز "Incoterms" وهي اختصار للكلمة الانجليزية: International Commercial Terms أي: مصطلحات التجارة الدولية او الشروط التجارية الدولية، وهي بمثابة شروط لتسليم البضاعة⁽¹⁾.

وتعرف مصطلحات التجارة الدولية ايضا على أنها⁽²⁾.

"قواعد وقوانين دولية لتفسير المصطلحات والمفاهيم التجارية المثبتة في الغرفة التجارية الدولية، أو هي تعبير عن المصطلحات التجارية الدولية المستخدمة في البيوع الدولية، ذلك انها تنصرف الى صيغ قانونية تجارية معروفة على الصعيد الدولي، تحدد ماهية التزامات طرفي عقد البيع الدولي، تحدد، ماهية التزامات طرفي عقد البيع الدولي، وتعين الالتزامات في شأن نقل البضاعة والتأمين عليها، والتعامل بشأن التخليص الجمركي، وتستخدم بالإضافة الى ذلك في حالة نشوب نزاع تجاري".

وتعرف مصطلحات التجارة الدولية كذلك كما يلي⁽³⁾:

(1) عبد الرزاق فتحي لاشين وآخرون، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجيستات، فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الغدارية، منشورات المنظمة، مصر، 2007، ص 313.

(2) عمر سعد الله، قانون التجارة الدولية-النظرية المعاصرة من دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر، ط1، 2007، ص 127.

(3) Ghislaine Legrand et Collectif, Management des opérations de commerce international-Importer/Explorier, édition Dunod, Paris-France 2007, p8.

توزيع تكاليف وأخطار نقل البضائع لتفادي عدم الانتظام باستخدام مصطلحات اتفاق حول عقد البيع، يتم الرجوع إليها كلفة مشتركة لتسهيل التجارة الدولية".

* كما تعرف مصطلحات التجارة الدولية بأنها⁽⁴⁾:

قواعد Incoterms هي نماذج لشروط التجار الدولية، دورها تحديد التزامات البائع والمشتري في الصفقات التجارية، واختيار قواعد Incoterms هو نتيجة لمفاوضات بين البائع والمشتري، التي من شأنها ان تلي رغبات الطرفين، وبالتالي تقع قواعد Incoterms في إطار عقود البيع، وتستخدم للتحكم في العلاقة البائع/المشتري، كما أن هذه القواعد تؤثر على عقود اخرى كعقد النقل او عقد التأمين، وقواعد Incoterms أيضا تحدد تكاليف النقل ورسوم أخرى التي يتكبدها كل طرف ومتى تتحول المخاطر من طرف إلى آخر:

من خلال ما سبق يمكن القول أن:

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

ثانيا: نشأة وتطور Incoterms:

عرف تاريخ النكوترمز المراحل التالية⁽⁵⁾:

- يبدو ان مصطلح FOB ظهر قديما في المحاكم البريطانية العام 1812؛

- وتم إضافة CIF أواخر القرن التاسع عشر؛

- وفي 1919 تأسست في باريس-فرنسا غرفة التجارة الدولية؛

- 1936 أنشأت المحكمة الجنائية الدولية النسخة الأولى من Incoterms.

إضافة إلى أنه⁽⁶⁾:

⁽⁴⁾ Michel Piquet, Incoterms® 2010 comprendre et bien utiliser les règles, Edité par le Groupe SMECI L'ANTENNE, Marseille-France, p 6.

⁽⁵⁾ 13/02/2015 www.iccwbo.org/products-and-services/trade-facilitation/incoterms-2010/history-of-the-incoterms-rules.

⁽⁶⁾ عمر سعد الله، مرجع سابق، ص ص 129-130.

تم استخدام Incoterms من قبل العديد من الشركات في المعاملات التجارية في جميع أنحاء العالم، وقد تم إصدار طبعاات منقحة متتالية في الأعوام 1953، 1967، 1976، 1980، 1990، 2000 لمواكبة النمو السريع للتجارة الدولية، والتكيف مع الممارسات التجارية واللوجستية المتطورة والعولمة الاقتصادية، وقد أصبحت عقود البيع قواعد عالمية في جميع أنحاء العالم وجزء من اللغة اليومية لتجارة الدولية، كما تعتبر جزء أساسي من أنشطة المحكمة الجنائية الدولية، ويتم مراجعة قواعد Incoterms كل 10 سنوات منذ 1980، وآخر تغيير تم في اجتماع التجارة في باريس-الغرفة الدولية في 13 سبتمبر 2010 إطلاق المنشور شروط التجارة الدولية © 2010 الذي يحدد دليل عملي لمساعدة المستخدمين وأكثر سهولة، وفي الأول من يناير 2011 رسميا دخلت انكوترمز 2010 حيز النافذ، وفي جميع التنقيحات الماضية قدمت مصطلحات جديدة واختفت مصطلحات أخرى، كم هو الشأن بالنسبة قدمت لانكوترمز 2010 التي قدمت مصطلحين جديدين (DAP, SAT) والقضاء على أربعة مصطلحات سابقة (DAF, DDU, DES, DEQ).

فالمصطلحات الأخيرة لعام 2010 جاءت نتاج الجهود الدولية لتطوير قواعد الانكوترمز حيث تم تضمين القواعد الجديدة اصطلاحات تجارية جديدة لكي تتكيف مع الظروف التكنولوجية المعاصرة بل والظروف القانونية أيضا ومثال ذلك النقل متعدد الوسائط، التبادل الإلكتروني للمعلومات، إضافة على ثورة التحوية او استعمال الحاويات في النقل البحري، وساتخدام سفن الدحرجة (RoRo) (7).

ثالثا: الهيئة المصدرة للانكوترمز:

تعتبر Chambre Commercial Internationale (ICC) غرفة التجارة الدولية من اهم المنظمات التي تعنى بتطوير قانون التجارة الدولية، وبمجال العقود التجارية الدولية على وجه الخصوص، وتعود نشأتها إلى عام 1919، أما مؤتمرها التأسيسي فقد عقد في باريس عام 1920.

ويعود التفكير في إنشائها إلى المؤتمر الدولي للتجارة الذي عقد بمدينة (City Atlantic) في الولايات المتحدة الأمريكية عام 1919، ومنظمة (ICC) تجمع مندوبين لما يقرب من تسعين دولة، ولجانا وطنية في أكثر من خمسين دولة فضلا عن أعضاء في أكثر من أربعين دولة أخرى، وهي تجمع بين خبرات مختلفة من منتجين ومستهلكين وأصحاب مصانع وبنوك وشركات تأمين وناقلين وخبراء في علم الاقتصاد والقانون، يشتركون في وضع قواعد تتبع حقيقة من حاجة التجارة الدولية، لذلك يمكن وصفها بمنظمة رجال الأعمال في العالم، ومن أبرز أعمالها في

(7) محمد عبد الفتاح ترك، عقود الببوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، ط1، 2007، ص ص412-

مجال التوحيد القواعد التي وضعتها: مصطلحات التجارة الدولية، القواعد الخاصة بالتحكيم التجارية الدولي، قواعد تحكم الاعتمادات المستندية، قواعد تتعلق بنقل البضائع⁽⁸⁾.

رابعاً: الصيغة التي تظهر بها المصطلحات:

يتم صياغة المصطلحات التجارية من خلال تحديد العناصر التالية⁽⁹⁾:

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

Ex : 1 Incoterm/2CCI/3 2010/ 4 DDP / 5 New York

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

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

المطلب الثاني: أهمية النكوترمز وخصائصها

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

أولاً: المبدأ العام للمصطلحات التجارية الدولية:

حقيقة الأمر أن استخدام الانكوترمز من عدمه هو أمر اختياري وليس وجوبي، حيث يعتمد ذلك على إرادة اطراف العقد، فإذا ما قرر طرفي التعاقد استخدام هذه المجموعة كان من الضروري النص على ذلك في العقد ذاته على خضوعه للانكوترمز⁽¹⁰⁾.

⁽⁸⁾ عمر سعد الله، مرجع سابق، ص ص 129-130.

⁽⁹⁾ Habib Kraiem, Liner Terms & Coûts de Transport Maritime, Edition l'Univers du Livre, tunisie, 2005, p 13.

⁽¹⁰⁾ محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 16.

أي أن مبدأ إلزام الانكوترمز يتأتى من إشارة المتعاقدين غلهمما في عقودهم، فالمصطلحات التجارية الدولية تستمد إلزامها في هذه الحالة من اتفاق الأطراف، لكنه بفضل عادة في معاملات الاستيراد والتصدير تبني هذه القواعد عندما ينتهي المصدر والمستورد إلى دول تتشابه أنظمتها القانونية قصد توحيد تفسير الاصطلاحات الواردة في العقد⁽¹¹⁾.

ثانياً: أهمية الأنكوترمز:

تأخذ الانكوترمز بيد أطراف التبادل التجاري الدولي وترشدتهم على العناصر الآتية⁽¹²⁾:

* طريقة الشحن من البائع إلى المشتري؛

* التخليص الجمركي على البضاعة سواء عند التصدير أو عند الاستيراد؛

* توضيح طريقة اقتسام الكلفة بين البائع والمشتري.

بمعنى آخر تحديد أسعار البضاعة تبعاً للمكان الذي سيتم فيه تسليم البضاعة إلى المشتري لأن السعر يحدد على ضوء مسؤولية أطراف العقد ومدى مسؤولية كل طرف وبالذات فيما يتعلق بنقطة تسليم البضاعة من قبل البائع والمشتري فمن الطبيعي أن السعر سيزداد كلما زادت واجبات ومسؤوليات البائع، وبمجرد أن تنتهي مسؤوليات وواجبات البائع تبدأ مسؤوليات وواجبات المشتري⁽¹³⁾.

كما تؤدي مصطلحات التجارة الدولية إلى تحديد الامور التالية⁽¹⁴⁾:

* نوع المصطلح التجاري المراد استعماله للصفحة من أجل رسم إطار وحدود مهمات البائع والمشتري على حد سواء؛

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

(11) عمر سعد الله، مرجع سابق، ص 133.

(12) محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 11-12.

(13) جمال يوسف عبد النبي، الاعتمادات المستندية، مكتب روعة للطباعة، عمان، الأردن، ط1، 2001، ص 61.

(14) جاك صابونجي، المصطلحات التجارية الدولية الحديثة انكوترمز 2000، اتحاد المصارف العربية، 2001، ص 9-11 بتصرف.

* مساعدة المصارف على فهم الرموز والكلمات التي ترد في مستندات النقل وحل عقدة التدقيق عليها في مجال الاعتمادات المستندية؛

* تحديد المستندات الواجب تسليمها من البائع على المشتري؛

* التزامات كل طرف من اطراف العقد بالنسبة إلى التأمين على البضاعة.

السماح بتسوية عدد كبير من المشاكل الناتجة عن البيع او الشراء الدولي، مثل مكان التسليم، نقل المخاطر، وقسمة تكاليف نقل وعبء توفير وثائق النقل والجمارك، كما تحكم المصطلحات التجارية الدولية من ناحية اخرى، علاقات مع الناقلين، وشركات التأمين، ودفع أو نقل علاقات الملكية⁽¹⁵⁾.

ثالثا: خصائص الأنكوترمز:

يمكن توضيح أهم ملامح وخصائص قواعد الأنكوترمز في التالي⁽¹⁶⁾:

1- من الضروري تحديد مكان التسليم في المصطلح المستخدم، حيث يلاحظ أنه من بين الواجبات التي تقع على المشتري ان يذكر صراحة مكان التسليم حيث تنتهي عند هذه النقطة مسؤولية البائع وتبدأ في نفس الوقت مسؤولية المشتري، لذلك أوضحت الانكوترمز ذلك بالنسبة لكل مصطلح مستخدم، اما في حالة عدم ذكر المكان يختار البائع المكان الذي يراه مناسباً له وفي المقابل يتحمل المشتري النفقات والمخاطر؛

2- المواءمة مع الأعراف والعادات في ميناء الشحن والتفريغ، نظرا لكون قواعد الأنكوترمز تتأثر بشكل كبير بالعادات والأعراف المتبعة في الموانئ المختلفة، والتأكيد على ضرورة ان يلم البائع بمثل هذه الأعراف والعادات وذلك قبل توقيع العقد التجاري؛

3- صراحة ووضوح الطرف الذي يتحمل نفقات الشحن والتفريغ للبضاعة في الموانئ، من المعلوم ان قواعد الأنكوترمز لا تتدخل في تفاصيل العقد، يستوجب على طرفي التعاقد تحديد الطرف الذي يتحمل نفقات تحميل البضاعة أو وضعها داخل الحاويات وغيرها، وذلك عن طريق إضافة بعض الكلمات التي توضح ذلك بجانب المصطلح المستخدم، حيث تضع هذه المصطلحات التكاليف إما على عاتق المصدر أو المستورد تلقائيا؛

4- استخدام قواعد الأنكوترمز مع وسائل النقل المختلفة، وهو ما أضفى على مصطلحات التجارة الدولية ميزة هامة وذلك في ظل وجود تكتلات اقتصادية عملاقة وانسياب حركة التجارة بين دول هذه التكتلات واختلاف أنماط النقل؛

⁽¹⁵⁾ S.Haddad et Collectif, Les Incoterms 2000, pages bleues, Edition, Bouira Algérie, 2009, p p 9-10.

⁽¹⁶⁾ محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص ص 416-422 بتصرف.

5- التوافق بين مصطلحات الأنكوترمز والتجارة من الباب إلى الباب، حيث يمثل أحد المصطلحات أكثر الالتزامات على عاتق البائع وهو مصطلح (DDP) وسيتم شرحه لاحقاً، يقوم البائع بتسليم البضاعة للمشتري على ظهر وسيلة النقل دون تفرغ، مع دفع الرسوم الجمركية للاستيراد، وذلك في مكان الوصول المعين؛

6- التوافق وعدم التعارض مع القوانين الحمائية لبعض الدول، فمن المعلوم أن الدول النامية لا تمتلك أساطيل بحرية بالدرجة الكافية والتي تقوم بالتعاقد وكراع سفن للاستيراد أو التصدير، حيث يمكن اختيار السفينة الناقلة في حالتي البيع أو الشراء، لذلك فالدول النامية تستعمل مصطلحات معينة في حالة البيع ومصطلحات أخرى في حالة الشراء حتى تسنى لتجارها اختيار سفن بلادهم، والشحن والتأمين عن طريق الشركات الوطنية.

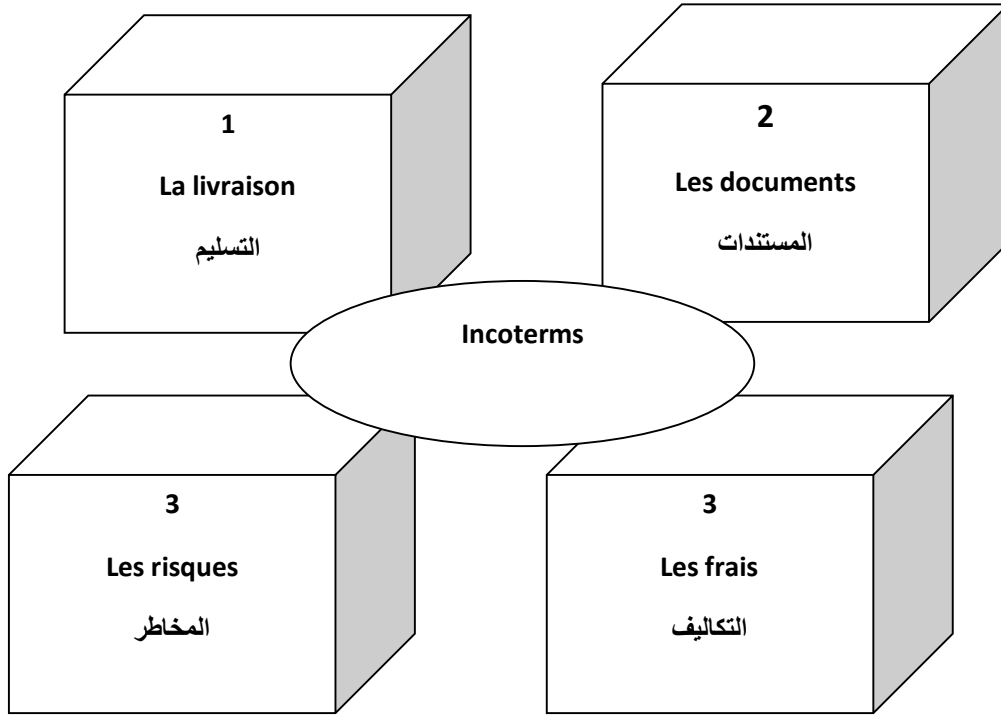
رابعاً: العناصر الأساسية لمصطلحات التجارة الدولية:

تهتم مصطلحات التجارة الدولية بأربعة عناصر أساسية تتمثل في⁽¹⁷⁾:

- 1- التسليم: متى وأين يجب على البائع أن يسلم البضائع؟
- 2- المستندات: من يضع، وينظم التزامات الوثائق الضرورية أو الرسائل الإلكترونية المماثلة؟
- 3- المخاطر: من يتحمل مسؤولية مخاطر الأضرار والخسائر التي تلحق بالبضاعة؟
- 4- التكاليف: من الذي يدفع التكاليف، وإلى أي مدى يتحملها الطرفين البائع والمشتري؟

⁽¹⁷⁾Habib Kraeim, Op-cit, p 14.

والشكل (01) يوضح العناصر الأربعة لمصطلحات التجارة الدولية.



المصدر: من إعداد الطالب، بالاعتماد على المرجع:

Habib Kraeim, Incoterms, Liner Terms & Coûts de transport Maritime, Edition l'Univers du Livre, Tunisie, 2005, p14

من خلال الشكل 01 يتبين أن مصطلحات التجارة الدولية تركز على مكان تسليم البضاعة من البائع إلى المشتري سواء الميناء أو على ظهر السفينة أو في المصنع وغيرها، إضافة إلى العنصر الثاني مستندات النقل، الفاتورة التجارية، وثائق التأمين ووثائق الاعتماد المستندي والرسائل الإلكترونية المماثلة وغيرها، وعنصر المخاطر التي تنص عليها مستندات التأمين وكل مصطلح يدل على من يقع التأمين بين البائع والمشتري ومكان تحول الخطر، والعنصر الأهم التكاليف التي يتحملها طرفي التجارة الدولية.

المطلب الثالث: أصناف مصطلحات التجارة الدولية

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

أولاً: مضمون المصطلحات التجارية:

تتضمن مصطلحات التجارة الدولية طبعة 2010 إحدى عشرة مصطلحاً، لكل واحد منهم مدلولاته تتلخص في ثلاثة حروف بلغة الإصدار الانجليزية، ويتم ترجمتها لباقي لغات العالم، انظر الملحق رقم 01

1- تسليم البضاعة في أرض المعمل "EXW «Ex Works»": يعني مصطلح (تسليم البضاعة في أرض المعمل) ان البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما يضع البضاعة بتصرف المشتري في الأماكن التابعة للبائع مثل (الورشة، المصنع، المستودع، ... الخ) او في مكان معين آخر، غير مخصصة جمركياً (للتصدير) وغير محملة على واسطة النقل المرسله من المشتري لاستلام البضاعة، وهكذا فإن هذا المصطلح يمثل التزام في حده الأدنى، وعلى المشتري ان يتحمل جميع النفقات والمخاطر المتعلقة باستلام البضاعة بهذه الطريقة⁽¹⁸⁾.

2- تسليم البضاعة للناقل «Free Carrier» FCA: يعني مصطلح تسليم البضاعة للناقل ان البائع يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة مخصصة جمركياً للتصدير إلى الناقل المعين من قبل المشتري وفي المكان المعين، واختيار مكان التسليم له أثر في تحديد التزامات التحميل والتنزيل في ذلك المكان، فإذا كان التسليم في أرض البائع أصبح البائع مسؤولاً عن التحميل، وإذا التسليم في أي مكان آخر فلن يكون البائع مسؤولاً عن تنزيل البضاعة⁽¹⁹⁾.

3- تسليم البضاعة جانب السفينة «Free Alongside Ship» FAS: يعني مصطلح تسليم جانب السفينة ان البائع يفي بالتزامه عند وضع البضاعة بجانب السفينة في ميناء الشحن المعين، وهذا يعني ان المشتري يتحمل جميع النفقات ومخاطر فقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ تلك اللحظة، ويتطلب هذا المصطلح من FAS ان يخلص البضاعة جمركياً للتصدير⁽²⁰⁾.

4- تسليم البضاعة على ظهر السفينة «Free On Board» FOB: يعني مصطلح FOB أن البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن المعين، وهذا يعني أن على المشتري ان

(18) عمر طلعت الطراونة، المستشار في إدارة الشراء والتجارة الدولية، دار البلدية ناشرون وموزعون، عمان—الأردن، ط1، 2012، ص 46.

(19) جاك صابونجي، مرجع سابق، ص 21.

(20) جمال يوسف عبد النبي، مرجع سابق، ص 70.

يتحمل جميع النفقات وأخطار فقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ تلك النقطة، كذلك فإن هذا المصطلح يتطلب من البائع ان يقوم بتخليص البضاعة جمركيا للتصدير⁽²¹⁾.

5- التكاليف واجرى الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين « CFR »: يعني هذا المصطلح ان البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، ويترتب على البائع ان يدفع النفقات وأجور الشحن الضرورية وان يخلص البضاعة جمركيا في بلده لإيصال البضاعة إلى ميناء الوصول المعين، إلا ان مخاطر فقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة، بالإضافة إلى مسؤولية أية نفقات إضافية ناجمة عن أحداث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل مع البائع إلى المشتري⁽²²⁾.

6- التكاليف، التأمين وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين « CIF and Freight »:

يعني هذا المصطلح أن البائع يفي بالتزامه بالتسليم عندما تجتاز البضاعة حاجز السفينة في ميناء الشحن، ويترتب على البائع ان يدفع النفقات وأجور الشحن الضرورية وان يخلص البضاعة جمركيا في بلد التصدير البضاعة إلى ميناء الوصول المعين، إلا أن مخاطر الضرر الذي يلحق بالبضاعة، بالإضافة إلى مسؤولية أية نفقات إضافية ناتجة عن أحداث تقع بعد تاريخ التسليم تنتقل من البائع إلى المشتري⁽²³⁾.

7- أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين « CPT »: يعني مصطلح (أجور النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين) ان المصدر يفي بالتزامه عندما يوم بتسليم البضاعة إلى الناقل المعين من قبله، لكن يتوجب إلى ذلك على البائع ان يدفع النفقات الضرورية بما فيها جمركة التصدير لنقل البضاعة إلى مكان الوصول المعين، ويتحمل المستورد جميع المخاطر والنفقات الأخرى الناجمة بعد تسليم البضاعة بهذه الطريقة⁽²⁴⁾.

8- أجرة النقل والتأمين المدفوعة حتى مكان الوصول المعين « CIP and Insurance Paid to »:

يعني مصطلح (أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين) ان البائع يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى الناقل المعين من قبله، ويتوجب على البائع ان يدفع التكاليف الضرورية بما فيها جمركة

(21) جاك صابونجي، مرجع سابق، ص 35.

(22) S.Haddad&Collectif, Op-cit, p 15.

(23) S.Haddad&Collectif, Op-cit, p 16.

(24) جاك صابونجي، مرجع سابق، ص 55.

التصدير والتأمين على نقل البضاعة إلى مكان الوصول المعين، وهذا يعني ان يتحمل المشتري جميع المخاطر والنفقات الأخرى بعد تسلم البضاعة⁽²⁵⁾.

9- تسليم البضاعة في محطة الوصول «Delivered At Terminal» DAT :DAT هو Incoterm جديد الذي يشمل أيضا DEQ مصطلحات التجارة الدولية 2000، لذلك ادخل اسم محطة وتضم "المحطة" أي مكان مثل: ميناء، رصيف، مستودع، ساحة الحاويات او الطرق والسكك الحديدية والشحن الجوي، بفعل تغير الممارسات التجارية تم اقتراح مصطلح تفريغ البضاعة في محطة الوصول، للسيطرة على سلسلة التوريد لعدة أسباب (سمعة وجودة الصيانة، التكلفة، وما إلى ذلك)، واختيار ليس فقط وكيل الشحن عند المغادرة والناقل ولكن أيضا محطة الوصول، فالبايع يسلم البضاعة مرة واحد بتفريغها من وسائل النقل، ويتوجب على البائع ان يدفع التكاليف الضرورية بما فيها التأمين على نقل البضاعة إلى المحطة المسماة، وهذا يعني ان يتحمل المشتري جميع المخاطر والنفقات الأخرى بعد تسلم البضاعة⁽²⁶⁾.

10- تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه «Delivered At Place» DAP: يعني ان البائع يسلم البضائع ويضعها تحت تصرف المشتري عند وصولها في وسائل النقل، ويجب ان يكون على استعداد للتفريغ في المكان المتفق عليه، ورسوم الاستيراد يجب ان تدفع من قبل المشتري، وهو الاختصار الجديد الذي يوحد DAF، DDU وDES انكوترمز 2000 في مصطلح واحد.

فالبايع يتحمل جميع المخاطر التي تنطوي على جلب البضائع إلى المكان المسمى، والتخليص الجمركي للبضائع للتصدير، وعلى البائع ان يتحمل التكاليف بموجب عقد النقل على التفريغ في الوجهة، ثم انه لا يحق تسديد هذه التكاليف من المشتري، إلا إذا اتفق على خلاف ذلك بين الطرفين⁽²⁷⁾.

11- تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية إلى مكان الوصل المعين «Delivered Duty Paid» DDP:

يعني مصطلح DDP ان البائع يفي بالتزامه عندما يقوم بتسليم البضاعة إلى المشتري، مخلصه جمركيا، غير منزلة عن وسيلة النقل الواصلة إلى مكان الوصول المعين، وعلى البائع ان يتحمل جميع النفقات والمخاطر

(25) عمر طلعت الطراونة، مرجع سابق، ص 50.

(26) Jonas Malfliet, Incoterms 2010 and the mode of transport how to choose the right Term, institute of Private International Law, Law Faculty, Ghent University-Belgium, 2011, p 166.

بالاعتماد على الرابط:

www.cutn.sk/Library/proceedings/mch_2011/editovane_prispevky/Malflleit-163-179.pdf.

(27) Jonas Malfliet, Opt-cit, p 167.

الناجمة عن إيصال البضاعة إلى ذلك المكان، متضمنة رسوم استيراد البضاعة إلى بلد الوصول، حيث ينطبق ذلك، في حين يعكس مصطلح (EXW) التزام البائع في حده الأدنى، فإن مصطلح (DDP) يعكس الحد الأعلى لالتزام البائع ولا يجب استعمال هذا المصطلح إذا كان البائع لا يتوفر على الموارد اللازمة للتصدير⁽²⁸⁾.

ثانياً: التصنيف حسب العائلات أو الأبجدية:

يتم تقسيم مصطلحات التجارة الدولية وفقاً للحرف الأول لمُدلول المصطلح إلى أربعة عائلات⁽²⁹⁾:

عائلة الـE: الحرف الأول لكلمة EX مكان العمل.

عائلة الـF: الحرف الأول لكلمة Free أجرة النقل.

عائلة الـC: الحرف الأول لكلمة Cost or Carrying التكاليف.

عائلة الـD: الحرف الأول لكلمة Delivered التسليم.

4- عائلات: يتم تجميع المصطلحات إلى أربع عائلات⁽³⁰⁾:

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

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

* المجموعة C: يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، الذي يتحمل التكلفة ولكن لا تحمل مخاطر أثناء

النقل (خطر فقدان أو تلف البضاعة) أو تكاليف إضافية بسبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن.

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

ثالثاً: التصنيف حسب وسيلة النقل:

من بين العناصر التي تتكون منها مصطلحات التجارة الدولية عنصر التكاليف، ومن بين أهم تكاليف

التجارة الدولية النقل الدولي للبضائع، حيث تنقسم الانكوترمز حسب وسائل النقل

(28) جمال يوسف عبد النبي، مرجع سابق، ص ص 71-72.

(29) J. Belotti, Le transport International de marchandises, Librairie Vuibert, 1992, bd St-Germain 72005 Paris, p. 83.

(30) Jacques Paveau et Collectif, Exporter, Les Editions foucher, Vanves, France, 2005, p 163.

الجدول رقم (01): أصناف مصطلحات التجارة حسب وسائل النقل.

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

المصدر: من إعداد الطالب، بالاعتماد على المرجع:

HABIB Kraiem, Liner Terms & Coûts de transport Maritime, Edition l'Univers du Livre, Tunisie, 2005, pp 18-19.

يلاحظ من الجدول رقم (01) ان هناك أربعة مصطلحات تجارية بحرية، وسبعة مصطلحات تجارية متعددة وسائل النقل بما فيها البحرية، وعليه فجميع مصطلحات التجارة الدولية يتم تطبيقها في النقل البحري.

رابعاً: التصنيف حسب بيوع الانطلاق والوصول:

كما يتم تقسيم مصطلحات التجارة الدولية حسب بلد المصدر والمستورد او بحسب الانطلاق من بلد البائع والوصول إلى بلد المشتري، والجدول رقم (02) يوضح هذا التقسيم.

الجدول رقم (02): أصناف مصطلحات التجارة الدولية حسب الانطلاق والوصول

Vente au départ بيوع الانطلاق		Vente à l'arrivée بيوع الوصول
EXW	CFR	DAT

FCA	CIF	DAP
FAS	CPT	DDP
FOB	CIP	

Source : Habib Kraiem, op-cit, pp 18-19.

هذا التقسيم في الجدول رقم (03) يستنتج منه:

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

المبحث الثاني: النقل البحري للبضائع

التجارة الدولية تتم بين دول تفصلها حدود جغرافية ومسافات بعيدة، لذا يستوجب وسائط نقل البضائع من جهة التصدير إلى الجهة الثانية الخاصة بالاستيراد، وللنقل أنواع يأتي على رأسها من حيث المكانة والأهمية النقل البحري الدولي الذي يعتبر دم التجارة الدولية الذي يسري في عروقها وحركاً للسع من نقطة إلى أخرى،

وبالنظر إلى تركيبة الكرة الأرضية التي أكثر ثلثها ماء، إضافة إلى التطور الكبير في الإنتاج والوفرة، والمتغيرات الاقتصادية الراهنة التي عنوانها الأبرز العولمة، كل هذه العوامل وأخرى استدعت الاهتمام بالنقل البحري للبضائع سعياً إلى الاستفادة من مزاياه.

المطلب الأول: الإطار النظري للنقل البحري

تعتبر التجارة الدولية عابرة للقارات، الأمر الذي يستوجب نقل البضائع من دولة إلى أخرى، والطلب على النقل البحري أكثر من الأنواع الأخرى، غداً شهد تطوراً كبيراً موازاً مع تطور التجارة الدولية بالنظر إلى المزايا التي يتمتع بها.

أولاً: تطور النقل البحري العالمي:

خلال الفترة بعد الحرب العالمية الثانية ظل قطاع النقل البحري من أقل القطاعات الاقتصادية في العالم من حيث التطور التكنولوجي، فقد كانت عمليات تداول البضائع من وإلى السفينة تتم بطريقة يدوية بطيئة، بما تضطر معه السفينة إلى البقاء مدداً طويلة بكل ميناء من أجل شحن وتفريغ شحناتها من البضائع، حتى أن السفينة كانت في المتوسط تقضي حوالي 60% من وقت رحلتها بالموانئ، و40% في الإبحار، ولذلك لم يكن ممكناً استخدام سفننا أكبر ذات سرعات أكثر وماكينات أقوى للاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير.

كما أن الموانئ في الستينات من القرن العشرين كانت تعاني بشدة من ظاهرة تكديس السفن بها، وطول رحلة السلعة من المصدر إلى يد المستورد لها، مما له تأثير كبير على تكاليف نقل البضائع وعلى مدى اتساع السوق التجارية بل على نمو التجارة العالمية، وفي ظل فلسفة تدخل الدولة في النشاط الاقتصادي ازدادت سياسة الدعم للأساطيل الوطنية حتى تكون التجارة الدولية في خدمة الأسطول البحري وليس العكس.

وخلال فترة السبعينات والثمانينات تم استحداث نظم جديدة في النقل، واستخدام تكنولوجيا متطورة في عمليات الشحن والإفراغ والتخزين... الخ، وهذا أثر إيجابياً على وقت بقاء السفينة بالميناء حيث تقلص وقت الشحن والإفراغ وزادت إنتاجية السفن باعتماد وحساب طن/ميل، وتمت عمليات بناء سفن متخصصة ذات التكنولوجيا العالية وهذا ما ساهم في التغيير الإيجابي في قطاع النقل البحري⁽³¹⁾.

ومن نتيجة عولمة الأسواق أن اشتدت المنافسة بين قطاعات الإنتاج والخدمات والبحث عن طرق جديدة لتخفيض التكاليف من خلال توفير أرخص مصدر للمواد الأولية ومدخلات العمليات الإنتاجية وبأعلى كفاءة حيث توسعت الأنشطة الخدمية خاصة منها المتعلقة بالنقل مما تطلب الأمر تدخل سلسلة العمليات اللوجيستية ضمن العمليات الإنتاجية وبداخل السلسلة اللوجيستية نجد صناعة النقل البحري وعمليات

(31) أيمن النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، ط1، 2008، ص ص 96-97.

الموانئ، فعملية تخفيض التكاليف تتطلب الضغط على كل حلقة من حلقات السلسلة اللوجستية وزيادة كفاءتها.

فالنشاط الاقتصادي للدول الصناعية يعتمد على تكثيف الاستفادة بمبدأ اقتصاديات الحجم حتى يمكن تحقيق وفورات كبرى في تكاليف الإنتاج، وذلك في مواجهة المنافسة العالمية الشديدة الضراوة بين الشركات العملاقة للحصول على نصيب استخدام العمالة الرخيصة المؤهلة في الدول النامية، وأصبح الاهتمام بزيادة حجم سفن الشركات الملاحية الكبرى للنقل بسفن الحاويات استخدام سفن الدرجة (RoRo) (Roll on Roll off) (32).

ثانياً: خصائص النقل البحري:

للنقل البحري مزايا عديدة منها⁽³³⁾:

* اتجاه النقل البحري نحو التخصص، فمعظم الناقلات البحرية متخصصة في نوع من البضائع، كالسفن الخاصة بنقل الحبوب، والخاصة بنقل المحروقات والوسائل وغيرها، استجابة لخصائص السلع حيث يكن شحنها بشكل خام وبدون تعبئة أو تغليف؛

* قلة استهلاكه للطاقة، وبالتالي انخفاض كلفة النقل؛

* ضخامة حمولته (الآلاف من الأطنان في كل رحلة)، وتصل تقديرات النقل البحري في التجارة الدولية إلى حوالي 80% أو يزيد.

ثالثاً: أهمية النقل البحري:

للنقل البحري أهمية كبيرة في الحياة الاقتصادية، وتبدو جلية في الأوجه التالية⁽³⁴⁾:

* حركة الصادرات والواردات: يرتبط النقل البحري بالتجارة الخارجية ارتباطاً وثيقاً، إذا أن جزء كمي من حركة البضائع تتم عن طريق البحر؛

* مناصب العمل: يعمل قطاع النقل البحري من القطاعات التي تستوعب يد عاملة لا بأس بها، خاصة إذا ما تم استغلاله بكيفية جيدة؛

(32) أيمن النحراري، لوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، ط1، 2008، ص ص 242-245 بتصرف.

(33) حمادة فريد منصور، مقدمة اقتصاديات النقل البحري، مركز الإسكندرية، مصر، بدون سنة نشر، ص 411.

(34) نفس المرجع، ص 412.

* التأثير الإيجابي على ميزان المدفوعات: إن اكتساب قطاع مزدهر للنقل البحري للبضائع والخدمات البحرية، يكسب الدولة وسيلة لتجنب تسرب العملة الصعبة إلى القطاعات الأجنبية، إذ يمكنها من تصدير خدماتها البحرية وبالتالي جلب العملة الصعبة، وهذا ما سيكون له حتما نتيجة إيجابية على ميزان المدفوعات؛

* أهمية تنمية بضائع الترانزيت: نظرا لتطور النقل البحري فقد برز في الوقت الحاضر عمليات إنشاء موانئ متخصصة في التعامل مع البضائع الترانزيت وتتميز هذه الموانئ بموقعها المميز على الخطوط البحرية الدولية حيث برزت أهمية استخدام السفن الكبيرة الحجم لما توفره من نفقات في التشغيل تؤدي إلى إمكانية تخفيض مصروفاتها هو عامل الوقت المستغرق في الرحلة البحرية وفي توقفها بالموانئ، ومقتضى هذا هو قيام الناقل البحري بحساب معدلات الشحن والتفريغ بالموانئ ويفضل التعامل الميناء ذي الموقع المميز والمجهز بأحدث معدات الشحن والتفريغ وذات المعدلات المرتفعة والمناسبة مع نوعيات البضائع.

وأهمية السفن كبيرة الحجم أنه يفتح المجال أمام الدول ذات الموقع المميز بالنسبة للخطوط البحرية الملاحية العالمية في حالة نجاحها في جذب تلك السفن إلى موانئها تحقق موردا إضافيا مقتطعا من سوق النقل البحري العالمي إلى نشاطها الاقتصادي، مما يحقق لها قدرة تقديم الخدمات المختلفة للتجارة الدولية مقابل عائد مادي واجتماعي يتمثل في ثمن هذه الخدمات بالنقد الأجنبي، بالإضافة إلى إيجاد فرص عمل للمواطنين مبني على نشاط خارجي وليس متولدا عن نشاط اقتصاد داخلي وهو يمثل إضاف للدخل القومي⁽³⁵⁾.

المطلب الثاني: الإطار المادي والمؤسسي للنقل البحري للبضائع:

يتكون النقل البحري من عناصر البضاعة المنقول والسفينة التي تنقل البضاعة إضافة إلى الميناء الذي ترسو به السفينة، كما أن للمتدخلين في عملية النقل البحري من موارد بشرية الدول الأساسي في القطاع بالنظر إلى الخدمات التي يقدمونها.

أولاً: السفينة:

1- تعريف السفينة: تعتبر السفينة كل عمارة بحرية أو آلية عائمة بالملاحة إما بوسيلتها الخاصة أو بواسطة سفينة أخرى مخصصة لمثل هذه الملاحة⁽³⁶⁾.

(35) مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية، المملكة العربية السعودية، أكتوبر 2009، ص ص 3-4.

(36) بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، السنة الجامعية 2011/2012، ص 45.

2- أنواع السفن: يمكن التمييز بين ثلاثة أنواع من السفن وهي⁽³⁷⁾:

1-2 سفن البضائع المختلفة: يمتاز هذا النوع من السفن بنقلها لمختلف البضائع على مسافات طويلة تتراوح قدرة شحنها بين 200 50000 طن، وما هو معروف عن هذه السفن أنها تحتوي على مخازن داخلية، تسمح بتوزيع البضائع المختلفة داخل السفينة.

2-2 سفن متخصصة: توجد عدة أنواع وهي كالتالي:

* ناقلات المعادن: هي سفن لنقل المعادن كالحديد والألمنيوم، تمتاز بقدرتها الكبيرة للشحن والتي تتعدى 60000 طن من المعادن، وتمثل حصنها في الأسطول العالمي 24% من مجموع السفن المكونة للأطول البحري الدولي.

* سفن ناقلات الحاويات: تقوم هذه السفن بنقل الحاويات، تستطيع هذه السفن نقل 6000 حاوية في الرحلة، وقد بدأت حصة هذا النوع من السفن بالازدياد يوماً بعد يوم نظراً للخصائص التي تتمتع بها.

* سفن ISO⁽³⁸⁾: تنقل هذه السفن البضائع سريعة التلف كالموز والفواكه الأخرى.

* باخرة مرشدة: يستخدم هذا النوع من السفن في مساعدة قائد السفينة أثناء تحركها وانتقالها في الميناء.

* سفن ناقلات الأشخاص: هي سفن مخصصة لنقل المسافرين، تصل حمولتها إلى 2000 مسافر، ويمس هذا النوع من السفن، كل الموانئ السياحية كما توجد سفن تختص هي الأخرى، في نقل المسافرين لكن بحمولة قليلة غالباً ما تقدر بـ1500 راكب.

* سفن السحب والقطر: هذا النوع من السفن له القدرة على مساعدة سفن أخرى لا تستطيع أن تتحرك بوسائلها الخاصة، وذلك أثناء الدخول أو الخروج من وإلى الميناء أو الاقتراب والابتعاد على الرصيف.

* سفن المتدحرجات: تمتاز هذه السفن بقدرة نقلها كل الأشياء التي تمتلك عجلات مثل السيارات والشاحنات أو الأشياء التي لها القدرة على التدحرج.

* سفن Supply: هي سفن تستخدم لنقل البترول من المحطات البترولية الموجودة في عرض البحر.

(37) محمود حامد عبد الرزاق، اقتصاديات النقل الدولي (البري والبحري والجوي)، الدار الجامعية، الإسكندرية-مصر، 2013، ص 55-56.

(38) سفن «International Organization for Standardization» ISO، سفن وفق معايير المنظمة الدولية للتوحيد القياسي.

2-3 سفن الحمولات الكبيرة: تمتاز هذه السفن بقدرة شحنها الكبيرة جدا، وهذا راجع لاحتوائها على عدد كبير من المخازن الواسعة، والتي تستطيع استيعاب عدد كبير من البضائع ويمكن أن تتعدى قدرة الشحن لهذه السفن 200000 طن.

ثانيا: طبيعة البضاعة المنقولة:

يمكن القول بصفة عامة إن الطلب على النقل هو طلب مشتق من الطلب على البضائع وعليه فإنه يمكن القول بأن هناك علاقة طردية مباشرة بين النقل البحري وحركة التجارة العالمية، فكما انتعشت حركة التجارة العالمية انتعشت معها حركة النقل البحري والعكس بالعكس، وذلك نظرا لأن نحو 80% من حركة التجارة العالمية تنتقل عبر البحار والمحيطات⁽³⁹⁾.

ثالثا: الميناء:

كما معروف أن 71% من العالم مياه ولذلك فمعظم دول العالم تقع بجانب محيطات او بحار وهو ما اعتمدت عليه خدمة النقل البحري ولا يستطيع أيا كان ان ينكر أهمية البوابة الرئيسية للاستيراد والتصدير أو الشحن والتفريغ ألا وهي الميناء.

1- تعريف الميناء: يمكن تعريف الميناء أنه: "مجموعة من الأحواض البحرية المجهزة بالأرصفت والإنشاءات التي تؤمن سلامة السفن، وتسهل لها الرسو وإنجاز أعمالها المرفئية على الأرصفة"⁽⁴⁰⁾.

2- أنواع الموانئ: تتعدد الموانئ البحرية إلى أنواع رئيسية هي⁽⁴¹⁾:

1-2 من حيث الطبيعة الجغرافية: من حيث الطبيعة الجغرافية يمكن التمييز بين الموانئ البحرية ذات المرافئ الطبيعية وشبه الطبيعية وبين الموانئ الصناعية والتي تتميز في مجموعها عن الموانئ الجافة، حيث لا تعطي الأخيرة تسهيلات بحرية للسفن، ومن ثم يمكن إقامتها بعيدا عن الشواطئ البحرية.

2-2 من حيث الملكية: فهناك موانئ تخضع للملكية الحكومية باعتبارها مظهر للسيادة الوطنية ومصدر للإيرادات وقد تكون ملكية الميناء تابعة للبلديات أي للسلطات المحلية أو للسكك الحديدية أو الجمارك أو للقطاع الخاص، وقد يكون الميناء تحت إدارة شركة دولية متخصصة في إدارة تشغيل الموانئ.

(39) شريف محمد ماهر، غدارة النقل البحري، الأكاديمية للعلوم والتكنولوجيا، النقل البحري، الإسكندرية-مصر، 2006، ص 21.

(40) شوقي رامز شعبان، إدارة الجمارك وغدارة المرافئ، الدار الجامعية لبنان، 2000، ص 273.

(41) حمادة فريد منصور، مرجع سابق، ص 417.

2-3 من حيث الوظائف: وتتميز الموانئ من حيث الوظائف إلى أنواع رئيسية من الموانئ الحربية وموانئ الصيد ثم الموانئ التجارية، ويزداد التخصص الوظيفي إلى غير ذلك من الموانئ التجارية المتخصصة.

رابعاً: خدمات النقل البحري: يقصد بها كافة الخدمات الممكن تقديمها للسفينة من لحظة دخولها الميناء وحتى خروجها، فضلاً عن ما يقدمه الميناء من أنشطة ومستلزمات مساعدة خلال مدة الإرساء، تقوم بهذه الخدمات مؤسسات وهيئات لكل منها أدوار معينة في نشاط النقل البحري، وتتمثل خدمات النقل البحري في الآتي:

1- خدمات الإرشاد والقطر: خدمة الإرشاد هي خدمة يقدمها المرشدين البحريين بتوجيه السفن أثناء مدة دخولها وخروجها من الميناء عبر الممرات الملاحية المؤدية إلى الميناء، وتوفر هذه الخدمة عملية إرشاد السفن وخصوصاً ما قد يعترضها من صخور أو أجسام غارقة أخرى، أما القطر فهي خدمة مكملة للإرشاد بجر السفينة بوساطة قاطرات صهيرة وقوية لتساعد السفينة للرسو على رصيف الميناء، أو الخروج من الميناء، والذي يقوم على تلك الخدمات شركة خاصة أو سلطة الميناء نفسها⁽⁴²⁾.

إضافة إلى خدمات النقل البحري التالية⁽⁴³⁾:

2- شركات الشحن والتفريغ: وهي خدمة مناولة البضائع، وكلما نشطت تلك الخدمة في الميناء كلما انخفضت مدة بقاء السفينة في الميناء الأمر الذي يدعو إلى توفر العدد الكافي من الرافعات واليد العاملة المشغلة لتلك المكائن والتي بدورها تحافظ على سلامة البضائع ولاسيما القابلة للكسر والتلف أثناء التحويل من وإلى السفينة وبالعكس، وتعد الرافعات المرفئية أساس في تحويل مثل هكذا بضائع، في حين تؤدي الرافعات الجسرية مهمة أكبر تتمثل في مناولة الحاويات ومثل هذه الرافعات بحاجة إلى إدارة خاصة تتمتع بمقومات حقيقية للعمل في هذا النشاط، فكثير من الموانئ واجهت خسائر كبيرة في خدمة الشحن والتفريغ بسبب سوء سلطة الإدارة أو الشركة الخاصة المخولة لمثل هذا العمل.

3- ترسانة بناء وإصلاح السفن: إن توفر مثل هذه الخدمة والأنشطة في الميناء يجعلها مصدر جذب لخطوط الملاحة البحرية، وبالتالي تحقيق إيرادات إضافية لها.

4- مشروعات توريد المعدات البحرية: وهي خدمة معروفة مقدمة للسفينة عند كل ميناء إذ تزودها بالأغذية والمياه العذبة والوقود وغيرها، وغالباً ما تحصل المنافسة بين الموانئ في مجال التموين، لاسيما إذا ما

⁽⁴²⁾ بوريش هشام، تحسين جودة الموانئ البحرية، دراسة تجريبية ميناء عنابة، مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والاجتماعية-جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، العدد 34، جوان 2013، ص 27.

⁽⁴³⁾ مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، نفس المرجع، ص ص 5-6.

عرفنا أن هناك شركات مساهمة متخصصة في ذلك، وبالتالي فإنها تؤدي دورا كبيرا في جذب حركة التجارة والصناعات التصديرية، لكن وبالرغم من أهمية هذه الخدمة إلا أنها اقتصر على بعض الموانئ، ويعود سبب ذلك إلى التطور التقني الذي حصل على وسائل النقل البحري، إذ أصبح باستطاعة السفن المتطورة قطع الآلاف من الأميال دون الحاجة للتزود بالوقود لما تحويه من خزانات كبيرة تغطي حاجات السفينة⁽⁴⁴⁾.

5- خدمات التخزين: وهي خدمة تخزين البضائع المستوردة والمصدرة لحين إكمال الإجراءات الجمركية وفقا للأنظمة والقوانين المتبعة في الميناء، وتعمل خدمة التخزين على تفرغ السفن دون توقف، الأمر الذي يحقق طاقة فعلية للأرصفة، ويقلل من بقاء السفينة في الميناء، وعليه لا بد من أن تكون مساحات المخازن كافية لمستوى البضائع وحركتها في الميناء⁽⁴⁵⁾.

خامسا: المتدخلين في النقل البحري:

بالإضافة للشاحن والمرسل إليه، تشترك عدة أطراف في إنجاز خدمة النقل البحري، لعل أهمها:

1- الناقل البحري (المجهز): المجهز هو من يقوم باستغلال السفينة لحسابه في تقديم خدمات النقل، وليس من الضروري أن يكون مالكا للسفينة، فقد يكون مجرد مستأجر لها لرحلة أو لفترة محددة، يلتزم بجعل السفينة صالحة للإبحار من خلال توفير الطاقم (الربان ومساعديه والعاملين)، وتجهيز السفينة بالعتاد والمؤونة الضرورية ووسائل السلامة فيها وكل ما يلزم للرحلة، كما يقوم بإصدار سند الشحن واستلام وتسليم البضاعة وشحن وتفرغ البضاعة عند الاتفاق مع الشاحن على ذلك، وكذا الالتزام بمناولة البضاعة وتستيفها داخل السفينة⁽⁴⁶⁾.

2- الوكيل البحري (وكيل السفينة): شخص أو شرك يعينه المجهز في أحد الموانئ لينوب عنه في إجراء بعض الأعمال والتصرفات الضرورية لاستغلال السفينة، كالقيام بتسليم البضاعة إلى أصحابها عند الوصول ودفع الرسوم والاجور والتكاليف المستحقة للجهات الرسمية المختلفة وتحصيل أجره النقل المستحقة، وشراء المؤن والأدوات اللازمة للسفينة، والتعاقد من أجل إجراء الإصلاحات التي تتطلبها... الخ، والوكيل البحري قد يكون وكيلا لمجهز واحد يتولى الأعمال المتعلقة بالحاجات المعتادة الضرورية بجميع السفن التابعة للمجهز

(44) سميرة إبراهيم محمد أيوب، اقتصاديات النقل-دراسة تمهيدية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية-مصر، 2002، ص ص 44-

45.

(45) محمود حامد عبد الرزاق، مرجع سابق، ص 234.

(46) الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع-دراسة مقانة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، جامعة مولود معمري، تيزي وزو، السنة الجامعية 2013-2013، ص 14.

والأعمال المناسبة لتنفيذ عقود النقل على تلك السفن، كما قد يكون وكيلا لعدة مجهزين، وهذا هو الفرض الغالب عملا⁽⁴⁷⁾.

ويوجد أيضا متدخلين آخرين في النقل البحري⁽⁴⁸⁾:

3- وكيل الشحن والعبور: شخص او شركة يستأجر سفينة أو مكان فيها لوقت محدد أو لرحلة مخصصة، من مهامه استقبال وتسجيل طلبات الشاحنين، البحث عن وسائل النقل الملائمة للشاحنين من حيث خصائص البضاعة والأجال المطلوبة، إعداد المستندات والقيام بالإجراءات المتعلقة بعقد النقل والجمركية، استلام البضائع من الشاحنين وغيرها، كما ينوب وكيل الشحن عن صاحب البضاعة في استلامها عند الوصول ودفع اجرة النقل المستحقة عنها، مع القيام بالتدابير اللازمة للمحافظة على حقوق صاحب البضاعة أمام الناقل.

4- الوسيط البحري (السمسار البحري): هو الشخص الذي يقوم بقتريب والتوفيق بين أطرف العقود البحرية، دون ان يكون هو نفسه طرفا في العقد المذكور لا بصفته وكيلا، كأن يتوسط بين المجهز والشاحن في عقد النقل البحري، وبين البائع والمشتري في عقد بيع السفينة، وبين المؤمن والمؤمن له في عقد التأمين البحري.

المطلب الثالث: الإطار القانوني للنقل البحري

من اهم وثائق ومستندات التجارة الدولية عند النقل الذي ينقسم إلى انواع بوليصة الشحن الخاصة بالنقل البحري والتي تع مستند حيوي في العلاقة القانونية بين البائع والمشتري لأن بموجبها تنتقل ملكية البضائع، كما يوجد أيضا عقد كراء السفينة الذي يستخدم على نطاق واسع في الدول التي تفتقر لأسطول تجاري دولي، إضافة إلى عقد الاتفاقية بين الناقل والزبون.

أولا: تعريف عقد النقل البحري وخصائصه:

"يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة ن ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له المسماة أجرة الحمولة"⁽⁴⁹⁾.

2- خصائص عقد النقل البحري: عند النقل البحري كغيره من العقود الأخرى يتميز بمجموعة من الخصائص وأهمها⁽⁵⁰⁾:

(47) حملوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية- دراسة حالة وسسة ميناء الجزائر L'EPAL، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه علوم-علوم اقتصادية-جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2007-2008، ص ص98-100 بتصرف.

(48) أيمن النحراوي، لوجيستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، ط1، 2008، ص ص 96-97.

(49) بسعيد مراد، مرجع سابق، ص ص 17-18.

* عقد رضائي: ينعقد بمجرد تطابق إرادتي الناقل والشاحن أي أنه لا بد من الاتفاق والرضا لقيام العقد؛

* عقد إذعان: يعتبر عقد النقل البحري للبضائع عقد غدعان حيث ينفرد الناقل البحري بتجديد مضمونه الاتفاقي، ولا يكون للشاحن سوى الرضوخ لما يحدده الناقل من شروط وما يتضمنه العقد من بنود؛

* عقد معارضة: يعتبر عقد النقل البحري من عقود المعارضة إذ يتمثل في مبادلة خدمة النقل البحري بمبلغ من العقود غالباً؛

* عقد ملزم لجانبين: حيث بمقتضاه يلتزم الناقل بنقل البضاعة بحراً، بينما يلتزم الشاحن بدفع الأجرة.

ثانياً: أنواع عقد النقل البحري:

هناك ثلاثة أنواع من عقد النقل البحري هي:

1- سند (بوليصة) الشحن:

1-1 تعريف بوليصة الشحن: هي عقد النقل ما بين الناقل وصاحب البضائع حيث تصدر من قبل الناقل وتكون إما قابلة للتفاوض او غير قابلة، تعني كلمة تفاوض: إمكانية بيع البضائع أثناء وجودها في مرحلة النقل⁽⁵¹⁾.

بوليصة الشحن لا بد إصدارها في ظرف 24 ساعة بعد شحن البضاعة حيث يصادق عليها ريان السفينة وتكون عادة في أربع نسخ أصلية، وأشكال سند الشحن موضحة كالتالي⁽⁵²⁾:

أ- سند الشحن الاسمي: يمكن وضع وثيقة الشحن باسم المرسل إليه المعين بوثيقة شحن اسمية، يلتزم الناقل بتسليم البضاعة إلى الشخص الذي حرر باسمه السند.

ب- سند الشحن لحامله: يعين الشخص الذي ترسل البضاعة إليه في النقل البحري للبضائع بموجب وثيقة شحن عندما يقدم الشخص الوثيقة عند الوصول، ويمكن نقل وثيقة الشحن لاسم شخص آخر وذلك بتسليمها، فلا يكلف الحامل بإثبات انتقال الملكية إليه إذ أن وجود السند بيده دليل على ذلك.

ج- سند الشحن لأمر: يمكن وضع وثيقة الشحن لأمر شاحن او شخص معين من قبله بوثيقة شحن لأمر، قابل للتحويل عن طريق التظهير.

(50) نفس المرجع، ص ص 22-23.

(51) محمود الشيخ، التسويق الدولي، دار أسامة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، ط1، 2008، ص 270.

(52) الواحد رشيد، مرجع سابق، ص ص 57-59 بتصرف.

وهناك أيضا ما يسمى بسند الشحن النظيف: وهو السند الذي لا يتضمن أية شروط تحفظية بشأن الحالة الصحية للبضاعة أو عيوب الحزم أو التغليف أو التعبئة⁽⁵³⁾.

2-1 مكونات سند الشحن: يحتوي مسند الشحن على البيانات التالية⁽⁵⁴⁾:

اسم كل من الناقل والشاحن المرسل إليه وعنوان كل منهم، اسم السفينة، اسم ريان السفينة، ميناء الشحن والتفريغ، صفات البضاعة (طبيعتها، عدد أرقام الطرود، وزنها، علاماتها المميزة، حجمها)، مجموع تكاليف النقل، مكان إصدار السند وتاريخ إصداره وعدد النسخ التي حررت منه، توقيع كل من ريان السفينة والشاحن.

3-1 وظائف سند الشحن: لسند الشحن أربع وظائف هي⁽⁵⁵⁾:

* إيصال تسلم البضائع: فهو يقوم مقام الإيصال الذي يشير فيه الريان أنه تسلم البضاعة طبقا لما هو وارد في سند الشحن، من حيث الكمية، النوع، الوزن وغيرها؛

* أداة لإثبات عقد النقل بين الناقل والشاحن: يكتسب سند الشحن هذه الوظيفة طوال الرحلة من بداية الشحن وحتى نهاية الرحلة، حيث يطبع على ظهره جميع بنود عقد النقل؛

* مستند لحيازة البضائع (سند ملكية): تأتي هذه الوظيفة في نهاية الرحلة، فالحيازة على سند الشحن تكون من حق صاحب البضاعة، في حالة غياب اسم المتسلم، أو أن يتم إصدارها لأمر، وهنا يملك السند الأصلي يعتبر مالك البضاعة؛

* مستند تفاوضي أو قابل للتحويل: حيث يتم نقل ملكية البضاعة بناء على تظهير المشتري الأصلي لهذا السند لآخر جديد، أو ان يقدمها إلى أحد البنوك في سبيل الحصول على قرض.

ومن أنواع عقد النقل البحري أيضا ما يلي⁽⁵⁶⁾:

(53) عمر سعد الله، مرجع سابق، ص 144.

(54) IdirKzouri, Les régimes douaniers, Grand livres Edition, 2^{ème} édition, 2008, Alger, 2008, p 25.

(55) شريف محمد ماهر، مرجع سابق، ص 105.

(56) الواحد رشيد، مرجع سابق، ص 143.

2- الاتفاقية: هي النوع الثاني من أنواع عقود النقل البحري للبضائع والتي تتم بين الناقل والزبون العميل ويلجأ إلى هذا النوع من العقود عندما تكون كمية البضائع على فترات مختلفة.

والاتفاقية من حيث شكلها عبارة عن مجموعة من الأوراق مجزأة إلى أربعة أجزاء يحتوي كل جزء منها على جملة الشروط يتم الاتفاق عليها وتلتزم الأطراف المتفقة على احترامها وهذه الأجزاء هي:

* التنظيم العام: وفيه مجموعة من البنود التي تشرح العلاقة بين الطرفين وشروط النقل البحري للبضائع التي سوف يتم نقلها؛

* التزامات الناقل: يحتوي هذا الجزء على جملة من الشروط التي تبين على ما على الناقل من مسؤوليات؛

* التزامات العميل: وهي مجموعة من الشروط توضح ما على العميل من مسؤوليات والتزامات؛

* التنظيم: هو الجزء الذي يتناول كل ما يتعلق بالثمن والدفع وللإشارة فقد تحمل الاتفاقية رسالة تعهد وذلك في حالة وجود نقل للبضائع الكيماوية أو المواد الخطيرة، ورسالة التعهد هي وثيقة ارتباط أو تعهد لشحن وتفريغ بضاعة خطيرة، تؤشر من قبل العميل، ثم يتم تأشيرها من قبل الناقل وتحتوي هذه الوثيقة على مجموعة من البيانات الخاصة وهي: العميل، طبيعة البضاعة المنقولة، طبيعة التغليف، القائم بالعبور، القاعدة التجارية المعمول بها، ميناء الشحن والتفريغ، القائم بالعبور.

3- عقد كراء السفينة: عند الإيجار هو نوع آخر من عقود النقل البحري التي تساعد في تبين وتسوية وضعية السفينة عند استغلالها من قبل الغير، ولا يختلف عقد الإيجار عن الاتفاقية كثيرا حيث أن كمية البضاعة المتفق على نقلها في عقد الإيجار أقل منها في الاتفاقية وعليه يعرف عقد الإيجار بأنه عقد يلتزم بمقتضاه المؤجر بأن يضع تحت تصرف المستأجر سفينة معينة أو جزء منها مقابل أجره لذلك، وذلك لمدة محددة أو القيام بحركة أو رحلات معينة ويجب ان تثبت عقد بالكتابة ويتضمن التزامات الأطراف.

ويحتوي عقد الإيجار على مجموعة من العناصر أهمها:

اسم الأطراف، العناصر الفردية للسفينة، مدة العقد، طبيعة البضاعة المنقولة، النسبة المئوية للأجرة الخاصة باستئجار السفينة، بيانات الرحلات الواجب القيام بها.

المبحث الثالث: مسؤوليات نقل البضائع

على غرار الأنشطة الأساسية للتجارة الدولية من إنتاج وتموين وإدارة، هناك أنشطة داعمة ومهمة كالنقل والشحن والتأمين، ذلك أن المؤسسات أصبحت تركز على الأنشطة الرئيسية وتوكل بقية المهام إلى طرف آخر وسيط، فظهرت الشركات المتخصصة في تلك المهام، الأمر الذي يزيد من تعقيد عمليات الاستيراد والتصدير للبضائع من جانب التكاليف وتعدد المسؤوليات وصعوبة تقدير المخاطر، ناهيك عن جانب الحقوق والإجراءات الجمركية الذي يمثل أداة 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 ونوعية السفينة، وتتم عملية الشحن برافعات السفينة أو برافعات الرصيف، كما يمكن استعمال الأنابيب في شحن السوائل، أو سائمال الدحرجة فيما يخص المركبات، أو عن طريق الحاويات لحماية أفضل للبضاعة.

أولاً: تعريف وأنواع عملية شحن بضائع:

ويمكن توضيح ذلك من خلال⁽⁵⁷⁾:

1- تعريف عملية شحن البضائع: "يقصد بالشحن رفع البضاعة من على الرصيف ووضعها على ظهر السفينة أو داخل العنبر (مخازن البضائع في السفينة)، فالشحن يبدأ من لحظة استلام البضائع على روافع السفينة وليس من اللحظة التي تكون قد شحنت فيها فعلا على ظهر السفينة".

(57) الواحد رشيد، مرجع سابق، ص ص 46-48 بتصرف.

تقع عملية الشحن في الأصل على عاتق الناقل في ميناء القيام، ومع ذلك فقد يتضمن عقد النقل اتفاقاً على قيام الشاحن نفسه بهذه العملية، تتم عملية الشحن برافعات السفينة أو برافعات الرصيف كما هو الغالب، كما قد تتم بطرق أخرى تختلف باختلاف طبيعة البضاعة.

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

1-2 شحن البضائع في عنابر السفينة: يتم في الأصل الشحن عن طريق عنابر السفينة، حيث تكون في مأمن من التأثير بالأحوال الجوية، وعادة ما تكون أجرة النقل في العنبر أكثر من أجرة النقل على السطح.

2-2 شحن البضائع على سطح السفينة: إذا كان الأصل ان تشحن البضائع في عنابر السفينة، فلا يجوز للنقل أن يقوم بشحن البضائع على سطح السفينة، لان ذلك يعرض البضائع لعدة أخطار، يتحمل الناقل المسؤولية في حالة وقوعها.

ثانياً: أهمية الشحن البحري:

تتمثل فيما يلي⁽⁵⁸⁾:

* انخفاض تكاليف التشغيل في السفن البحرية عن وسائل النقل الأخرى، وما ينتج عنه من انخفاض أجور الشحن، بالتالي انخفاض تكلفة الطن الواحد؛

* القوة الاستيعابية الهائلة للسفن البحرية؛

* نتيجة التطور في بناء السفن حدث انخفاض في نسبة المخاطر التي تتعرض لها وسائط الشحن، حيث أنها أكثر تكيفاً مع العوامل المناخية؛

* استمرارية الخدمة في وسائط النقل البحري على مدار ساعات اليوم والسنة.

ثالثاً: مراحل عملية الشحن:

تمر عملية الشحن بالمراحل التالية:

(58) شريف علي الصوص، التجارة الدولية - الأسس والتطبيقات، دار أسامة والتوزيع، عمان-الأردن، ط1، 2012، ص ص 238-239 بتصرف.

1- التغليف: "الغلاف هو مجموعة العناصر المادية التي رغم أنها لا تنتمي إلى المنتج إلا أنها تباع معه لكي

تسمح أو تسهل حمايته، نقله، تقديمه، للتعرف عليه واستعماله من طرف المستهلكين"⁽⁵⁹⁾؛

2- التعبئة: وضع البضاعة في صناديق متينة بحيث تحملها للصدمات والمناولة الآلية وللظروف

المناخية، وعدم تعرضها لسرقة ما، إضافة إلى سهولة الكتابة عليها وتعليمها بالتفاصيل المطلوبة، هذا ومن الطبيعي ان يقع العبء الرئيسي في عملية التعبئة على المصدر سعياً على سمعته لتوصيل البضاعة سليمة، أما المستورد يعطي التعليمات وبيان الشروط التي يرغب في توافرها في طريقة التعبئة، حتى وإن ترتب عليه تكاليف إضافية، وتوفر التعبئة الحماية المناسبة للبضاعة في رحلتها الطويلة إلى المستورد⁽⁶⁰⁾.

إضافة إلى المراحل التالية⁽⁶¹⁾:

3- وضع علامات على الطرود المعبأة بدخلها البضائع قصد التمييز، بلد المنشأ، الإرشاد حول كيفية

المناولة لتجنب الأضرار التي قد تلحق بالبضاعة مثل: الرسم على شكل الطرد كأس أو زجاجة للإشارة إلى ضرورة الحذر والمناولة بحرص حسب طبيعة البضاعة تجنباً لتعرضها للكسر؛

5- المناولة: النشاط الذي ينتج عنه تحميل البضاعة على واسطة النقل أو تفريغها عنها لغايات الاستلام

والتسليم أو التخزين أو الفحص؛

6- رص وترتيب البضاعة في المساحة المقررة لها في واسطة النقل بهدف استغلال المساحات وإملاء

ال فراغات على ظهر واسطة الشحن وهو ما يسمى بالتستيف.

رابعاً: النولون البحري:

يمكن تعريف النولون البحري وذكر أهميته بإيجاز فيما يلي⁽⁶²⁾:

1- تعريف النولون البحري: بأنه المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها

بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ وهو يدخل كعنصر من عناصر التكلفة الأساسية للمنتجات النصف مصنعة أو التامة الصنع أو مواد أولية.

⁽⁵⁹⁾ مصباح ليلي، دور التغليف في النشاط الترويجي للمؤسسة، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير، جامعة منتوري-قسنطينة، السنة الجامعية 2009-2010، ص 13.

⁽⁶⁰⁾ صديق محمد عفيفي، التسويق الدولي-نظم التصدير والاستيراد، مكتبة عين شمس للنشر، الإسكندرية، ط 10، 2002، ص ص 435-436 بتصريف.

⁽⁶¹⁾ شريف علي الصوص، مرجع سابق، ص ص 233-236 بتصريف.

⁽⁶²⁾ حملاوي ربيعة، مرجع سابق، ص 16.

2- أهمية تكلفة النولون: وتظهر تكلفة النولون إلى مدى تخفيضه بالنسبة لوسائل النقل الأخرى نتيجة حمولة السفينة الكبيرة والوسائل التكنولوجية للشحن والتفريغ والتي أدت إلى انخفاض في التكاليف.

المطلب الثاني: التأمين البحري

يعتبر التأمين البحري من أقدم وأهم أنواع التأمين، وهذا راجع إلى تنوع مخاطر نقل البضائع بحرا، ويخص الأخطار التي تهدد السفينة وحمولتها خلال رحلاتها، او عند إرسائها بالميناء، ويولي طرفي التجارة الدولية المصدر والمستورد للتأمين على نقل البضاعة الأهمية الكبيرة، لذا يتم إصدار وثيقة التأمين التي تنص على شروط التأمين والطرف الذي يتحمل تكاليف ذلك.

أولاً: تعريف التأمين البحري:

"هو غطاء يضمن للمؤمن له التعويض عن الأضرار التي تلحق بالبضاعة المشحونة من تلف وتأخير وذلك بموجب شروط وثيقة التأمين"⁽⁶³⁾.

ثانياً: عناصر التأمين:

العناصر الجوهرية في التأمين هي⁽⁶⁴⁾:

1- طرفي العقد: المؤمن وهو المجموعة أو الشركة التي تقوم بالتأمين ودفع التعويض عند وقوع الحادث أو الخطر المبين بالعقد، والمؤمن له وهو الطرف الآخر الذي يقوم بدفع القسط مقابل التعويض.

2- الخطر: هو ضرر متوقع الحدوث في المستقبل، غير متعلق بمحض إرادة أحد الطرفين، وأن يكون مشروعاً غير مخالفاً للنظام العام.

3- القسط: هو المقابل المالي الذي يلتزم المؤمن له بدفعه لتغطية الخطر الذي يأخذه المؤمن على عاتقه، وهو مرتبط بالخطر، ذلك لأن المؤمن يتمسك بقيمة القسط كي يتمكن من تغطية الخطر الذي يتعرض المؤمن له.

4- مبلغ التأمين: هو مبلغ النقود الذي يدفعه المؤمن إلى المؤمن له عند تحقق الحادث المؤمن منه، في تأمين الأشخاص يكون المبلغ محدد حسب الاتفاق، أما في تأمين الأضرار فيكون حسب مقدار الضرر الذي يلحق المؤمن له.

⁽⁶³⁾ يوسف حجيماطاني وآخرون، إدارة التأمين والمخاطر، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، ط1، 2011، ص 225.

⁽⁶⁴⁾ شريف علي الصوص، مرجع سابق، ص 264.

ثالثاً: المخاطر البحرية:

تنقسم إلى (65):

- 1- أخطار البحر: ومن التسمية فإن المقصود بها المخاطر ذات الصفة الطبيعية في البحر كهياج البحر والأنواء البحرية العواصف الصواعق في البحر أي أنها ذات مصدر ومنشأ طبيعيين.
- 2- أخطار في البحر: ومن تسميتها فإن مصدرها ومنشأها ليس طبيعياً ومن أمثلتها التصادم البحري، لصوص البحر، القرصنة، الحرب وغيرها من المخاطر التي ليس مصدرها طبيعياً.
- 3- أخطار مختلطة: وهي من التسمية تشمل النوعية المذكورين أعلاه إضافة إلى المخاطر التي قد تتعرض لها البضاعة على اليابسة سواء في موانئ التحميل أو التفريغ أو خلال الجزء البري الكامل للرحلة كخطر السرقة وتدهور الشاحنة أو احتراقها أو انهيار الجسور التي تمر من فوقها أو تصادمها أو سرقة البضائع أو أي خطر قد يتحقق أثناء ذلك الجزء البري المكمل للرحلة.

رابعاً: أنواع الخسائر البحرية:

تنقسم إلى ما يلي (66):

- 1- الخسائر الجزئية: وهي خسائر تصيب جزء من هيكل السفينة نتيجة لتعرضها لأي من الأخطار المذكورة أعلاه، أو يمكن أن تحدد بحدود معينة، حيث لا يشمل بالتعويض ما هو أكثر منها.
- 2- الخسائر الكلية: تتضرر السفينة بصورة كلية نتيجة خطر معين، وقد تكون الأضرار الواقعة عليها ليست 100%، إلا أنه لن يكون هناك من مبرر لبذل النفقات عليها، لأنها لن تساوي قيمة معينة.
- 3- الخسائر العامة: وهي ناجمة عن رمي متعمد في البحر لبعض المحتويات بهدف المصلحة العامة، أي المحافظة على سلامة النقل البحري وما بقي عليها من أنفس وأموال.

خامساً: أنواع عقود التأمين البحري على البضائع:

- 1- بوليصة التأمين: تعبر وثيقة التأمين عن عقد تتعهد بموجبه شركة التأمين بتعويض كامل أو جزء من الخسارة التي قد تلحق بالبضاعة المؤمن عليها أثناء شحنها وذلك ضمن شروط معينة يتم الاتفاق عليها، ويتطلب هذا من المؤمن أن يقوم بتسديد أقساط رسوم التأمين مقابل إصدار بوليصة التأمين (67).

(65) يوسف حجيم الطائي، مرجع سابق، ص ص 230-231 بتصرف.

(66) نفس المرجع، ص ص 231-232 بتصرف.

(67) شريف علي الصوص، مرجع سابق، ص 262.

2- أنواع عقود التأمين البحري:

عقود التأمين البحري تنقسم إلى عدة أنواع إلا أن أهمها هو التقسيم حسب الشيء موضوع التأمين⁽⁶⁸⁾:

1-2 عقد تأمين السفينة.

2-2 عقد تأمين البضاعة: وينقسم إلى نوعين:

* تأمين محدد "وثيقة محددة" أي محددة القيمة للشيء موضوع التأمين.

* تأمين مشترك وهي مفتوحة بمبلغ التأمين وقسط التأمين وحسب الشحنات والفترات الزمنية للرحلات البحرية.

المطلب الثالث: الجمركة

يقوم جهاز الجمارك بمراقبة التجارة الخارجية من خلال مختلف عمليات دخول وخروج السلع من وإلى حدود البلدان، ومن وظائفه الأساسية تحصيل الرسوم المستحقة من الاستيراد أو التصدير، الأمر الذي يجعل المصدرين والمستوردين أمام حتمية الالتزام بهذه التكاليف.

أولاً: الرسوم الجمركية:

يمكن تقديم هذه المفاهيم:

1- تعريف الرسوم الجمركية: "الرسم الجمركي هو ضريبة تفرضها الدولة على السلع عندما تجتاز حدودها، سواء كانت صادرات أو واردات، أما رسم الصادرات فينطوي في الواقع على رغبة الدولة التي تفرضه إما في توفير السلعة في الداخل، وإما في الحصول على مورد مالي، لكن رسوم الصادرات نادرة غالباً ما تكون في البلاد المنتجة والمصدرة للمواد الأولية، وإنما الغالب هو أن تفرض الرسوم على الواردات."⁽⁶⁹⁾

2- التعريف الجمركية: تعتبر التعريف الجمركية، النص الذي يتضمن قوائم للسلع المفروضة عليها الضريبة، عند استيرادها أو تصديرها وبالرسوم الواجب جبايتها عليها، وعليه فإن التعريف الجمركية تعتبر أساس السياسة الجمركية للدولة، التي تتبعها في إطار التبادل التجاري الدولي⁽⁷⁰⁾.

(68) نفس المرجع، ص 263.

(69) عادل حشيش ومجدي محمود شهاب، أساسيات الاقتصاد الدولي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت-لبنان 2003، ص ص 245-246 بتصريف.

(70) عبد الرحمن يسري أحمد وإيمان محمب زكي، الاقتصاديات الدولية، الدار الجامعية، الإسكندرية-مصر، 2007، ص ص 154-155 بتصريف.

3- القيمة لدى الجمارك: "هي القيمة التعاقدية أي السعر المدفوع فعلاً أو الذي سيدفع على البضائع المستوردة"⁽⁷¹⁾.

4- التخليص الجمركي: هو العملية التي يقوم بها الشخص المصرح (وكيل العبور-وكيل لدى الجمارك) للتخليص على البضائع مهما كان شكلها ونوعها، لإخراج تلك البضاعة من المستودعات أو يد الجمارك بصورة شرعية وبعد استيفاء الرسوم والحقوق المقررة عليها بحيث يكون مسموحاً بإدخال تلك البضائع إلى البلاد"⁽⁷²⁾.

ثانياً: أنواع الرسوم الجمركية:

الرسوم الجمركية المفروضة على الواردات ثلاثة أنواع كما يلي⁽⁷³⁾:

1- الرسوم الجمركية النوعية: هي تلك الرسوم التي تفرض بمبلغ محدد وثابت على كل وحدة مستوردة، كأن يتم فرض ضريبة بمقدار 500 و ن على كل سيارة مستوردة.

2- الرسوم الجمركية القيمية: هي الرسوم التي تفرض بنسبة معينة من قيمة السلعة فعلى من قيمة السلعة فعلى سبيل المثال: قد تفرض الدولة 10% رسوم جمركية على كل سيارة مستوردة.

3- الروم الجمركية المركبة: هي تلك الرسوم التي تشمل الرسوم الجمركية النوعية والقيمية معاً.

تفرض الضرائب والرسوم الجمركية عادة على الواردات دون الصادرات وهذا راجع لعدة أسباب اقتصادية، منها تخفيف الأعباء المالية عنها، حيث تحاول الدولة عبر تطبيق التعريفات الجمركية الوصول إلى هدفين⁽⁷⁴⁾:

* هدف مالي يتلخص بالحصول على موارد للخزينة.

* هدف اقتصادي ويتجلى في حماية الإنتاج الوطني.

ثالثاً: آثار الرسوم الجمركية:

من بين آثار الرسم الجمركي ما يلي⁽⁷⁵⁾:

(71) زايد مراد، دور الجمارك في ظل اقتصاد السوق حالة الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية-

فرع التسيير، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2006/2005، ص 295.

(72) خالد عليان سليمان وعلي أحمد المشاقبة، إدارة التخليص الجمركي، دار صفاء والتوزيع، الأردن، 2009، ص 27.

(73) خالد عليان سليمان، علي أحمد المشاقبة، مرجع سابق، ص 155.

(74) زائد مراد، مرجع سابق، ص 285.

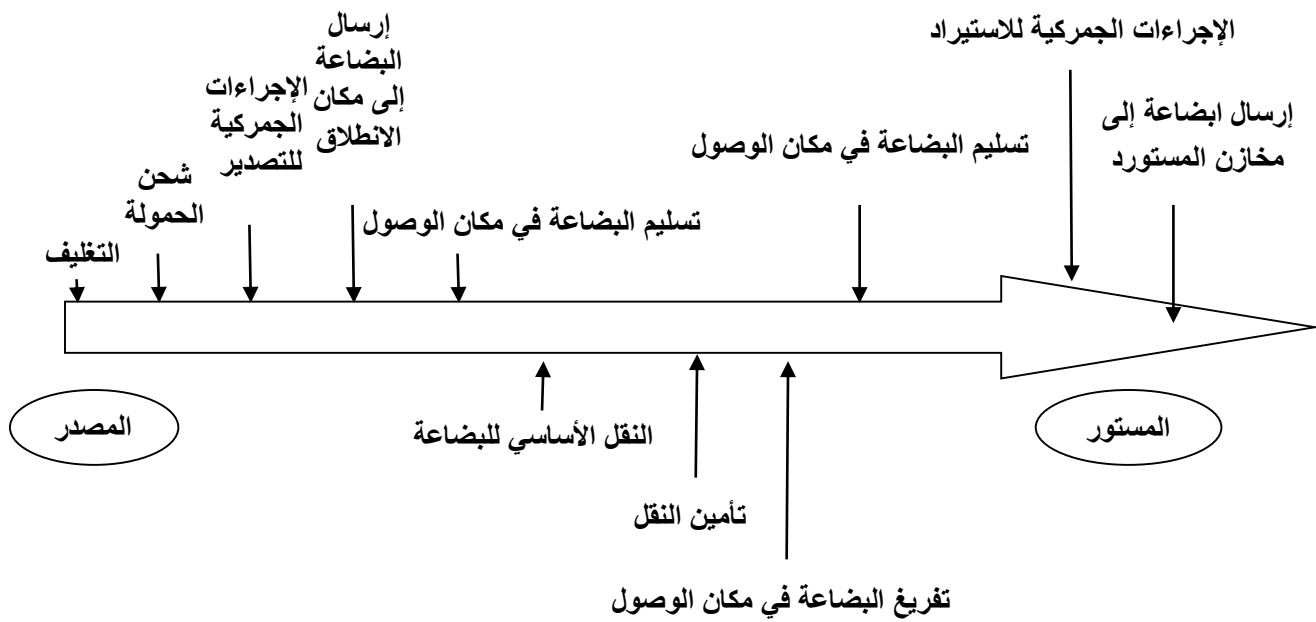
* الأثر على الإيرادات: تعتبر الرسوم الجمركية أسلوباً لزيادة مواد الحكومة، وبالتالي فالأثر على الإيرادات يشير إلى مقدار الحصيلة المتحققة من فرض التعريفات الجمركية.

* الأثر الحمائي: حيث تستهدف الدولة توفير قدر من الحماية للمنتجات المحلية من خطر المنافسة من جانب الواردات، وبالتالي فالأثر الحمائي يشير إلى توفير الحماية عن طريق التعريفات الجمركية.

ومن بين حالات الإعفاء من الرسوم الجمركية ما يعرف باترانزيت أو التجارة العابرة: "أي السلع التي تدخل البلد لكنها تخرج منه مباشرة، فهي سلع تقف بالبلد أو تمر به مروراً، تؤدي التجارة العابرة إلى تشجيع أعمال النقل والتفريغ والشحن في الدولة التي تعبرها".

(75) محمد محمد البنا وسهير محمد السيد حسن، الاتجاهات الحديثة في السياسات التجارية، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية-

الشكل رقم (02): سلم زمني لمسؤوليات نقل البضائع من المصدر غلى المستورد



المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على المرجع:

Michel Piquet, Incoterms®2010 Comprendre et bien utiliser les règles, edité par le Groupe SMECI 'L'ANTENNE, Marseille-France, pp 44-45.

من خلال الشكل (02) يمكن القول ان: توزيع المسؤوليات يتم بالتدرج من المصدر إلى المستورد، بحيث أنه في كل موضع من حركة البضائع المنقولة يكون هناك التزام معين يستوجب على المصدر أو المستورد الإيفاء به من حيث تحمل التكاليف أو الأخطار، وهذه النقاط أو المواضع من باب مصانع المصدر إلى باب مستودعات او مخازن المستورد تنوع بحسب متطلبات أو حاجة ذلك المكان، مثل في مصنع المصدر تتطلب البضاعة مسؤولية التغليف، وعند الميناء هناك التزام تسليم الحمولة وشحنها على ظهر لسفينة في حالة النقل البحري، كما انه توجد مسؤولية التأمين على نقل البضاعة التي قد تكون التزام على البائع او المشتري، وذلك بالنظر إلى العقد التجاري بين الطرفين وغيرها من المسؤوليات، ففي التجارة الدولية لا بد على كل من المصدر والمستورد معرفة

المسؤولية المترتبة عليهم في كل نقطة تصلها الحمولة، قصد تنظيم حركة السلع من جهة وتوزيع التكاليف من جهة ثانية، وتحويل المخاطر التي قد تلحق بالبضاعة من جهة ثالثة وهو الأمر الذي يتحتم تطبيق عقود تجارية موحدة من طرف المصدرين والمستوردين لكفاءة الصفقات والمبادلات التجارية الدولية.

خلاصة الفصل الأول:

تم من خلال الفصل الأول التوصل إلى الدور الذي تمارسه مصطلحات التجارة الدولية في منظومة المبادلات التجارية الدولية، ويتلخص هذا الدور في كون الانكوترمز قدمت للمصدر لغة مشتركة بينهم، بحكم الاختلافات التي تميز كل طرف عن الآخر، وتحديد المسؤوليات والالتزامات التي يتحملها ويجب أن يقوم بها الطرفين سواء البائع أو المشتري، للوصول إلى أرضية اتفاق ودون منازعات، وتكون بذلك خطوات المعاملات بينهما نموذجية وجلية من حيث ما لكل طرف وما عليه.

كما تم الوقوف على مدى أهمية النقل البحري للبضائع، الذي تركز عليه مجريات التجارة الدولية، ويمثل الاقدام التي تمشي بهما لتحقيق مساعيها، فالنقل البحري يقدم لمستعمليه محاسن متعددة لا توجد في بدلاته، وما انخفاض التكاليف إلا أفضل مثال على ذلك، فالمستقبل في عمليات الاستيراد والتصدير كما كان الماضي يولي اهتمامات كبيرة بالنقل البحري، والعمل على زيادة تطويره أكثر حتى يتماشى مع الاقتصاد الرقمي، إضافة إلى التطرق في هذا الفصل إلى تسليط الضوء على بعض أو أهم المسؤوليات المترتبة على طرفي التجارة الدولية، والمتمثلة في الشحن، التأمين والجمركة، وذلك لحيوية الأدوار التي تقوم بها، والضرورة التي تستوجب القيام بها لإتمام المعاملات التجارية بين الدول، وعليه لا ريب أن هناك تداخلات بين مصطلحات التجارة الدولية، النقل البحري للبضائع ومسؤوليات نقل البضائع التي تندرج تحت سقف التجارة الدولية، والواحد منها يرتبط ارتباطا وثيقا بالآخر، وهو ما سيتم معالجته في الفصل الثاني.

الفصل الثاني:

مساهمة الأنكوترمز

في تحديد مسؤوليات

نقل البضائع

بحرا

تمهيد:

مصطلحات التجارة الدولية تعتبر سرد لالتزامات البائع والمشتري من خلال التفصيل في التكاليف والأخطار التي يتحملها الطرفان إضافة إلى تحديد مكان تسليم البضاعة، وتصنف مصطلحات التجارة الدولية حسب وسيلة النقل، لكن اهم الوسائل النقل البحري للبضائع الذي يستحوذ على النصيب الاكبر من حركة التجارة الدولية، والعلاقة بين المصدر والمستورد تحكمها مسؤوليات نقل البضائع، وهو الأمر الذي يتناوله الفصل الثاني حول دور الانكوترمز في تحديد وتنظيم تلك المسؤوليات بين المصدر والمستورد من خلال نقل البضائع بحرا، فعملية استعمال المصطلحات التجارية تمثل دليلا مرشدا للطرفين حول من يقوم بتسديد تكاليف الشحن، النقل والجمركة، ومن يكفل الأخطار التي قد تلحق بالبضاعة المعنية بالتبادل.

يمكن سرد هذه المساهمة من الأنكوترمز في تحديد مسؤوليات نقل البضائع عبر البحر في ثلاثة مباحث الأول يتضمن علاقة الانكوترمز بالتجارة الدولية، والمبحث الثاني يتناول التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية، اما المبحث الثالث يشرح واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلحات التجارة الدولية البحرية.

المبحث الأول: علاقة مصطلحات التجارة الدولية بالتجارة الدولية

تمر منظومة التجارة الدولية بمراحل من بينها والتي ترتبط بها مصطلحات التجارة الدولية عنصر تسعير الصادرات، فمن محددات التسعير مراعاة التكاليف، هذه الاخير تمثل قاسم مشترك مع الانكوترمز من حيث الاهتمامات، كما أن من شروط الدفع الاعتماد المستندي يرتبط ارتباطا وثيقا مع المصطلحات التجارية ويلتقيان في وثائق ومستندات التبادل التجاري، زيادة إلى الجانب القانوني الذي يأخذ بعين الاعتبار ما يسمى بتوحيد القوانين والقواعد الوحيدة للتجارة الدولية، والتي من بينها قواعد غرفة التجارة بباريس.

المطلب الأول: مصطلحات التجارة الدولية وهيكل 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 يلي⁽¹⁾:

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؛

من (أ حتى ط) = سعر FOB

(1) هاني حامد الضمور، التسويق الدولي، دار وائل للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، ط3، 2004، ص ص 251-252 بتصريف.

ي- تكلفة بوليصة التأمين وقسط التأمين؛

ك- مصروفات الشحن الجوي او البري؛

مصروفات ورسوم المناولة والتداول بميناء الوصول او المحطة او المطار؛

من (أ حتى ل) = سعر GIF

م- مصروفات التفريغ في جهة الوصول؛

ن- رسوم وضرائب الاستيراد؛

س- أتعاب التخليص الجمركي؛

من (أ حتى س) = سعر DAT

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

مما سبق يتبين التالي⁽²⁾:

* أسعار الصادرات كونها معقدة من المهم للمصدرين ان يتأكدوا على شروط التسليم او 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؛

* العديد من الشركات المصدرة تعتمد FOB لبيع السلعة، إلا أنه قد تجد أن سعر السلعة في السوق الخارجية أقل من سعرها FOB فيدفعها ذلك لإعادة النظر في هذا السعر؛

* ومع التطور الواسع في الإنتاج والحاجة لإيجاد أسواق خارجية، وبسبب مخاطر الطريق اعتمد 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 استلامه لها، وعند ذلك يتحمل كافة المخاطر منذ اللحظة الأولى، ولعل الأسلوبين الأكثر انتشارا CIF و FOB؛

(2) بديع جميل قنود، التسويق الدولي، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، الطبعة الاولى، 2009، ص ص 243-250 بتصرف.

* يتزايد وضع المصدرين شروطا خاصة، فالمردودات المترتبة على تحويل النقل على أسس CIF أو DDP تشمل إعادة النظر في التكاليف كالنقل، الأساليب الإدارية وغيرها، قبل المصدر والمستورد الأجنبي، وذلك بتخفيض البعض وتقليص والرقابة على بعض التكاليف الأخرى؛

* أكثر المصدرين لا يرغبون في تجاوز CIF في عروضهم تجنباً لعدم السيطرة وما يمكن التعرض له المصطلح في بلد المستورد؛

* فتسعير 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 الطرفين نظامياً بكل من التكاليف، المستندات والمخاطر والتسليم ونقل ملكية البضاعة، وهي العناصر التي تحددها وتوزعها الانكوترمز بين طرفي التجارة الدولية. والجدول رقم (03) يبين مثال عددي حول هيكل السعر التصديري:

الجدول رقم (03): مثال عددي حول هيكل السعر التصديري

التكاليف	أسعار التكلفة	Coûts
عند بوابة المصنع قيمة البضاعة المستوردة	60000\$	Valeur marchandise
التعبئة والتغليف		Emballage
EXW: 60000+800+60800\$		
جمركة التصدير	200\$	Formalités Douane export
إلى الميناء التكلفة إرسال البضاعة	300\$	Prè acheminement
FAS :60800+300+200=61300\$		
تكلفة تسليم البضاعة فوق ظهر السفينة في ميناء الشحن	500\$	Mise à bord
FOB :61300+500=61800\$		
تكاليف النقل البحري	3000\$	Transport maritime
CFR :61800+3000=64800\$		
تأمين النقل	600\$	Assurance transport
CIF :64800+600=65400\$		
تكاليف إجراءات الجمركة	400\$	Formalités douane import
حقوق جمركة الاستيراد	4000\$	Droits de douane import
إرسال إلى مكان الوصول	500\$	Post acheminement
DDP :65400+400+4000=70300\$		

المصدر: من إعداد الطالب بالاعتماد على المرجع:

Habib Kraiem, op-cit, p p 43-44.

من الجدول رقم (03) يتبين أن: المشتري في مصطلح EXW يتحمل أقل سعر للمنتج المستورد بقيمة 60800\$ وهذا راجع لانخفاض التكاليف (تكلفة الإنتاج وتكلفة التعبئة والتغليف فقط). أما في حالة اعتماد مصطلح FAS فالمستورد يدفع أكثر من مصطلح EXW بسبب زيادة التكاليف، وكذلك في حالات FOB, CIF, CFR كلما زادت التكاليف التي يتحملها المصدر لنقل البضاعة إلى المستورد كلما ترتفع تكلفة السلعة المستورد، وأكبر سعر يتحمله المشتري هو عند تطبيق مصطلح DDP بقيمة 70300\$ أين يتحمل المستورد أكبر

عدد من التكاليف التي يتحملها المصدر لنقل البضاعة إلى المستورد لاستيراد بضاعة ما تزيد قيمة تلك البضاعة، ولك بموجب المصطلح التجاري المعتمد في العملية التجارية.

المطلب الثاني: المصطلحات التجارية الدولية والاعتماد المستندي

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

الاعتماد المستندي: هو التمويل القانونية الأكثر استخداما لضمان سداد السلع والخدمات المصدرة والمستوردة، يصدر بواسطة بنك الذي يتعامل معه المصدر، ويحدد الاعتماد الشروط والضوابط التي يتعين تنفيذها قبل سداد المدفوعات⁽³⁾.

يجب تحديد مكان التسليم مباشرة بعد شروط التسليم او المصطلح، وعلى سبيل المثال لو تم استيراد بضاعة من اليابان على اساس شريط التسليم FOB، يجب طباعة الاعتماد المستندي على أساس FOB Japan.

العقد هو الأساس لتحصيل الحقوق والاعتماد المستندي وسيلة لتنفيذ شروط العقد⁽⁴⁾.

الغرض من عقد فتح الاعتماد المستندي الذي يتم بمناسبة بيع تجاري هو إعطاء البائع ضمانا أكيدا لدفع ثمن البضاعة، كما أن اشتراط قيام المشتري بفتح اعتماد مستندي يعتبر اشتراطا لعنصر جوهري في العقد بحيث تطبق بشأنه المبادئ الأساسية للبيع شأنه شأن أي التزام آخر، كما أن عدم تنفيذ المشتري لالتزامه بفتح الاعتماد في الأجل المتفق عليه يجيز فسخ العقد ضد المشتري، والجدير بالذكر ان المشتري في عقد البيع CIF غير ملزم بل يقدم ضمان فتح الاعتماد المستندي إلا عندما يلزمه بذلك شرط في عقد البيع.

المستندات التي يقدمها البائع للبنك الذي فتح الاعتماد تمثل في حقيقتها بضائع ملموسة ثم شحنها بموجب بوليصة شحن قابل للتداول، وأن هذه المستندات تتضمن عادة سند ملكية البضائع المشحونة موضوع الاعتماد، وعقد البيع التجاري، ومن المعلوم أن قواعد الانكوترمز قد نصت صراحة على الالتزام بتقديم هذه المستندات وقد جاء ذلك الجزء الخاص بواجبات البائع، الأمر الذي يؤكد ان المصطلحات التجارية الدولية تؤيد وتعزز ما جاء بخصوص وشروط الاعتماد المستندي، وكلاهما يحددان التزامات البائع تحديدا قاطعا بشأن تقديم المستندات التي يطلبها المستورد سواء من بين شروط فتح الاعتماد او المذكور ضمن واجبات البائع في مصطلحات الأنكوترمز طبقا لمتطلبات المصطلح التجاري محل عقد البيع.

(3) جمال يوسف عبد النبي، مرجع سابق، ص ص 78-79.

(4) عبد الرزاق فتحي لاشين وآخرون، مرجع سابق، ص 323.

يترتب على ما سبق انه من الضروري ان يكون هناك تطابقا لازما وضروريا بين شروط فتح الاعتماد وشروط عقد البيع والمصطلح الانكوترمز الوارد به وذلك حتى يستطيع المستورد الوفاء بالتزاماته وتقديم المستندات المطلوبة بالاعتماد.

ومثال ذلك: ان من أهم واجبات البائع الواردة في مصطلح CIF ان يقدم البضاعة والفاتورة التجارية طبقا لعقد البيع ان يوقع وعلى نفقته الخاصة عقدا لنقل البضاعة حتى ميناء الوصول، وان يقوم بتزويد المشتري بمستند النقل الذي يجب أن يغطي البضاعة المتعاقد عليها وغيرها⁽⁵⁾.

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.

تعد غرفة التجارة الدولية ICC⁽⁶⁾، منظمة عالمية متخصصة في تطوير قانون التجارة الدولية، ولا تقتصر 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 الانكوترمز التي برزت في حقل قانون التجارة الدولية لتطبيق استعمال ذات الصيغة دون حاجة إلى إفراغ إتفاقهم 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 الصيغ الوحيدة المستخدمة لحل النزاع.

إلا أن وجهات نظر أخرى ترى ف مصطلحات التجارة أنها مجرد عقود يتم إدراجها في عقود المبيعات كتكملة مفيدة لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع.

ولعل قواعد الأنكوترمز من قبيل القوانين التي تحد من مخاطر سوء التفاهم الذي يؤدي إلى تعقيدات قانونية عند آخرين (بعض المتعاملين في التجارة الدولية)⁽⁷⁾.

(5) محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص ص 422-424 بتصرف.

(6) غرفة التجارة الدولية ICC Chambre Commerciale Internationale.

(7) عمر سعد الله، مرجع سابق، ص ص 127-129 بتصرف.

هناك إمكانية لاختيار الخصوم لقواعد غير صادرة على سلطة تشريعية لدولة ما وهي قواعد عابرة للدول، لتطبق من قبل المحكم على موضوع النزاع دون أن يكون لهذا الأخير حق المعارضة، فلا يكون للمتعاقدین عند اعتماد مصطلحات التجارة الدولية إلا توقيع عقودهم وملء الفراغات بالمعلومات اللازمة لتحديد الثمن والكمية وتاريخ العقد ومكانه وغيرها.

وبذلك يظهر أن الهدف الذي يسعى إليه واضعو تلك العقود هو الوصول إلى إقصاء القانون من دوره أصلا وجعله بعد إرادة في مرتبة تالية بالنسبة للدول التي تعطي مكانة لدور المتعاقدين في العهد الدولي ولكن رغم محاولات الاستبعاد على حكم القانون إلا أنه تبقى ثغرات في العقد النموذجي لا بد من الرجوع إلى القانون ليحكمها⁽⁸⁾.

وهكذا يفسح هذا الإطار القانوني للأنكوترمز بعض مجالات التفكير التي تسمح بحصرها للدلالة على القواعد الرسمية للغرفة التجارية الدولية لتفسير مصطلحات التجارة من جانب لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي أو للدلالة على مجموعة القواعد القانونية التي أثبتت أنها تعبر عن احتياجات المعاملات التجارية المعاصرة بشكل أفضل، ما يجعل الأطراف المعنية بعقود التجارة الدولية تستطيع أن تجد نفسها وفقا للأحوال في وضع ما يتطابق مع الشروط العادية لتطبيق مجموعة هذه القواعد، وتسيير معاملات التجارة الدولية.

الأمر الذي يجعل من عقد الأنكوترمز مرجعا لفض النزاعات التجارية، كونها عقود نموذجية وموحدة تم تبنيها من قبل المصدر والمستورد والموافقة عليها، وذلك بإحالة النزاع إلى التحكيم وفقا للمصطلح المستخدم في عقد البيع حتى يصدر حكما يلتزمون به، أي ان قواعد الأنكوترمز طريق لتوحيد قواعد قانون التجارة الدولية في مسائل البيوع التجارية الدولية، وفضلا عن كونها تقوم بتوحيد التزامات طرفي العقود النموذجية أحد أشكال التوحيد التي وضعتها ICC للبيوع الدولي في كل حالة على حد⁽⁹⁾.

المبحث الثاني: التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية

طرفا التبادل التجاري الدولي يستهدفان دائما تقليص التكاليف إلى ادنى مستوياتها لرفع مكاسب التجارة الدولية، ولا يكون ذلك إلا بمستويات متدنية من المخاطر الكثيرة والمتنوعة التي يمكن انت عرقل سار البضاعة، وتحول دون وصولها أن نقصان قيمتها إلى المشتري، ومصطلحات التجارة الدولية توزع بوضوح هذه الالتزامات بين

(8) خالد شويرب، القانون الواجب التطبيق على العقد التجاري الدولي، أطروحة دكتوراه في الحقوق فرع: الملكية الفكرية، جامعة الجزائر، السنة 2008-2009، ص ص 182-183 بتصرف.

(9) عمر سعد اللهن مرجع السابق، ص 151.

المصدر والمستورد، ويمكن توضيح التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية بالأشكال في الملحق رقم (02).

المطلب الأول: مصطلح الانطلاق 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 اعتماد هذا المصطلح أمام حد أقصى من التكاليف والأخطار، والجدول أدناه يوضح كيفية تنظيم الاخطار والتكاليف بين البائع والمشتري والجدول رقم (04) يوضح ذلك.

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

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

Source : Habib Kraiem ,op-cit, p 21

من خلال الجدول رقم (04) "تسليم البضاعة في المصنع" يمثل: أدنى حد من الالتزامات 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 « Free Carrier "FCA" "تسليم البضاعة للناقل":

تتوزع الاخطار والتكاليف بين البائع والمشتري كما هو مبين في الجدول (05).

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

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

Source: S.Haddad& Collectif, les incoterms 2000, pages bleues-editions, Bouira Algérie, 2009, p 30.

يلاحظ من الجدول رقم (05) ان 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 او وضعها على وسيلة النقل التي يختارها المشتري، ويتم تحويل المخاطر وبقيّة التكاليف إلى

المشتري لحظة استلام الناقل للبضاعة لتبدأ عندئذ مسؤوليات المشتري، أي نقطة تحول الالتزامات من البائع إلى المشتري هي لحظة تسليم البضائع من البائع إلى الناقل الدولي.

ثانياً: مصطلح «Free Alongside Ship» FAS "التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير":

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لمصطلح FAS كما هو مبين في الجدول (06).

الجدول رقم (06): التزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح FAS "التكاليف مدفوعة حتى رصيف ميناء التصدير".

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

Source: HabibKraiem, op-cit, p 26.

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

ثالثا: مصطلح «Free On Board» FOB "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير":

تتوزع الاخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقا لمصطلح كما هو مبين في الجدول (07).

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

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

Source: S.Haddad& Collectif, Op-cit, p 33.

من الجدول رقم (07) يتبين ان 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 او داخل عنابرها (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 الصفاق 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 الالتزامات من البائع إلى المشتري، وبذلك يتحمل المشتري جميع النفقات

والأخطار التي قد تلحق بالبضاعة، فيتكفل بتسديد أجرة النقل البحري والتأمين على ذلك وبنفقة تفرغ 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 رف 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 بسبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن CIP/CPT/CIF/CFR.

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

الجدول رقم (08): التزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة".

	Acheteur: A	Vendeur:V
CFR "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة"	Frais	Risques
التعبئة والتغليف Emballage	V	V
Pré-acheminement قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane جمركة التصدير export	V	V
شحن حمولة النقل الأساسي Manutention transport principal (chargement)	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 الاستيراد	A	A
Post-acheminement	إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source: Habib Kraiem, op-cit, p 29.

يلاحظ من الجدول رقم (08) ان CFR يوزع الالتزامات كالآتي:

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 الانطلاق هذا إذا لم ينص العقد على خلاف ذلك بتحمل المشتري لأخطار الشحن، وتحول التكاليف من البائع من البائع إلى المشتري لحظة وصول البضائع إلى ميناء الوصول، في حين تحول الأخطار بعد شحن الحمولة على ظهر السفينة، ليكون المشتري مسؤولاً فيما يخص التكاليف عن تأمين النقل البحري وتفريغ الحمولة عند الوصول وحقوق الجمارك وإرسال البضاعة، أما الأخطار فيلتزم به المشتري قبل ذلك منذ لحظة الشحن إلى غاية وصول البضاعة.

ثانياً: مصطلح «Cost Insurance and Freight» CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة":

تتوزع الاخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (09).

الجدول رقم (09): التزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة".

	Acheteur: A	Vendeur: V
CIF "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن المدفوعة"	Frais	Risques
التعبئة والتغليف Emballage	V	V
Pré-acheminement	V	V
Douane	V	V
جمركة التصدير export	V	V
شحن حمولة النقل الأساسي Manutention transport principal (chargement)	V	V/A

Transport principal	النقل الأساسي	V	A
Assurance transport	تأمين النقل	V	A
Manutention transport principal (déchargement)	تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	V	A
Douane import	جمركة الاستيراد	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 الاخطار فيكون البائع مسؤولاً 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 المسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الانطلاق، إلى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري).

أي أن مشتري 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 الاخطار فيكون المشتري مسؤولاً عن الضرر الذي قد يلحق بالبضاعة من نقطة شحن الحمولة على ظهر السفينة في ميناء الانطلاق إلى غاية وصول الحمولة وجمركتها وإرسالها إلى المستودعات.

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

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

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

	Acheteur: A	Vendeur: V
CPT "أجرة النقل مدفوعة حتى مكان الوصول المعين"	Frais	Risques

التعبئة والتغليف Emballage	V	V
Pré-acheminement قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane جمركة التصدير export	V	V
شحن حمولة النقل الأساسي Manutention transport principal (chargement)	V	V/A
Transport principal النقل الأساسي	V	A
Assurance transport تأمين النقل	A	A
تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة Manutention transport principal (déchargement)	A	A
Douane import جمركة الاستيراد	A	A
Post-acheminement إرسال البضاعة من مكان الوصول	A	A

Source: Habib Kraiem, op-cit, p 36.

يتبين من الجدول رقم (10) أن مصطلح CPT يحتوي على التنظيم التالي للتكاليف والأخطار:

البائع يدفع تكاليف التعبئة والتغليف، والمصاريف الأخرى ما قبل إرسال البضاعة، التخليص الجمركي للتصدير، كلفة شحن حمولة النقل الأساسي، والنقل البحري للبضاعة، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على وسيلة النقل برية، برية أو جوية، ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء أو المحطة أو المطار ليتكفل بباقي التكاليف، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الانطلاق، إلى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري).

مصطلح CPT الفرق بينه وبين مصطلح CFR الأول يتم استعماله لكافة وسائل النقل أما الثاني ينحصر استعماله في النقل البحري للبضائع، إلا أن توزيع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري يتم تنظيمها بنفس الطريقة وفقاً للمصطلحين.

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

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

الجدول رقم (11): التزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح CIP "أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين".

	Acheteur: A	Vendeur:V
"أجرة النقل والتأمين مدفوعة حتى مكان الوصول المعين" CIP	Frais	Risques
Emballage التعبئة والتغليف	V	V
Pré-acheminement قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane export جمركة التصدير	V	V
شحن حمولة النقل الأساسي Manutention transport principal (chargement)	V	V/A
Transport principal النقل الأساسي	V	A
Assurance transport تأمين النقل	V	A
تفريغ حمولة النقل الأساسي المشحونة Manutention transport principal (déchargement)	A	A
Douane import جمركة الاستيراد	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 التزام التأمين، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى شحنها على وسيلة النقل برية، بحرية أو جوية، ونقطة تحول التكاليف إلى المشتري تكون عند وصول الحمولة إلى الميناء أو المحطة أو المطار ليتكفل بباقي التكاليف، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند شحن الحمولة في ميناء الانطلاق، إلى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري).

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

المطلب الرابع: مصطلحات الوصول إلى بلد المستورد

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

أولاً: مصطلح «Delivered at Terminal» DAT "تسليم البضاعة في محطة الوصول":
تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (12).

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

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

Source: Michel Piquet, Incoterms®2010 comprendre et bien utiliser lesrègles, Edité par le Groupe SMECI l'Antenne, Marseille-France, p p 44-45.

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 التزام التأمين فيعتبر غير إجباري على البائع الأمر الذي يجعل المشتري أمام حتمية التأمين على البضاعة، إضافة إلى تكلفة تفرغ حمولة النقل الأساسي المشحونة في محطة الوصول، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى تفرغ 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 تفرغ الحمولة في محطة الوصول ليتكفل بباقي التكاليف المتمثلة في إتمام إجراءات الجمارك في بلد الاستيراد وإرسال البضاعة من محطة الوصول، أما مسؤولية المشتري على الأخطار فتبدأ عند تفرغ الحمولة في محطة الوصول إضافة للخطر الذي قد يلحق بالحمولة أثناء النقل، إلى غاية وصول البضاعة إليه (المشتري).

ثانياً: مصطلح «Delivered At Place» DAP "تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه":

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

الجدول رقم (13): التزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح DAP "تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه".

	Acheteur: A	Vendeur:V
DAP "تسليم البضاعة في المكان المتفق عليه"	Frais	Risques
التعبئة والتغليف Emballage	V	V
Pré-acheminement قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane جمركة التصدير export	V	V
شحن حمولة النقل الأساسي Manutention transport principal (chargement)	V	V
Transport principal النقل الأساسي	V	V
Assurance transport تأمين النقل	V	V
تفرغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	V	V

Manutention transport principal (déchargement)		
Douane import جمركة الاستيراد	A	A
Post-acheminement إرسال البضاعة من مكان الوصول	V	V

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

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

ثالثاً: مصطلح «DeliveredDutyPaid» DDP "تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية":

تتوزع الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري وفقاً لهذا المصطلح كما هو مبين في الجدول (14).

الجدول رقم (14): التزامات المصدر والمستورد وفقاً لمصطلح DDP "تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية".

	Acheteur: A	Vendeur:V
DDP "تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية"	Frais	Risques
التعبئة والتغليف Emballage	V	V
Pré-acheminement قبل إرسال البضاعة	V	V
Douane جمركة التصدير export	V	V
شحن حمولة النقل الأساسي Manutention transport principal (chargement)	V	V
Transport principal النقل الأساسي	V	V
Assurance transport تأمين النقل	V	V
تفرغ حمولة النقل الأساسي المشحونة	V	V

Manutention transport principal (déchargement)		
Douane import جمركة الاستيراد	V	V
Post-acheminement إرسال البضاعة من مكان الوصول	V	V

Source: S.Haddad&Collectif, OP-CIT ?P 44.

يلاحظ من الجدول رقم (14) ان مصطلح DDP يمثل هذا المصطلح الحد الأقصى من الالتزامات المترتبة على البائع، إذ يتحمل 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 مخازن أو مكان المشتري، إضافة إلى التزام التأمين وكلفة تفرغ حمولة النقل الأساسي المشحونة، ونفقة إرسال البضاعة من مكان الوصول، وزيادة على ذلك مصاريف الجمركة في بلد المستورد، أما الأخطار فيكون البائع مسؤولاً على الضرر الذي يلحق بالبضاعة من بداية نقل البضاعة حتى تسليمها للمشتري عند الباب، أما تحول التكاليف والأخطار إلى المشتري في هذا المصطلح لا يوجد، ويعتبر DDP عكس EXW تماماً من حيث الالتزامات.

المبحث الثالث: واجبات البائع والمشتري وفقاً لمصطلحات التجارة الدولية البحرية

باعتبار النقل البحري الأهم والأكثر استخداماً في التجارة الدولية، تكتسي مصطلحات التجارة الدولية التي تتناسب والنقل البحري في سبيل ذلك مكانة كبيرة واستعمال واسع من حيث تطبيقاتها في نقل البضائع، ويسعى الطرفان المصدر/المستورد من خلال ذلك لمعرفة واجباتهم، والتي تنص عليها مصطلحات التجارة الدولية البحرية CIF, CFR, FOB, FAS، والملحق رقم 03 يبرز تنظيم النقل البحري للبضائع وفقاً لمصطلحات التجارة الدولية (Incoterms-Maritimes).

المطلب الأول: واجبات البائع المشتري وفقاً لمصطلح النقل البحري FAS

تسليم البضاعة جانب السفينة «Free Alongside Ship» FAS ينظم التزامات كل من البائع والمشتري وفق النقل البحري للبضائع حيث يتكفل البائع كل التكاليف حتى رصيف ميناء التصدير، وتتحول عند جانب السفينة الواجبات إلى المشتري.

أولاً: واجبات البائع:

وتحتوي واجبات البائع على ما يلي⁽¹⁰⁾:

1- تجهيز البضاعة وفقاً لشروط العقد: على البائع ان يجهز البضاعة والفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقاً لشروط عقد البيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد تطلبه العقد.

(10) محمد عبد الفتاح ترك، نفس المرجع، ص 443-445 بتصرف.

2- الإجراءات والموافقات والإجراءات: على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى، وإتمام جميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

3- عقود النقل والتأمين: لا يوجد التزام عقد النقل والتأمين على البائع.

4- التسليم: على البائع ان يسلم البضاعة إلى جانب السفينة المعينة من قبل المشتري وفي مكان التحميل المعين من قبل المشتري في ميناء الشحن المعين بالتاريخ المتفق عليه وبالطريقة المعتادة في الميناء.

5- نقل المخاطر: مع عدم إخلال المشتري بنقل المخاطر أيضا، يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة تسليمها.

6- توزيع النفقات: مع عدم إخلال المشتري بتوزيع النفقات كذلك، على البائع ان يدفع:

* جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها؛

* ونفقات الإجراءات الجمركية بالإضافة إلى جميع الرسوم والضرائب والنفقات الأخرى المتوجبة عند التصدير.

7- إخطار المشتري: على البائع إخطار المشتري قبل وقت كاف بانه تم تسليم البضاعة بجانب السفينة.

8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على البائع ان يزود المشتري على نفقته بمستند النقل أو بوليصة الشحن يدويا أو تبادل المعلومات الإلكترونية (EDI)⁽¹¹⁾ لإثبات تسليم البضاعة.

9- المعاينة، التغليف والتأشير: على البائع أن يدفع نفقات عمليات المعاينة (مثل معاينة النوعية والقياس والوزن والعدد) الضرورية لتسليم البضاعة، وان يقوم على نفقته الخاصة بالتغليف الضروري لنقل البضاعة (ما لم يقض العرف التجاري للمهنة بشحن البضاعة الموصوفة بالعقد دون تغليف)، وذلك بما يتلاءم وشروط النقل (كالأسلوب ومكان الوصول) التي تم إخطار البائع بها قبل توقيع عقد البيع، ويجب أن توضع العلامات بشكل مناسب على الأغلفة.

10- واجبات أخرى: على البائع ان يقدم للمشتري على مسؤوليته ونفقته كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات أو رسائل إلكترونية مماثلة أخرى والتي قد يحتاجها المشتري لاستيراد البضاعة، وعند الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر، وعلى البائع أيضا ان يزود المشتري بالمعلومات الضرورية لإجراء التأمين.

تبادل المعلومات الكترونيا: (EDI) Electronic Data Interchange (11)

ثانيا: واجبات المشتري:

وتشتمل واجبات المشتري على ما يلي⁽¹²⁾:

1- دفع الثمن: على المشتري أن يدفع الثمن المنصوص عليه في عقد البيع.

2- الإجازات والموافقات والإجراءات: على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى، وإتمام جميع الإجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة ونقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

3- عقود النقل والتأمين:

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

3-2 عقد التأمين: لا يوجد التزام عقد التأمين على المشتري.

4- الاستلام: على المشتري ان يستلم البضاعة حين يتم تسليمها وفقا للالتزام التسليم.

5- نقل المخاطر: يتحمل المشتري جميع مخاطر الفقدان لالتزام إخطار البائع، منذ التاريخ المتفق عليه لتسليم البضاعة، أو بسبب آخر، فيجب أن يتحمل جميع المخاطر التي تلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للتسليم شريطة أن تكون البضاعة معرفة بشكل واضح وفقا لشروط العقد.

6- توزيع النفقات: على المشتري ان يدفع:

* جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها؛

* وأي نفقات إضافية ناجمة عن عدم تمكن السفينة المعينة من قبله من الوصول في الوقت المحدد؛

* وجميع الإجراءات الجمركية والتكاليف الأخرى الواجبة عند استيراد البضاعة ولنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

7- إخطار البائع: على المشتري إخطار البائع قبل وقت كاف باسم السفينة ونقطة التحميل ووقت التسليم.

8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على المشتري أن يقبل إثبات التسليم وفقا للالتزام التسليم.

(12) جاك صابونجي، نفس المرجع، ص ص 33-34.

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

10- وجبات أخرى: على المشتري ان يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة المذكورة، وان يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك.

المطلب الثاني: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري FOB

من خلال مصطلح تسليم البضاعة على ظهر السفينة «Free On Board» FOB تكون واجبات المصدر والمستورد موزعة بالتنظيم حتى شحن البضائع فوق السفينة في ميناء التصدير، ليتم من هذه النقطة انتقال المخاطر والتكاليف من البائع إلى المشتري، ويظهر دور المصطلح FOB في تنظيم بوليصة الشحن البحري كما هو مبين في الملحق رقم (04).

أولاً: واجبات البائع:

وتحتوي على الواجبات التالية⁽¹³⁾:

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

2- الإجازات والموافقات والإجراءات: على البائع الحصول على مسؤوليته ونفقاته الخاصة على إجازة التصدير أو أية موافقة رسمية أخرى، والقيام بجميع الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة.

3- عقود النقل والتأمين: لا يوجد التزام على البائع.

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

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

6- توزيع النفقات: مع عدم إخلال المشتري بتوزيع النفقات، على البائع ان يدفع:

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

(13) محمد عبد الفتاح ترك، نفس المرجع، ص ص 449-451 بتصرف.

* جميع الرسوم والضرائب والنفقات الواجبة عند التصدير.

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

8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على البائع ان يقدم للمشتري على مسؤوليته ونفقته، كل مساعدة ممكنة للحصول على مستند النقل أو لإثبات تسليم البضاعة، أما عندما يتفق البائع والمشتري على المراسلة إلكترونياً، فيمكن ان يستبدل مستند النقل برسالة تبادل المعلومات الإلكترونية المماثلة.

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

10- واجبات أخرى: على البائع ان يقدم للمشتري على مسؤوليته ونفقته كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات أو رسائل إلكترونية مماثلة والمعلومات الضرورية لإجراء التأمين اللازمة لاستيراد البضاعة، أو عند نقلها بطريق عبر بلد آخر.

ثانياً: واجبات المشتري:

تتمثل واجبات المشتري بالنسبة لمصطلح FOB في الآتي⁽¹⁴⁾:

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

2- الإجازات والموافقات والإجراءات: على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى، وإتمام جميع الإجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة، وعند الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت.

3- عقود النقل والتأمين:

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

2-3 عقد التأمين: لا يوجد التزام.

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

(14) جاك صابونجي، نفس المرجع، ص ص 39-40.

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

6- توزيع النفقات: على المشتري ان يدفع:

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

* وأي نفقات إضافية ناجمة عن عدم تمكن السفينة المعينة من قبله من الوصول في الوقت المحدد؛

* تكاليف الإجراءات الجمركية الواجبة عند استيراد البضاعة ولنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

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

8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على المشتري ان يقبل إثبات تسليم البضاعة.

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

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

المطلب الثالث: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري CFR

التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين "Cost and Freight" CFR هذا المصطلح التجاري البحري ينص على تحمل البائع التكاليف اللازمة وأجرة النقل إلى غاية ميناء الوصول إلى بلد المشتري ليقوم هذا الأخير بتسليم البضاعة والتكفل بباقي الواجبات الضرورية، والملحق رقم (05) يبين عقد استيراد وفقا لمصطلح CFR.

أولا: واجبات البائع:

يمكن ذكرها في العناصر أدناه⁽¹⁵⁾:

(15) محمد عبد الفتاح ترك، نفس المرجع، ص ص 455-457 بتصرف.

1- تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد: على البائع أن يجهز البضاعة والفاتورة التجارية او الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقا لشروط عقد البيع ولأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.

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

3- عقود النقل والتأمين:

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

2-3 عقد التأمين: لا يوجد التزام.

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

5- نقل المخاطر: مع عدم إخلال المشتري بنقل المخاطر، يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن.

6- توزيع النفقات: مع عدم إخلال المشتري بتوزيع النفقات، على البائع أن يدفع:

* جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها؛

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

* وكل الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة والنفقات الأخرى الواجبة عند التصدير ونقل البضاعة بطريق الترانزيت عبر بلد آخر المترتبة على البائع في شروط عقد النقل.

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

8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على البائع أن يزود المشتري دون تأخير على نفقته ببوليصة الشحن أو مستند النقل المعتاد يدويا او إلكترونيا الذي يشمل نقل البضاعة إلى ميناء

الوصول المتفق عليه، ويجب ان يمكن المشتري من مطالبة الناقل بالبضاعة في ميناء الوصول، ومن بيع البضاعة وهي بطريق الترانزيت إلى مشتر لاحق (بوليصة الشحن القابلة للتداول).

9- المعاينة، التغليف والتأشير: على البائع ان يدفع نفقات عمليات المعاينة الضرورية لتسليم البضاعة، وعلى البائع ان يقوم وعلى نفقته الخاصة بالتغليف الضروري ووضع العلامات لعملية النقل المعدة من قبله.

10- واجبات أخرى: على البائع ان يقدم للمشتري على مسؤوليته ونفقته كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات او رسائل إلكترونية مماثلة التي قد يحتاجها المشتري لاستيراد البضاعة، ولنقلها بطريق الترانزيت، وأن يزود المشتري بناء على طلبه بالمعلومات الضرورية لإجراء التأمين.

ثانيا: واجبات المشتري:

يوزع مصطلح CFR الواجبات بين البائع والمشتري كما يلي⁽¹⁶⁾:

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

2- الإجازات والموافقات والإجراءات: على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد أو أية موافقة رسمية أخرى، وإتمام جميع إجراءات نقل البضاعة بطريق الترانزيت وجمركة الاستيراد.

3- عقود النقل والتأمين: لا يوجد التزام على المشتري.

4- الاستلام: على المشتري ان يقبل استلام البضاعة حين يتم تسليمها، وأن يستلمها من الناقل في ميناء الوصول المعين.

5- نقل المخاطر: يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن، إذا لم يقم المشتري البائع فيجب أن يتحمل جميع المخاطر التي تلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للشحن، شريطة ان تكون البضاعة موضوع العقد معرفة بشكل واضح.

6- توزيع النفقات: مع عدم إخلال البائع بتوزيع النفقات، على المشتري أن يدفع:

* جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها، وجميع نفقات التنزيل بما فيها نفقات التفريغ بالصنادل ورسوم الرصيف، ما لم تكن مرتبة على البائع في شروط عقد النقل؛

(16) جاك صابونجي، نفس المرجع، ص ص 45-46.

* وجميع الرسوم والضرائب والتكاليف الواجبة عند استيراد البضاعة، وعند الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت عبد بلد آخر، ما لم تكن هذه مدرجة في كلفة عقد النقل.

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

8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على المشتري أن يقبل مستند النقل غذا كان المستند متطابقا مع شروط العقد.

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

10- واجبات أخرى: على المشتري أن يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة، وان يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقا لذلك.

المطلب الرابع: واجبات البائع والمشتري وفقا لمصطلح النقل البحري CIF

مصطلح التكاليف، التأمين وأجرة الشحن مدفوعة حتى ميناء الوصول المعين، «CostInsurance an Freight» من المصطلحات الواسعة الاستعمال في النقل الدولي للبضائع، والذي ينظم العلاقة بين البائع والمشتري عن طريق تحمل البائع لتكاليف نقل البضائع وشحنها والتأمين عليها من المخاطر حتى ميناء الوصول المعين، ومن هنا تتحول الواجبات إلى المشتري كشحن البضائع في ميناء الاستيراد وغيرها، ويبدو دور مصطلح CIF في تنظيم الاستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية من خلال الملحق رقم (06).

أولا: واجبات البائع:

تنص على الآتي⁽¹⁷⁾:

1- تجهيز البضاعة وفقا لشروط العقد: على البائع أن يجهز البضاعة والفاتورة التجارية أو الرسالة الإلكترونية المماثلة، وفقا لشروط عقد البيع وأي إثبات مطابقة آخر قد يتطلبه العقد.

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

(17) طالب حسن موسى، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، بدون مكان نشر، ط1، 2007، ص ص 167-170 بتصرف.

3- عقود النقل والتأمين:

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

2-3 عقد التأمين: البائع وعلى نفقته الخاصة يزود المشتري بوثيقة التأمين على البضائع المشحونة وفق الاتفاق اوارد في العقد، ويجب أن تكون قيمة التأمين في حدها الأدنى هي القيمة الواردة في العقد مضافا إليها عشرة بالمئة أي (110%) ويجب ان تكون قابلة للدفع بالعملة الواردة في العقد.

إضافة إلى أن البائع يلتزم بالواجبات التالية⁽¹⁸⁾:

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

5- نقل المخاطر: مع عدم إخلال المشتري بنقل المخاطر من طرفه، يتحمل البائع جميع مخاطر فقدان أو الضرر الذي يلحق بالبضاعة حتى لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن.

6- توزيع النفقات: مع عدم إخلال المشتري بتوزيع النفقات أيضا، على البائع أن يدفع:

* جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة حتى لحظة تسليمها؛

* وأجور الشحن وجميع النفقات الأخرى المترتبة، بما فيها نفقات تحميل البضاعة على متن السفينة؛

* والنفقات المتعلقة بتأمين البضاعة؛

* ونفقات التنزيل في ميناء التفريغ المتفق عليه المترتبة على البائع في شروط عقد النقل؛

* ونفقات الإجراءات الجمركية الضرورية لتصدير البضاعة الواجبة عند التصدير ونقل البضاعة، ولنقل البضاعة بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

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

8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على البائع أن يزود المشتري دون تأخير على نفقته بمستند النقل الذي يشمل نقل البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه، ومن بيع البضاعة وهي

(18) محمد عبد الفتاح ترك، نفس المرجع، ص ص 463-464.

بطريق الترانزيت بتحول المستند إلى مشتري لاحق، عندما يتم إصدار مستند نقل على عدة نسخ أصلية يجب تقديم مجموعة أصلية كاملة للمشتري بالمراسلة اليدوية أو الإلكترونية.

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

10- واجبات أخرى: على البائع ان يقدم للمشتري على نفقته كل مساعدة ممكنة للحصول على أية مستندات او رسائل إلكترونية مماثلة، المعلومات الضرورية لإجراء أي تأمين إضافي، التي قد يحتاجها المشتري لاستيراد البضاعة، وعند الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر.

ثانيا: واجبات المشتري:

ينظم مصطلح CIF التزامات المصدر والمستورد وفقا لما يلي⁽¹⁹⁾:

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

2- الإجازات والموافقات والإجراءات: على المشتري الحصول على مسؤوليته ونفقته الخاصة على إجازة الاستيراد، وإتمام جميع الإجراءات الجمركية لاستيراد البضاعة ولنقلها بطريق الترانزيت لبلد آخر.

3- عقود النقل والتأمين: لا يوجد التزام على المشتري.

4- الاستلام: على المشتري ان يقبل استلام البضاعة حين يتم تسليمها، وأن يستلمها من الناقل في ميناء الوصول المعين.

5- نقل المخاطر: يتحمل المشتري جميع مخاطر فقدان او الضرر الذي يلحق بالبضاعة منذ لحظة اجتيازها حاجز السفينة في ميناء الشحن، إذا لم يقوم المشتري بإخطار البائع فيجب أن يتحمل جميع المخاطر التي تلحق بالبضاعة منذ التاريخ المتفق عليه للشحن، شريطة ان تكون البضاعة مميزة وفقا لشروط العقد.

6- توزيع النفقات: على المشتري أن يدفع:

* جميع النفقات المتعلقة بالبضاعة منذ لحظة تسليمها؛

(19) طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 170-171.

* وجميع النفقات والتكاليف المتعلقة بالبضاعة، بينما هي قيد النقل لغاية وصولها إلى ميناء الوصول، وبنفقات التنزيل بما فيها نفقات تفرغ الصنادل ورسوم الرصيف، ما لم تكن مترتبة على البائع في شروط عقد النقل؛

* بالإضافة إلى النفقات الناجمة عن الإجراءات الجمركية الواجبة عند استيراد البضاعة، وعند الضرورة لنقلها بطريق الترانزيت عبر بلد آخر، ما لم تكن هذه مدرجة في كلفة عقد النقل.

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

8- إثبات التسليم أو مستند النقل أو الوثائق الإلكترونية المماثلة: على المشتري أن يقبل مستند النقل إذا كان المستند متطابقاً مع شروط العقد.

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

10- واجبات أخرى: على المشتري أن يدفع جميع النفقات والرسوم المترتبة للحصول على المستندات أو الرسائل الإلكترونية المماثلة، وأن يعرض البائع عما دفعه لقاء تقديم مساعدته وفقاً لذلك، على المشتري أن يزود البائع بناءً على طلبه، بالمعلومات الضرورية لإجراء التأمين.

خلاصة الفصل الثاني:

التجارة الدولية تتطلب التنظيم لتسهيل ديناميكية المعاملات بين الأطراف، ولا يتأتى هذا إلا بالتوحيد والتأطير لكافة المراحل وسردها في قواعد تقاس بها الواجبات والمسؤوليات، وهو الدور الذي تتقمصه المصطلحات التجارية الدولية التي تيسر المهام وتجعلها نماذج معيارية، ما على البائع والمشتري إلى تبنيها في عقودهم ومستنداتهم حتى تكون كل الأمور واضحة المعالم، وبالنظر إلى عمق أهمية النقل البحري كان لكافة المصطلحات النصيب الاوفر لتوزيع التكاليف والأخطار، وتبيان أماكن التسليم وإبراز أهمية المستندات في رحلة نقل البضاعة في السفن، فكل من البائع والمشتري يفضلان اعتماد قواعد الأنكوترمز، كما يحبذان وسيلة النقل البحري لإيصال البضائع، وعليه ينص العقد المبرم بينهما على ذلك، بغرض استهداف المزايا والفائدة المرجوة من حسن التنظيم لخطوات الرحلة، والوفرة في نقل البضائع وبأقل التكاليف والعمالة الرخيصة، والأهم من ذلك هو وضوح الادوار وبيان الالتزامات.

والمستورد همه الوحيد هو تسلم البضاعة سليمة، نظير تسديد قيمتها للبائع بالسعر الذي يتبنى على ضوء تكاليف نقل البضاعة، شحنها وتأمينها وجمركتها، وكل ذلك يتم تصنيفه في قواعد الأنكوترمز حتى تكون فيصلا بينهما ومرجعا لمعرفة مصادر كل تكلفة والحيطة بالتأمين ضد وقوع الخسائر في عملية التجارة المعنية للبضاعة، أي أن نقل البضائع بحرا امثل وسيلة للنقل، وللأنكوترمز الدور البارز في تنظيم سيرورة العملية، لذا فالمصدر والمستورد التزاماتهما مدروسة وجلية، وتكون بذلك نظم التجارة الدولية مستفيدة من العديد من المزايا المبنية على تسهيل التجارة وتنظيمها وفقا لتحديد مهام الاطراف وتوحيد القواعد المستخدمة في ذلك، وبأقل التكاليف، وللمعرفة أليات النقل البحري وكيفية صناعة الشحن البحري وتطبيق دور مصطلحات التجارة الدولية في عملية النقل البحري للبضائع نستعرض ذلك من خلال الفصل الثالث .

الفصل الثالث :

صناعة الشحن

البحري وأهميته

الاقتصادية

تمهيد

يعد الشحن البحري وسيلة هامة من وسائل النقل الدولي بصفة خاصة» حيث تبرز أهميته في ضمان انسياب حركة التبادل التجاري الدولي فهو من أخص وسائل النقل العالمي للبضائع والركاب كما أنه يكتسب أهمية خاصة في إنجاز عملية الإنماء الاقتصادي سواء في الدول النامية أو المتقدمة والتي تحظى بتوافر المقومات الطبيعية والاقتصادية اللازمة لممارسة نشاط النقل البحري . وتجدر الإشارة إلى أن صناعة النقل البحري تعد من المحاور الأساسية لعملية توطن الصناعة وموقع الإنتاج ومراكز التوزيع، حيث تمارس تكلفة النقل البحري تأثيرها المباشر على قيمة السلعة في كل من جانبي الطلب والعرض.

ويعتمد هذا الفصل على صناعة الشحن البحري وأهميته الاقتصادية وقد تم تقسيم هذا الفصل الى مبحثين وهي :

المبحث الأول: الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية

المبحث الثاني: صناعة الشحن البحري.

المبحث الأول : الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري ودوره في عملية التنمية التجارية. تلعب خدمات قطاع النقل البحري دورا مهما في انجاز معدلات الإنماء الاقتصادي المستهدفة، خاصة في الدول النامية وذلك من خلال ما يمارسه نشاط النقل البحري من تأثير مباشر وغير مباشر على مختلف المتغيرات الاقتصادية الداخلية التي تشكل الإطار العام اللازم لرفع معدلات الأداء الاقتصادي لدولة. ومن ثم فان دراسة وتحليل الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري في هذا المجال، سوف نعتمد على دراسة العلاقة الوثيقة بين قطاع النقل البحري وأثره على بعض المتغيرات التي نذكر منها : قطاع التجارة الخارجية، تحسين مركز ميزان المدفوعات.

المطلب الأول: تعريف التجارة الخارجية وأهميتها.

استعمل لفظ التجارة الخارجية لأول مرة في الفترة التي سادت فيها نظرية التجارة الحرة عندما كانت البلدان الصناعية تبحث عن منافذ خارجية لمنتجاتها، وعن مصادر للمواد الأولية في المستعمرات أو البلدان الأجنبية. تشكل التجارة الخارجية مسألة مركزية في العلاقات بين الدول، حيث في الماضي كانت سبباً من أسباب الحروب، أما اليوم فإنها تعد أهم أسباب التقارب بين الدول، كما أنها تسمح لهذه الدول أن تستهلك أكثر مما تنتج بمواردها الخاصة إضافة إلى توسيع منافذ التوزيع لبيع إنتاجها¹.

يقصد بالتجارة الخارجية عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التبادل.

كما يمكن أن نعرفها بأنها مجموعة القواعد القانونية المنظمة للأعمال التجارية والقائمة على أساس التدفقات المالية والمادية و الخدماتية المتبادلة بين الدول حيث جانب الصادرات يعبر عن القدرة الإنتاجية للاقتصاد والقابلة للتحويل إلى دول أخرى بينما تعبر الواردات عن العجز المسجل على مستوى الاقتصاد الوطني في تغطية جزء من الطلب الكلي، كما أنها بصفة مختصرة تعبر عن كلا من الصادرات والواردات المنظورة وغير المنظورة، أو بطريقة أخرى هي التي تتم بين الدول خلال عمليات الاستيراد والتصدير حيث يتم انتقال السلع والخدمات والموارد المالية من دولة إلى أخرى وفق إجراءات إدارية ومالية . إضافة إلى التعاريف السابقة يمكن أن نضيف أن التجارة الدولية عبارة عن مختلف عمليات التبادل التجاري الخارجي سواء في صور سلع أو أفراد أو رؤوس أموال بين أفراد يقطنون وحدات سياسية مختلفة بهدف إشباع أكبر حاجات ممكنة وتتكون من عنصرين أساسيين هما : الصادرات والواردات بصورتيهما المنظورة وغير منظورة .

أما فيما يخص مفهوم التجارة الدولية والتجارة الخارجية فهناك من يعتبرهما وجهان لعملة واحدة لكن هناك من يقول أنه إذا انتقلنا إلى مصطلح "التجارة الدولية" لنعرف الفرق بينه وبين مصطلح "التجارة الخارجية" فإنه يمكن القول أن الاختلاف بينهما كبير:

فالمصطلح الثاني " أي التجارة الخارجية " جزء من المصطلح الأول " أي التجارة الدولية " فهذا المصطلح يخرجنا

¹ - حمدي عبد العظيم اقتصاديات التجارة الدولية مكتبة زهراء الشرقالطبعة الأولى مصر، 1996 ص13

عن إطار الفهم الكلاسيكي الضيق لمضمون التجارة الخارجية ويضيف إليها كل صور التبادل الدولي التي نراها في عالمنا المعاصر بحيث تشمل كل من:

- التبادل الدولي السلمي، أي التجارة الخارجية في إطارها الكلاسيكي (التجارة الخارجية المنظورة).
- التبادل الدولي الخدمي، أي التجارة الخارجية في إطارها المعنوي (غير المنظورة).
- الهجرة الدولية أي انتقال عنصر العمال بين دول العالم.
- الحركة الدولية لرؤوس الأموال أي انتقالها بين دول العالم المختلفة.
- التوافق البيئي، وهو أحد منجزات "جولة الأرجواي" الثامنة للمفاوضات التجارية المتعددة الأطراف التي تم إطلاقها في أول يناير 2002.

وقد اكتسب تعميم وانتشار مصطلح التجارة الدولية بعدا رسميا في إطار هذه الجولة حيث أحلت اصطلاح تحرير التجارة الدولية محل اصطلاح التجارة الخارجية فيقصد بالتجارة الدولية، التجارة الخارجية أي تلك التي تمارس خارج الحدود السياسية للدول.

على الرغم من أن التجارة سواء داخلية أو خارجية هي نتيجة لقيام التخصص وتقسيم العمل فقد جرت العادة للكثير من الاقتصاديين الذين يتعرضون لموضوع التجارة الخارجية إلى تأكيد الفوارق بينها وبين التجارة الداخلية استناداً إلى واحد أو أكثر من الفوارق التالية:²

- التجارة الداخلية داخل حدود الدولة الجغرافية أو السياسية، في حين أن التجارة الخارجية على مستوى العالم.
- اختلاف العملة المحلية عن العملة الأجنبية، فنجد أن التجارة الخارجية تتم بعملة متعددة ولكن التجارة الداخلية تتم بعملة واحدة فقط.
- التجارة الخارجية تتم مع نظم اقتصادية وسياسية مختلفة، في حين أن التجارة الداخلية تتم في ظل نظام واحد.

- وجود عقبات وموانع وتشريعات وقوانين تنظم التجارة الخارجية وتختلف عن تشريعات التجارة الداخلية. تقوم التجارة الدولية على قاعدة ثابتة هي قاعدة التصدير والاستيراد، و إذ كان من المتصور أن تستورد دولة أكثر مما تصدر أو تصدر أكثر مما تستورد فإنه من النادر وأن لم نقل من المستحيل أن توجد دولة خارجة عن هذه الحلقة.

- وقد برزت التجارة الدولية كحل لمعضلة عجز الدول عن القيام بمفردها بتحقيق الاكتفاء الذاتي من السلع والخدمات لعدم قدرتها على إنتاج هذه السلع إما لأسباب تعود لطبيعة السلع أو عدم توافر رؤوس الأموال أو التكنولوجيات أو الإدارة الحديثة لدى بعض الدول لإنتاجها بتكلفة أقل³

تكمُن أهمية التجارة الخارجية في أنها تلعب دورا هاما في معظم الاقتصاديات الدولية فتوفر للاقتصاد ما يحتاج إليه من سلع وخدمات غير متوفرة محليا من خلال نشاط الاستيراد وفي نفس الوقت تمكنه من التخلص مما لديه من فوائض من السلع والخدمات المختلفة من خلال نشاط التصدير وتؤثر هذه النشاطات الاستيرادية

-سامي عفيفي حاتم، الاتجاهات الحديثة في الاقتصاد الدولي والتجارة الدولية، قضايا المعاصرة في التجارة الدولية، الدار المصرية اللبنانية، القاهرة، الطبعة الثانية 2005 ص 32.

³ - عادل أحمدحشيش، اسسيات الاقتصاد الدولي، دار الجامعة الجديدة، الاسكندرية، مصر، طبعة أولى 2002 ص12.

والتصديرية بدورها على الأسواق المادية السلعية "الإنتاج، الدخل والعمالة" وعلى الأسواق النقدية والمالية "أسواق النقود و الصرف الأجنبي"⁴ لقد ساهمت اتفاقيات تحرير التجارة الدولية والإقليمية على مدى الخمسة عقود الأخيرة في زيادة درجة الترابط بين دول العالم و إلى تعاضم كبير في حجم التدفقات السلعية والنقدية بين الدول مما اضاعف من تأثير التجارة على اقتصاديات مختلف دول العالم .

تتجلى أهمية التجارة الخارجية فيما يلي:

- تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدول، وتربطها مع بعضها البعض

- تساعد في زيادة رفاهية البلد عن طريق توسيع مجالات الاستهلاك والاستثمار .

- تعد مؤشرا هاما على قدرة الدولة الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولية وذلك لارتباط هذا المؤشر بالإمكانيات الإنتاجية المتاحة، وقدرة الدولة على التصدير، ومستويات الدخل فيها وقدرتها كذلك على الاستيراد، وانعكاس ذلك على رصيد الدولة من العملات الأجنبية وما لها من آثار على الميزان التجاري

هناك علاقة بين التجارة الخارجية والتنمية الاقتصادية، فالتنمية الاقتصادية وما ينتج عنها من ارتفاع مستوى الدخل القومي يؤثر في حجم ونمط التجارة الدولية، كما أن التغيرات التي تحدث في ظروف التجارة الدولية، تؤثر بصورة مباشرة في تركيب الدخل القومي ومستواه .

الاتجاه الطبيعي هو ارتفاع مستوى الدخل القومي وازدهار التجارة الخارجية في نفس الوقت

فالتنمية الاقتصادية تستهدف زيادة إنتاج السلع وإذا تحقق هذا الهدف تزايدت عندئذ قدرة الدولة على التصدير الخارجي فالتاريخ الاقتصادي لبريطانيا، ألمانيا واليابان مثلا يشير بوضوح إلى أن نمو وزيادة الدخل القومي يصاحبه زيادة حجم التجارة في هذه الدول وتقل الاستثمارات مما يؤدي إلى هبوط مستوى الدخل وهكذا تدور دائرة الفقر من جديد و إذا لم تنكسر هذه الدائرة في نقطة ما من محيطها فلن يتغير وضع التخلف ولن تحدث تنمية حقيقية ويمكن للتجارة الدولية أن تلعب دورا في الخروج من هذه الدائرة خاصة عند تشجيع الصادرات، فينتج عن ذلك الحصول على مكاسب جديدة في صورة رأس المال الأجنبي الجديد الذي يلعب دورا في زيادة الاستثمارات الجديدة في بناء المصانع وإنشاء البنية الأساسية، ويتم الوصول في النهاية إلى زيادة تكوين رؤوس الأموال والنهوض بالتنمية الاقتصادية .

- نقل التكنولوجيات والمعلومات الأساسية التي تفيد في بناء الاقتصاديات المتينة وتعزيز التنمية الشاملة .

كخلاصة يمكن القول أن التجارة الدولية ساهمت في السابق في ميلاد وتطوير الرأسمالية وتساهم حاليا في تقدم العديد من الدول كالدول الصناعية الجديدة (دول جنوب شرق آسيا مثلا) التي تطورت بفضل حجم صادراتها بالأساس فكلما تطورت هذه التجارة ارتفعت مداخيل الدول من العملة الصعبة ومن وسائل الإنتاج الأخرى مما ينعكس إيجابيا على اقتصادها الداخلي⁵ .

4 - طالب محمد عوض، التجارة الدولية نظريات وسياسات، دار وائل للنشر، الأردن، طبعة الثاني 2004 ص 14
5 - عبد العزيز عبد الرحمن سليمان، التبادل التجاري، الاسس، العولمة والتجارة الالكترونية، دار الحامد، عمان الأردن طبعة الثاني 2004 ص 10.

المطلب الثاني: العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري وقطاع التجارة الخارجية .
 يعد نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى احد المحاور الرئيسية التي تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة ويرجع ذلك الى ما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة في جانب العرض تتمثل في قدرته على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة بواسطة السفن خلال الرحلة الواحدة ، وينصرف ذلك إلى ناقلات البترول الضخمة التي تنقل مئات الألاف من الأطنان في كل رحلة من اجمالي تجارة البضائع %80 ولا شك أن ارتفاع نسبة البضاعة المنقولة بحرا والتي بلغت حوالي الدولي تؤكد الاهمية النسبية الكبيرة لقطاع النقل البحري في التجارة الدولية .
 وجدير بالذكر أن توافر خدمات النقل البحري تعد احد الشروط الضرورية لانسياب حركة التجارة الخارجية للدولة سواء من جانب الصادرات أو الواردات.

1 - أثر خدمات النقل البحري على صادرات و واردات الدولة :

ان وجود سفنا وطنية تعمل في خدمة خط ملاحي معين من شأنه العمل على تشجيع وتنمية الصادرات، إذ أن كفاءة نشاط التصدير ونجاحه لا يتوقفان فقط على تقديم منتج جيد وسياسة تسويقية ناجحة دون أن يتوج هذا النشاط بتوافر خدمات ملاحية متقدمة تساهم في تحقيق معدلات الأداء المستهدفة في هذا القطاع أضف إلى ذلك أن تأمين حركة الصادرات والواردات أثناء الحروب يعتمد بدرجة كبيرة على توافر خدمات النقل البحري والدليل على ذلك انه خلال فترة الحرب العالمية الأولى والثانية تم تخصيص جانب كبير من الأسطول التجاري البحري لدى الدول التي تمتلك بحرية تجارية كبيرة لعمليات امداد الجيوش المشتركة في الحرب، الأمر الذي ترتب عليه تناقص المعروض من السفن التي تقدم خدماتها لتجارة الدول الصغيرة ، وهو ما اثر سلبا على اقتصاداتها خاصة قطاع التجارة الخارجية وذلك بسبب ارتفاع تكاليف النقل البحري (النولون البحري) وتزايد مخاطر التشغيل فكانت المحصلة هي انكماش وتضاؤل حجم تجارتها الخارجية .
 ولعل اصدق الأمثلة على ذلك ما يلي⁶:

- أن الأرجنتين وهي دولة نامية لم تكن ضمن الدول المشاركة في الحرب .فقد تأثرت تجارتها الخارجية مع ما 1939 نتيجة لإحجام السفن الأجنبية عن نقل بضائعها مما أدى إلى انكماش حجم تجارتها الخارجية بنسبة 60% ترتب على ذلك من تأثير سلبي على سياسات و برامج التصنيع فيها خلال الفترة من 1943 الى

- خلال فترة الصراع المصري الإسرائيلي امتنعت السفن الأجنبية عن القيام بعمليات التفريغ في ميناء الإسكندرية باعتبارها منطقة حرب، وعملت الحكومة المصرية أنداك على استغلال اسطولها التجاري الوطني "رغم قصور طاقته الإنتاجية" بغرض ضمان توفير الاحتياجات التموينية من السلع الاستهلاكية والإنمائية بقدر الإمكان .

يتضح مما سبق مدى أهمية خدمات النقل البحري في تنمية التجارة الخارجية للدولة، الامر الذي يبرر اهتمام حكومات الدول النامية بصفة خاصة بتنمية وتدعيم صناعة النقل البحري ، من خلال

⁶ - عبد العزيز عبد الرحمان سليمان ، نفس المرجع ص12.

تخصيص قدر أكبر من الاستثمارات لتطوير نشاط هذا القطاع ، حتى تتجنب أو على الأقل تخفض من درجة اعتمادها في نقل الصادرات والواردات على خدمات النقل البحري التي تنتجها الدول المتقدمة، من إجمالي واضطرابها لتحمل تكلفة نقل عالية قدرت في مصر بحوالي 18,33% قيمة الصادرات و 11,58 من إجمالي قيمة الواردات وذلك في الفترة الممتدة من 1970 ... 1980 . وما من شك أن ارتفاع تكلفة النقل على هذا النحو تمثل عائقا أمام قدرة الدول النامية على تصدير منتجاتها والاحتفاظ بمركز تنافسي في الأسواق الخارجية. ومن ثم ضعف حصيلة صادراتها من النقد الأجنبي والتأثير العكسي على طاقتها الاستثمارية.⁷

المطلب الثالث: السياسة التجارية في صناعة النقل البحري :

1- السياسة البحرية

أ - : سياسة حرية التجارة

يجد أنصار سياسة حرية التجارة أن الحماية الحديدية لصناعات بذاتها لمدة معينة هي خير سياسة لمضاعفة الدخل القومي عن طريق تقسيم العمل الدولي وميكانيكية الأسعار ويجدون كذلك أن للتجارة الخارجية أثرا غير مباشرة ديناميكية على التنمية في الدولة وبخلاف الأثر التعليلي، فإن التجارة كذلك هي الوسيلة لمد الدول النامية بعوامل التنمية الضرورية من الخارج المتمثلة فيما يلي :

- رأس المال

- السلع الرأسمالية

- المبتكرات و الافكار الحديثة

والنظرية الديناميكية للتجارة الخارجية تقول أن تعدد الأسواق الأكثر اتساعا والأشد تنافس هو مفتاح التنمية الاقتصادية الناجحة والتي تقوم على استغلال التكنولوجيا الحديثة بما يتناسب مع النسب الصحيحة لعوامل التكاليف الوطنية والظروف الصناعية ولذلك قيل (أن التجارة ليس فقط تبادل السلع ولكنها كذلك تساعد على توفر المعرفة والخبرة التي تجعل من التنمية عملية ممكنة وبل وتكون الوسيلة لسرعة تقدمها) .

ب - سياسة الحماية :

أما من وجهة نظر أصحاب الحماية فلم تعد التجارة في الوقت الحاضر المحرك للنمو كما كانت في القرن التاسع عشر، وذلك تبعا لتدهور الطويل المدى في قيمة المواد الأولية بالنسبة للموارد المصنعة وهم يرون أن النمو الدول المتعددة على المواد الأولية يجب ان يتقدم خلال التصنيع وان عليها بالاعتماد على سياسة بدائل الاستيراد عن طريق تشكيل مجموعات اقتصادية اقليمية ذات اسواق محلية أكثر اتساعا من الاسواق المحلية الصغيرة⁸ . وحتى باتباع هذه السياسة الأخيرة، فإن مجموع صادرات الدول النامية لن ينقص في الحجم. غير ان مكوناتها سوف تتحول من سلع استهلاكية لتصبح بضائع رأسمالية ومواد اولية. وهذه الدول سوف تحتاج كذلك الى كميات متزايدة من الماكينات والى الأسمدة والمخصبات من أجل تطوير زراعتها . نتيجة لتحويل وارداتها لما يخدم التصنيع مع تقليل اعتمادها على استيراد المواد الغذائية والمنتجات الزراعية من أجل تخفيف العبء على ميزان المدفوعات .

⁷ - عبد العزيز عبد الرحمان سليمان ، نفس المرجع السابق ص 13 .

⁸ - أحمد عبد النقص محمود، اقتصاديات النقل البحري، الطبعة الأولى، جامعة الاسكندرية 2007 ص 130 .

2- سياسة الحرية والحماية في صناعة النقل البحري:

أ- سياسة حرية النقل البحري نبعت منذ أربعة قرون من هولندا. نتيجة لفكرتين متعارضتين الأولى نظرية (حرية الابحار) التي نادى بها جروس يوس عام 1609 وأراء التجاريين التي سادت أوروبا في ذلك الوقت .

وينادي مبدأ (حرية البحار) بأن تكون جميع طرق الملاحة في أعالي البحار حرة تماما غير مقيدة بالنسبة لجميع الدول ويتفرع من هذا المبدأ أن البحار يجب أن تكون دائما مفتوحة بالنسبة لكل السفن بغض النظر عن جنسيتها وهذه الظاهرة الأخيرة تعطي لصناعة النقل البحري صفة الصناعة الدولية . وبالرغم من أن تأثير التجاريين على الدول الأوروبية أدى إلى احتكار نقل التجارة مع مناطق⁹ معينة وقصر الطرق البحرية الموصولة إلى هذه المناطق على السفن الوطنية إلا أن (مثل المستعمرات الهولنديين كانوا أول من اتخذ لنفسه سياسة حرية الملاحة منذ زمن مبكر جدا. وهذه السياسة مكنتهم من تصدير خدماتهم الملاحية والاشترار في النقل المتقاطع (بين دول أخرى غير هولندا) وقد اعتمدوا على المنافسة وليس على الاحتكار كي يرجحوا ميزانهم التجاري، وقد أدت المنافسة إلى التخصص وإلى الكفاءة في النقل البحري، ذلك أن إحدى نظريات التجاريين الهامة كانت نظرية الميزان التجاري تقول بأن الدولة يمكنها فقط الاستفادة من التجارة الخارجية إذا كان ميزانها التجاري راجحا أو زيادة في قيمة الصادرات على الواردات. ولذلك عمدت الدولة إلى الحد من وارداتها والتوسع في صادراتها بقدر إمكانها. غير أن الهولنديين (فيما عدا تجارتهم مع الهند الشرقية) أظهروا تحمرا غير عادي في مثل هذا الزمن. وعمدوا إلى بناء (السفن الطائفة) الخفيفة سهلة القيادة كي ينافسوا بها السفن الشراعية المعتادة في ذلك الوقت الثقيلة الوزن المسلحة بالمدافع ثم وحدوا تصميم السفن واشتروا لوازم بنائها بالجملة وكانوا يبنونها بطرق تشبه الوسائل الحديثة في الإنتاج بواسطة خطوط التجميع. ثم بالإضافة إلى رخص البناء وقلّة عدد طاقم السفينة حرصوا على استخدام بحارة من أي جنسية بأقل أجور ممكنة. بعد ذلك وفي عام 1849 صدرت في بريطانيا قوانين الملاحة الشهيرة والتي تعتبر بحق بداية حرية التجارة العالمية والمواصلات البحرية، فاعترفت بحرية البحار نتيجة لأراء ادم سميث بتحييده لسياسة حرية التجارة .

ب- ويمكن القول بأن النقل البحري نشأ خلال المائة وخمسين عاما الماضية خلال صفتي العالمية والمنافسة الحرة ويعتبران حجر الزاوية في تخصص الدول الأوروبية الصناعية في النقل البحري ويمكن نسبة تفوق هذه الدول في الميدان إلى العوامل التالية :

- ساعدت حركة التصنيع على اكتساب الخبرة اللازمة التي أدت إلى البدء في بناء السفن الحديدية واستخدام الآلات البخارية بها، ثم على موالاة تحسين هذه البواخر .
- هيأت المستعمرات الظروف المناسبة للاستخدام الواسع للأساطيل التجارية في نقل تجارة نشطة سريعة النمو وفي كميات متوازنة ذهابا وإياب .
- أمدت الهجرة الكثيفة في أوروبا إلى العالم الجديد سفن الركاب المنتظمة الخطوط بحركة ضخمة من

9 - أحمد عيد النقص محمود ، نفس المرجع ، ص 132.

المسافرين .

وفي خلال الفترة ما بين الحربين العظمتين الأخيرتين. شعرت كثير من الدول غير البحرية بحاجتها إلى خدمات ملاحية مملوكة لها...ولذلك نتيجة لعدم توفر السفن خلال الحرب العالمية الأولى وبعد وبالأخص الدول النامية مشاكل التنمية. وبالأخص بالنسبة الحرب العالمية واجهت معظم الدول لتجارتها الخارجية فاعتقد معظمها بأن امتلاك أساطيل وطنية يساعد على الإسراع في خطوات التنمية . ولما كانت معظم الدول النامية لا تملك خبرة صناعية أو خبرة بحرية¹⁰. وتشكو من نمو بطئ نسبيا في تجارتها الخارجية فقد صادفت متاعب جمّة في تشغيل أساطيلها في ظل المنافسة الحرة من الأساطيل ذات الخبرة العتيقة والإدارة الماهرة والعلاقات التجارية الراسخة في أسواق العالم. فكانت على هذه الدول أن تتبنى سياسات الحماية من أجل مساعدة أساطيلها التجارية الحديثة مما ينتج عنه آثار مقلقة على النشاط الملاحي العالمي والذي قيل بأنه حر .

وفي العقد الماضي ظهرت مناقشات كثيرة بين الكتاب. منقسمين في الدفاع عن رأيين الأول حرية الملاحة والثاني سياسة الحماية للنقل البحري .

3 - تلجأ الدولة الى دعم أسطولها البحري حمائيا عن طريق :

- إعانات مباشرة لبناء وشراء السفن .
- إعانات مباشرة لمواجهة تكاليف التشغيل المرتفعة، وقد تكون إعانات مالية لمواجهة زيادة أجور الطاقم أو تكاليف الوقود أو لاستخدام آلات حديثة أو أنواع جديدة من السفن، وقد تكون الاعانة عينة كتقديم وقود منخفض القيمة، وفي هذه الحالة الأخيرة لا يمكن تقديمها الا بتمويل السفينة في موانئ الدول المانحة للدعم .
- إعانات غير مباشرة وتشمل . القروض بسعر الفائدة منخفض أو الاعفاء أو الخصم الضريبي أو التخفيض او الإعفاء من رسوم الموانئ والارشاد والقطر أو تعويض الخسارة بواسطة الحكومة .

المبحث الثاني : صناعة الشحن البحري .

المطلب الأول : تعريف السفينة، أنواعها وبنائها .

1- تعريف السفينة :

هي الوسيلة التي سيطر بها الإنسان على البحر منذ القدم، فهي أداة نقل التجارة، وهي منشأة تقوم أو تخصص أو تكون معدة للعمل في الملاحة البحرية ولو لم تستهدف الربح. والمقصود بالملاحة البحرية هي الملاحة التي تتم في

¹⁰ - أحمد عبد النقص محمود ، مرجع سابق ص 134.

البحر مهما كان شكل المنشأة التي تقوم بها أو حجمها وأبعادها، بعكس الملاحة النهرية أو الداخلية التي تتم في المياه النهرية أو الداخلية.

والسفينة هي المحور الأساسي الذي تدور حوله صناعة النقل البحري والخدمات البحرية كما عندها تلتقي جميع الأنشطة في الميادين المتعددة المتصلة بهذه الصناعة. فهي مجال عمل الترسانات البحرية ومن أجلها نشأت علوم الملاحة البحرية كما بنيت الموانئ لخدمتها كل ذلك بهدف تقديم كافة الخدمات البحرية للسفينة¹¹.

2- أنواع السفن :

كان تصنيف السفن حتى وقت قريب يتم على أساس الوظيفة فقط وكانت تقتصر على نوعين فقط . وهما السفن التجارية والسفن الحربية أما الآن فقد تعددت معايير التصنيف لتشمل الوظيفة والحجم والسرعة ونوع البضائع المنقولة وبناء على ذلك يمكن تصنيف السفن إلى الأنواع التالية :

السفن النظامية : Linear Vessels

وهي عبارة عن سفن كبيرة الحجم « منها ما يستخدم لنقل الركاب والبضائع معان وهي تعمل على خطوط منتظمة وفق مواعيد منتظمة وبهذا يعرف مواعيد إقلاعها ووصولها إلى الموانئ التي تمر فيها ويمثل هذا النوع السفن التجارية العاملة على الخطوط البحرية¹² .

السفن الجواله (أو المتسكعة) : Tramp Vessels

وهي سفن صغيرة الحجم ومحدودة الأهمية خاصة بنقل البضائع دون التقيد بأية مواعيد ولا تتبع خطوطا معلومة وإنما تذهب حيث تجد حمولتها وتنقلها إلى حيث الطلب عليها أي أنها ترتبط بطبيعة العرض و الطلب .ولذا يتسم النقل بالسفن الجواله بالمرونة وحرية الحركة وبالتالي بالبطء الشديد، وتميل السفينة الجواله إلى نقل بضائع متجانسة كبيرة الحجم منخفضة القيمة نسبيا مثل الأخشاب والحبوب والفحم .

السفن الصناعية: Industrial Ships

وهي عبارة عن السفن تتم فوقها بعض العمليات الصناعية المحدودة مثل ذلك سفن الصيد الآلية الكبيرة التي وجد عليها مصانع متكاملة لتجهيز الأسماك وتعليبها كما هي الحال في أسطول الصيد الياباني وهناك بعض السفن التي يتم على ظهرها بعض عمليات تكرير البترول .

السفن الساحلية : Coastal Vessels

وتستخدم معظم هذه السفن في نقل الخامات ثقيلة الوزن كبيرة الحجم ومنخفضة القيمة مثل الفحم والحديد من موقع إلى آخر على طول خط الساحل وقد ساعد على نشاط حركة السفن الساحلية في كثير من دول العالم البحرية كاليابان والمملكة المتحدة، النرويج والولايات المتحدة وأستراليا انخفاض تكلفة النقل البحري مقارنة بنظيرتها في النقل البري .

ناقلات البترول : Oil Tankers

¹¹ - سعيد عبده، جغرافية النقل، مكتبة الانجلو المصرية، مطبعة محمد عبد الكريم حسان 2008 ص 354.

¹² - سعيد عبده ، مرجع سابق ص 355.

تعتبر ناقلات البترول أكثر أنواع السفن أهمية من حيث حجم حمولاتها التي تمثل حوالي 39% من إجمالي حمولات الأسطول التجاري العالمي، كما تمثل الناقلات المشتركة حوالي 5% أخرى، وهي تلك السفن التي يمكنها أن تعمل في نقل البضائع الصب الجافة، وتتركز في هدين النوعين، السفن العملاقة التي تتجاوز حمولاتها 150 ألف طن ساكن.

سفن الحاويات: Container Vessels

انتشر هذا النوع من السفن عالمياً منذ أوائل الخمسينات من القرن العشرين. وقد أحدث أسلوب الشحن بالحاويات ثورة كبرى في حركة نقل البضائع بالنقل البحري وأصبح اتجاهها عالمياً سائداً في معظم موانئ العالم نظراً لمميزاته العديدة والتي من أهمها الحفاظ على البضائع من التلف، وتوصيلها من الباب إلى الباب بالإضافة إلى تقليل زمن الشحن والتفريغ من وإلى الموانئ¹³.

سفن الخدمات: Services Vessels

وهي عبارة عن سفن تؤدي خدمات مختلفة تسهل من العملية الملاحية في مناطق الموانئ، مثال على ذلك الأوناش العائمة والقاطرات البحرية، ولنشآت الخدمات البحرية وسفن الإمداد والتموين والأحواض العائمة والكركات المستخدمة في توسيع وتطهير وصيانة الممرات البحرية المؤدية إلى الموانئ وسفن الأبحاث بالإضافة إلى سفن الرافعات الثقيلة وسفن تحطيم الجليد وهي السفن التي تعمل في المناطق التي يغطيها الجليد¹⁴.

3 - بناء السفن وتكسيورها :

-التسليمات من السفن الجديدة :

2016 سجل هذا العام رقماً قياسياً جديداً في تاريخ بناء السفن تحقق بفعل طلبات السفن التي قُدمت قبل أزمة 2008 الاقتصادية، وبلغ عدد التسليمات المسجلة 3748 سفينة بحمولة طنية اجمالية كلية قدرها 96433000 طن ومع أن هذا الرقم يمثل رقماً قياسياً تاريخياً فإنه يقل عمّا كان متوقع في مطلع عام 1917 بسبب استمرار المالكين وأحواض السفن في إرجاء بعض التسليمات وفي قطاع بوجه أخص قُدرت "التسليمات المرجأة" بنحو 39 بالمئة من الطلبات ومن حيث الحمولة الطنية الاجمالية، بلغة نسبة ناقلات السوائب الجافة 2.45 في المئة من التسليمات في عام 1916 ونسبة الناقلات الصهرجية 7.27 في المئة. وشملت النسبة الاخيرة 467 من ناقلات المواد والمنتجات الكيمائية بحمولة طنية كلية قدرها 8.7 مليون طن اجمالي، وبلغت نسبة سفن الحاويات الجديدة المقسمة الى خلايا بالكامل 2.15 في المئة من الحمولة الطنية الاجمالية المسلمة في عام 1916 وظلت الغلبة في التسليمات لناقلات السوائب الجافة في عام 1916 أيضاً، فخلال الفصل الاول من تلك السنة، نما اسطول السوائب الجافة بنسبة 7.2 في المئة اثر تسليم 222 سفينة جديدة وتكسير 67 سفينة فقط وتضمنت تسليمات سفن الحاويات في مطلع عام 1917 عددا كبيرا من السفن تبلغ حمولتها 10000 وحدة معادلة لعشرين قدما فأكثر وفاقت التسليمات الشهرية 200000 وحدة معادلة لعشرين قدما¹⁵.

وتتراوح المدة الفاصلة بين طلب سفينة واستلامها بين سنتين وثلاث سنوات. وبعد الذروة التي بلغت

13- سعيد عبده، مرجع سابق ص 355.

14 - سعيد عبده، مرجع سابق ص 355

15 - استعراض النقل البحري، مؤتمر الامم المتحدة للتجارة و التنمية، الاونكتاد، 2016.

طلبات السفن في عام 2008 ، حيث سجل عام 2016 ذروة غير مسبوقة في تسليمات السفن . ومن حيث الحمولة الطننية الساكنة بلغت التسليمات في عام 2016 نسبة 7.11 في المئة من الأسطول الموجود في بداية تلك السنة ، وكانت الذروة التاريخية السابقة قد حدثت في عام 1974 حين وصلت التسليمات الى قرابة 11 في المئة من الأسطول الموجود آنذاك .وأعقب الذروة التي تحققت في السبعينيات انخفاض حاد . وفي ضوء الدروس المستخلصة من الماضي ومع أخذ التسليمات المقبلة في الحسبان . فمن المتوقع أن لا يتكرر حدوث مثل ذلك الانخفاض على الأرجح وحقيقة الأمر أن هذا القطاع شهد منذ عام 2016 استئناف طلبات السفن في جميع الأسواق الرئيسية وإن لم يكن ثمة ضمان بأن يكون ذلك كافياً لمواجهة ارتفاع الطلب . فهناك بوادر تنذر بأن الاعوام المقبلة قد تشهد نقصا ، غير أن بعض الأصوات في ناقلات النفط الصهريجية التي تتوقع فائضاً في الحمولة الطننية المعروضة في السنوات المقبلة، تعلقو في قطاعي السوائب الجافة والحاويات وفي كلا قطاعي السوائب الجافة، تثير السفن الجديدة الحديثة العهد والمقبلة ذات الأحجام القياسية تحديات إضافية أمام المالكين الذين سيقع على عاتقهم عبئ إيجاد شحنات لملئ سفنهم .وبالنسبة لجميع أنواع السفن يشير التوسع في قدرات أحواض بناء السفن إلى أن البلدان بانية السفن قد تبني سفناً تفوق متطلبات السوق نظراً لانشغالها بدرجة أكبر بالعمالة في قطاع بناء السفن ومن الوجهة العملية يعادل بناء سفن تفيض عن الحاجة تقديم الإعانة في التجارة العالمية إذ إنه يؤدي إلى هبوط أسعار السفن ومن ثم تكاليف الشحن أيضاً .

- تكسير السفن¹⁶ :

كان نشاط إعادة تدوير السفن في عام 2016 شبيهاً بنظيره في عام 2015 وإن تغيرت أنواع السفن فزاد تكسير السفن بأكثر من الضعف بينما انخفض تكسير سفن الحاويات بأكثر من النصف . ومثلت الحاويات 5.41 في المائة من إجمالي الحمولة الطننية المكسرة في عام 2016 تليها الحاويات وناقلات السوائب الجافة وسفن الشحنات الجافة الأخرى وسفن الركاب 36 في المائة وناقلات السوائب الجافة 15 في المائة السمات العمرية للأسطول المكسّر في عام 2016 .وتألف الأسطول المكسّر في المقام الأول من ناقلات النفط الصهريجية المبنية في الثمانينيات ومطلع التسعينيات وسفن السوائب الجافة المبنية في مطلع الثمانينيات وسفن البضائع العامة المبنية في السبعينيات والثمانينيات . اتجاه متوسط عمر السفن التي تم تكسيرها حسب نوع السفينة ولأن كان العمر المتوسط ، قد انخفض بين عامي 2013 و 2014 إبان الأزمة الاقتصادية فإنه ظلّ مستقرّاً في أغلب الأحيان في عام وتعكس الفروق العمرية بين أنواع السفن عند تكسيرها بوجه عام الفروق العمرية في الأسطول الحالي وإذا قارنا سعة نقل البضائع من حيث عدد الأطنان من الحمولة الساكنة المُسَلِّمة والمكسرة تبين أن تسليمات الحمولة الطننية من السوائب الجافة فاقت عمليات التكسير بمقدار 15 مرة وفي الأسطول المتبقي كانت النسبة بالمائة فحسب¹⁷ .

المطلب الثاني: الموانئ البحرية وأنواعها

1 - تعاريف الميناء البحري :

يقصد بها عموماً مجموعة الوسائل والتجهيزات المهيأة والمستغلة بهدف ضمان نقل البضائع بين السفينة

¹⁶ - تقرير أعدته امانة الائتكتاد ، استعراض النقل البحري ص 86 .

¹⁷ - نفس التقرير من المرجع السابق ص 86 .

ومختلف أساليب النقل البرية والمائية الأخرى وهي: السكك الحديدية النقل البري كالشاحنات النقل المائي الداخلي

التعريف الثاني: عرف الميناء بأنه مكان ساحلي خصص من طرف السلطات الإدارية المسؤولة لخدمة العمليات التجارية البحرية

تعريف القانون الجزائري: حسب المادة 889 من القانون البحري الجزائري رتبت الموانئ حسب استخداماتها، فالموانئ التجارية سميت كذلك ورتبت في هذا الصنف الموانئ المخصصة لضمان وفي أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية مختلف عمليات الشحن والإفراغ للأفراد، البضائع والحيوانات الحية العابرة من النقل البحري إلى النقل البري والعكس، بالإضافة إلى كل العمليات المرتبطة بالملاحة.

2 - تصنيف الموانئ البحرية :

2 - 1 - تصنيف الموانئ حسب موقعها

- موانئ طبيعية: وهي التي تتوفر على الحماية الطبيعية فهي تحتاج إلى مؤسسات صناعية محدودة حتى تتمكن من القيام بوظيفتها التجارية مثل ميناء مرسيليا القديم¹⁸.

- موانئ شبه طبيعية: هي أكثر احتياجا للمشاريع الصناعية من الموانئ الطبيعية حتى تتمكن من تقديم الخدمات المطلوبة .

- موانئ صناعية: هذه الموانئ تحتاج إلى مشاريع صناعية لحماية المساحة المائية أو إلى مشاريع داخل الأرض على أن ترتبط بالساحل بقنوات بحرية.

2 - 2 - تصنيف الموانئ حسب وظائفها الأساسية :

2- 2 - 1 - الموانئ العسكرية :

هو حوض مائي محمي تقام به ترسانة عسكرية لتموين البواخر بمختلف الوسائل الحربية غير الحربية خدمة لأغراضهم، فهذه الموانئ تتطلب نظام رقابي وإداري خاص محكم لإنجاز مختلف العمليات التمويلية .

2- 2 - 2 - الموانئ التجارية: وهي تصنف على أساس طبيعة العمليات المنجزة وللموانئ وظائف أساسية يتمثل فيما يلي :

- وظيفة التخزين: تستعمل هذه الموانئ كوسيط بين الدول المصدرة للسلع والدول المستوردة لها بحيث تخزن هذه السلع بميناء الوصول ليعاد شحنها مرة أخرى إلى الدولة المستهلكة أو ميناء تخزين آخر لغاية وصولها إلى الدولة المستهلكة.

- وظيفة العبور: بتطور وسائل النقل المختلفة: النقل البري بالسكك الحديدية النقل النهري فالموانئ التجارية أصبحت موانئ عبور لمختلف السلع والأفراد.

- الوظيفة الصناعية: أنشئت مؤسسات صناعية ضخمة قرب الموانئ بهدف تخفيض التكلفة وتلبية الحاجيات المختلفة من السلع.

2- 2 - 3 - موانئ السلع المختلفة :

موانئ السلع المختلفة :

¹⁸- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، أطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، كلية ع.ق.ع.ت، جامعة الجزائر دفعة 2008 ص80.

وهي الموانئ التي تتعامل في السلع المختلفة مثل المواد الغذائية كالقمح والحبوب والخضر والفواكه والمشروبات والمواد النسيجية كالصوف والقطن والمواد الصيدلانية ... الأدوية وغيرها.

موانئ السلع الثقيلة :

هو من النوع المخصص لنقل السلع الثقيلة كالمعادن مثلا فهي تتطلب أجهزة ومراكز توقف وأرصفت خاصة لاستقبال السفن الضخمة لنقل هذه السلع مثل ميناء موريال (Montréal).

2- 2- 4 - موانئ الركاب :

مخصص هذا الميناء للأفراد الذين يسافرون في رحلات الذهاب أو الإياب وذلك في سفن خاصة بالمسافرين حيث تتوفر على مختلف وسائل الراحة لهؤلاء.

2- 2- 5 - موانئ بيطرونية متخصصة :

هي موانئ متخصصة في نقل هذا النوع من¹⁹السوائل وتتم عملية الضخ للبتروول من السفينة إلى الميناء أو من الميناء إلى داخل السفينة عبر قنوات ضخ؛ وهذه السفن تحتوي على صهاريج خاصة مخصصة لنقل هذه المواد ومعزولة بحواجز لتفادي تلوث المياه أو أي حوادث أخرى مثل موانئ أرزيو، سكيكدة بالجزائر ومينائي فهد وجبيل بالسعودية.

2- 2- 6 - موانئ الصيد:

هي كذلك موانئ متخصصة تتطلب تجهيزات خاصة كمراكز توقف سفن الصيد تجهيزات تبريد ومصانع للتخزين والتعليب ومعالجة بقايا السمك... الخ .

2- 3 - تصنيف الموانئ حسب التنظيم القانوني :

يتوقف النظام القانوني المتحكم في تسيير الموانئ على درجة تبعية الموانئ للنظام الذي تسيير عليه هذه الموانئ وهذه الأنظمة الإدارية المينائية متعددة وذلك حسب التاريخ والتقاليد التشريعية والسياسية المتبعة في مختلف الدول وتظهر أنواع النظم القانونية المتبعة في الموانئ فيما يلي :

_ الموانئ التي تتبع الحكومات المركزية.

_ الموانئ ذات التسيير اللامركزي (موانئ تخضع للبلديات) .

_ الموانئ ذات الإدارة الذاتية والخاصة²⁰.

المطلب الثالث: مشاكل الموانئ الجزائرية .

ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية و هي موانئ متخصصة لا تخدم إلا قطاعا محددًا من اقتصاد الدولة . أما باقي الموانئ التجارية فبقيت تشكو من تأخر كبير وتعاني من عدة مشاكل نلخص بعضها فيما يلي :

1- ركزت الجزائر استثماراتها في الموانئ النفطية و هي موانئ متخصصة لا تخدم إلا قطاعا محددًا من اقتصاد الدولة . أما باقي الموانئ التجارية فبقيت تشكو من تأخر كبير وتعاني من مشاكل عدة موانئ من الجيل الأول : الموانئ الجزائرية قديمة (من الجيل الأول) وهي بالتالي لا تمثل سوى نقاط "انقطاع الحمولة " تنتهي عندها حمولة المواد المعدة للشحن أو التفريغ .

19 - هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع الإشارة لمشاكل الدول النامية، الأكاديمية العربية للنقل البحري، جامعة الدول العربية 1981 ص 246

20- هارون أحمد عثمان نفس المرجع السابق ص 171 .

ولقد اكتفت السلطات العمومية في الجزائر بتسيير هذا الإرث الذي يعود إلى الفترة الاستعمارية دون إدخال أية تعديلات عليها أو على بنيتها التي تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة وسقائف ومخازن قريبة من بعضها وأرصفة تفصل بينها حواجز ضيقة . وإذا لم تكن هذه المواصفات تطرح أية مشاكل في الماضي بالنسبة لخدمة المبادلات²¹ .

عندما كانت السفن أصغر وطريقة شحن البضائع أبسط . فإنها اليوم لم تعد تتماشى والمتطلبات المستجدة والناجمة عن التطور الكبير الذي شهده مجال النقل البحري . فالسفن أصبحت أكبر وبمواصفات عالمية محددة . وهذا ما حتم على المتعاملين مع الموانئ الجزائرية استخدام السفن الصغيرة 60 في المئة منها تتراوح حمولتها بين 2000 و 10000 طن وزن ثقيل و هي بالتالي سفن غير اقتصادية إذ أنها تحول دون استفادة المصدرين الجزائريين من الفرص التي تقدمها موانئ الشحن، حيث تفرض عليهم أسعار شحن مرتفعة . أما بالنسبة للعمق النظري في الموانئ الجزائرية فإنه يتقلص باستمرار بسبب تكديس الطمي والرمال نتيجة لعدم تعرضها لعمليات التطهير و الكسح منذ 20 سنة. مما يؤثر على عملية رسو السفن بها . وقد تضطر السفن الكبيرة الحمولة و التي لا تتمكن من الرسو في ميناء ما بسبب صغر الغاطس الى أن تحول وجهتها نحو موانئ أخرى، حيث تفرغ جزءا من حمولتها لتخفيف الوزن قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي . مع ما يترتب على ذلك من مشاكل ... (وقت وعمل إضافيين وتكاليف إضافية كذلك) .

2 - نقص في التجهيزات والآليات :

و تعاني الموانئ من جهة أخرى من نقص كبير في الآليات الثقيلة وميناء الجزائر هو الوحيد الذي يتوفر على رافعة ذاتية الحركة (وقتها 300 طن) . و مع أن الجزائر تصنف ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (الخامسة عالميا إذ تستورد ما يقارب 6 مليون طن سنويا) . فإن ميناء الجزائر العاصمة هو الوحيد الذي يشتمل على أكبر مركز خاص بالحبوب (سعته 30000طن) و يعتبر غير كافي و هذا مما يضطر ، من جهة السفن ناقلات الحبوب إلى الانتظار لمدة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا (تبلغ مدة التوقف في الميناء بالنسبة لهذه السفن 16 يوما) . و يفرض من جهة أخرى على المكلفين بالنقل « تعبئة الحبوب في أكياس وهي عملية مكلفة إذا ما قورنت بترك الحبوب على شكل بضائع صب .

أما ميناء وهران ، فإن سعة صومعة الحبوب به لا تتجاوز 3000 طن ناهيك عن استعمال وسائل تقليدية في عملية التخزين وكذا تفرغ الحبوب مما يؤدي إلى ضياع كميات معتبرة منه .

3 - ارتفاع في حدد العمال:

وتعرف الموانئ الجزائرية فائضا في عدد العمال مما يقتضي اتخاذ إجراءات ترمي إلى تحويل جزء منهم نحو وظائف أخرى أو منحهم التقاعد المسبق أو دفع تعويضات لهم. وتبقى هذه المشكلة شائكة بالنسبة لدولة في طريق النمو تستفحل فيها البطالة .

4 - تأخر في عملية تداول الحاويات: لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاملا أساسيا . وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع²² . و تحاول الموانئ الجزائرية تطوير هذه العملية ففي ميناء وهران (على سبيل المثال) ارتفعت نسب بالحاويات من 9.42 في المئة في سنة 1994 الى 35.09 في المئة سنة

²¹- فاطمة الزهراء محمد الشريف ،اقتصاديات شمال افريقيا ،العدد السابع ص 171 .

²²- فاطمة الزهراء محمد الشريف مرجع سابق ص172 .

2004 حيث بلغت 37.15 بالمائة سنة 2008 ومع ذلك يمكن القول أن الموانئ الجزائرية لا زالت تسجل تأخرا واضحا في هذا المجال، على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل الى 62 بالمائة . ويتم العمل حاليا في هذا الاتجاه، بغرض توفير مساحات اضافية تستعمل كمحطات للحاويات . فبالنسبة لميناء وهران تمت توسعته من الناحية الشرقية بإضافة 12 هكتار إلى المساحة الأصلية المخصصة للحاويات و التي تبلغ 11 هكتار، و برمجة مشروع آخر يقضي بإضافة 30 هكتار أخرى مما سيرفع المساحة المخصصة لاستقبال الحاويات إلى 53 هكتار .

أما بالنسبة لميناء الجزائر العاصمة ويهدف تخفيف الضغط عنه فلقد تم إنشاء ميناء جاف مخصص لاستقبال الحاويات في الرويبة بضواحي العاصمة .

5- انخفاض معدلات أداء الموانئ :

والذي يساهم فيه بشكل كبير ،توقف أنشطتها ليلا، وخاصة ما يتعلق بمناولة السلع و البضائع .

6- طول الإجراءات الإدارية :

وتتمثل في الإجراءات المتعلقة بتفريغ البضائع تحديدا وما يتبعها من إجراءات الحجر الزراعي، فالحجر البيطري، ثم إجراءات الرسوم الجمركية ... إلخ

7 – سوء توزيع المهام بين الموانئ :

ومن جهة أخرى يوجد توزيع سيء للمهام المنوطة بكل ميناء فميناء الجزائر العاصمة مثلا وهو أهم ميناء على المستوى الوطني يحتكر جل المبادلات (أكثر من 60 بالمائة من المبادلات التجارية الخارجية) وهذا على حساب باقي الموانئ الثانوية التي يبقى دورها محصورا في أقاليمها . فالوزن الكبير الذي يحظى به ميناء الجزائر العاصمة ليس إلا انعكاسا لسياسة المركزية التي تنتهجها الدولة فهو يهيمن على الإقليم و على باقي الموانئ الثانوية وهذا يعني عدم أخذ مفهوم الهيئة القطرية بعين الاعتبار من طرف المخططون. ثم إن احتكاره الكبير للمبادلات التجارية يجعله يعاني من الاختناق والتكدس²³ .

8 –اختناق الموانئ:

لعل من بين الأسباب الرئيسة التي تزيد من حدة اختناق الموانئ و تكدس البضائع بها ما يلي:
- عدم وجود خطة منسقة لتوقيت الاستيراد لدى بعض الهيئات المستوردة مما يؤدي إلى وصول كمية كبيرة من السلع و المعدات المستوردة من طرف هيئات مختلفة في وقت واحد .

- أو عندما يرتفع معدل استيراد مادة معينة بسبب انخفاض أسعارها في الأسواق العالمية. مثلما يحدث كما جرت العادة على مستوى ميناء الجزائر العاصمة عند انخفاض أسعار الحديد في الاسواق العالمية كمل حدث في سنة 2009 عندما شهدت عملية استيراد الحديد ارتفاعا كبير وأصبح الميناء مختنقا لدرجة كبيرة .

9 - تواجد الموانئ داخل النسيج الحضري :

مشكلة أخرى تواجه الموانئ الجزائرية هي تواجدها داخل النسيج الحضري مما يترتب عليه ضعف كفاءة الطرق التي تربطها بالداخل فميناء العاصمة مثلا تنتهي منافذ الخروج منه في محور المواصلات الرئيس بالمدينة والمزدحم

²³ - فاطمة الزهراء محمد الشريف مرجع سابق ص 173.

بالحركة.

ولا يعتبر ميناء وهران أسعد حظاء فوجوده في موضع محاصر بالمدينة وبالبحر والساحلية يجعل عملية الحركة منه وإليه من الصعوبة بمكان. و هو فوق ذلك لا يشتمل إلا على منفذ واحد فقط مخصص لسحب البضائع بالشاحنات وعلى خط للسكة الحديدية يعود إلى الفترة الاستعمارية إلا أنه غير مستغل...! ومع أنه أرخص وسائل النقل البري فإن مساهمته في عملية سحب البضائع من الميناء بقيت متواضعة بل وفي تراجع ملحوظ من 23.48 بالمئة سنة 1993 ، إلى 1.57 بالمئة سنة 2001 إلى أن توقف العمل به تماما منذ سنة 2004 واقتصرت عملية سحب البضائع من الميناء على ... الشاحنات فقط

10- ضعف استغلال عملية المساحلة:

لا يتم استغلال عملية المساحلة (أو الملاحة الساحلية) بشكل جيد ومكثف. مع أنه بإمكان هذه الوسيلة والتي تؤمن النقل بين الموانئ الوطنية . أن تساهم في تخفيف الضغط عن شبكة النقل البري التي تعاني هي الأخرى من نقائص كثيرة وذلك بإدماجها في السلسلة اللوجستية للنقل .

خلاصة الفصل

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 كالموانئ والأرصفة

البحرية كما أن هذه الطرق الملاحية لا تحتاج إلى صيانة مكلفة أو إصلاحات كالنقل البري أو النهري بالإضافة إلى أنه 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.

الخاتمة العامة

خاتمة :

بعد أن تم تسليط الضوء على العناصر الواردة في هذا الموضوع. بداية لمصطلحات التجارة الدولية ودورها في عمليات التبادل التجاري الدولي والإطار النظري للنقل البحري للبضائع وأهم المسؤوليات التي يلتزم بها المصدر والمستورد ثم القيام بالتطرق إلى مساهمة لمصطلحات التجارة الدولية (الأتكوترمز) في تحديد مسؤوليات نقل البضائع بحرا من خلال علاقة مصطلحات التجارة الدولية بتسعير الصادرات، المستندات والعقود التجارية النموذجية، ومن خلال أيضا كيفية توزيع التزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية عن طريق إبراز وقت تحويل الأخطار والتكاليف المتعلقة بالبضاعة وانتقالها من البائع إلى المشتري حسب كل مصطلح تجاري على حدة كما تم التفصيل في واجبات طرفي التجارة الدولية بناء على مصطلحات التجارة الدولية المستعملة في النقل البحري للبضائع. وتم من خلال الإشارة إلى صناعة الشحن البحري إبراز فعالية النقل البحري في دوره كمحور أساسي للتنمية الاقتصادية و مساهمته في تنظيم حركة البضائع لكونه وسيلة ربط في التجارة الدولية .

إضافة إلى أنه كان هناك مجال لمحاولة الوقوف على واقع الموانئ في الجزائر وكيفية استخدامها وبعد دراسة هذه العناصر تم التوصل إلى النتائج التالية :

- 1 - تلعب مصطلحات التجارة الدولية دورا هاما في تحديد مسؤوليات المصدر والمستور دما ييسر على الطرفين سيرورة المعاملات ووضوح العلاقة بينهما، فهي تعتبر جزء من اللغة اليومية للتجارة الدولية .
- 2 - للنقل البحري للبضائع مكانة كبيرة في منظومة التجارة الدولية باعتباره محرك البضائع بين القارات و الدول .
- 3 - مسؤوليات المصدر والمستورد متعددة يأتي في مقدمتها نقل البضائع إضافة إلى مهام أخرى لا تقل أهمية متمثلة في شحن البضاعة التأمين عليها واجراءات الجمركة في حالتي التصدير والاستيراد .
- 4 - لتسعير الصادرات لابد من تحديد التكاليف ومصطلحات التجارة الدولية تعتبر مرجعا لذلك والتي تستخدم أيضا في حالة تجارة العبور لتقييم التكاليف في أي نقطة لتحديد سعر البيع .
- 5 - العلاقة بين طرفي التجارة الدولية تتجسد في وثائق ومستندات تنص على التزامات كل طرف مثل عقد النقل البحري والفاتورة التجارية، ولتفادي الإخلال بهذه الالتزامات، يتطلب الرجوع إلى العقود التجارية التي تحتوي على الشروط التي كان على أساسها نقل البضاعة من المصدر إلى المستورد بموجب المصطلح التجاري المتفق عليه .
- 6 - مسار نقل البضاعة من المصدر إلى المستورد تتخلله أماكن وأوقات تتحول فيها المخاطر والتكاليف من البائع إلى المشتري، وهو مضمون مصطلحات التجارة الدولية التي تشكل من عدة خيارات لملاءمة رغبات وقدرات الطرفين (البائع والمشتري) .

بما أن النقل البحري للبضائع هو الأكثر استخداما في معاملات التجارة الدولية، فإن المصطلحات الأكثر استخداما هي المتعلقة بوسيلة النقل البحري الأربعة:

CIF ، CFR، FOB، FAS

- 7 - أما بالنسبة للوضع في الموانئ الجزائرية فإن البنية التحتية تأكلت مع مرور الزمن مما يؤثر على عملية رسو السفن بهاء وقد تضطر السفن الكبيرة المحملة لعدم امكانية الرسو في الموانئ الجزائرية بسبب عدم ملاءمتها للمعايير المعمول بها دوليا حيث تفرغ جزءا من حمولتها لتخفيض الوزن قبل أن تعود إلى الميناء الأصلي أو البقاء في عرض البحر واستعمال السفن الصغيرة للتفريغ، مع ما يترتب على ذلك من مشاكل ووقت عمل إضافيين

وتكاليف إيقافه كذلك

اختبار الفرضيات: يمكن اختبار الفرضيات كما يلي:

- 1 - نتائج الدراسة الوصفية تثبت صحة الفرضية الأولى التي تؤكد على أن الغرض من إنشاء وتطبيق مصطلحات التجارة الدولية الأساسي هو توزيع الالتزامات بين البائع والمشتري، عن طريق توحيد القوانين المستخدمة في العقود التجارية في شكل عقود نموذجية يتبناها طرفي التجارة الدولية كلفة مشتركة تنظم مسؤوليات كل طرف .
 - 2 - كما أثبتت نتائج الدراسة صحة الفرضية الثانية التي تجزم بأن النقل البحري للبضائع هو أفضل وسيلة لحركة البضاعة من المصدر إلى المستورد، والسبب في ذلك راجع إلى قلة التكلفة إضافة إلى معايير أخرى كزيادة القدرة الاستيعابية للحمولة المنقولة .
 - 3 - وقد تم تأكيد أيضا صحة الفرضية الثالثة من خلال نتائج الدراسة النظرية بأن المسؤوليات التي تتطلبها التجارة الدولية ويلتزم بها البائع والمشتري تتمثل في شحن وتفريغ البضائع،..نقل البضائع من بلد المصدر إلى بلد المستورد والتأمين ضد المخاطر التي قد تلحق بالحمولة أثناء نقلها إضافة إلى إتمام الإجراءات والمصاريف الجمركية، ويتم توزيع هذه المسؤوليات باعتماد المصدر والمستورد لمصطلحات التجارة الدولية في شكل اتفاق لمعرفة كل طرف لالتزاماته ومكان ووقت انتهاء تلك الالتزامات
 - 4 - كما أكدت الدراسة ان استثمار الدول المصدرة وخاصة النفطية في قطاع الشحن البحري يساهم في ترشيد نفقاتها وذلك يرجع الى نقل صادراتها عن طريق شركاتها ويرجع هذا الى عدم خروج العملة الصعبة وتهريب الموال مما يزيد حجم الاستثمار الوطني في كافة المجالات وزيادة الدخل القومي .
- التوصيات: على ضوء هذه الدراسة النظرية والنتائج المتوصل إليها يمكن تقديم التوصيات التالية :
- 1 - الأسطول التجاري الوطني هو أداة استراتيجية، وضرورية للغاية لاستقلال وأمن الإمدادات الاقتصادية لأي دولة، الأمر الذي يستوجب على بلد مثل الجزائر إعادة النظر في الموارد اللازمة والبنى التحتية (عصرنة الموانئ التجارية، وشراء السفن ذات الحجم الكبير والمعايير الدولية للنقل البحري للبضائع) للنهوض بهذا القطاع الحيوي في مجال التجارة الخارجية .
 - 2 - تخفيض تكلفة النقل هدف لا بد على الجزائر من بلوغه، وذلك لتحسين وضعية ميزان المدفوعات للحد من خروج العملة الصعبة، والعمل على تطوير المؤسسات الوطنية في مجال النقل البحري الدولي ومؤسسات التأمين للقيام بعمليات الاستيراد والتصدير من وإلى الجزائر هذا دون اللجوء إلى مؤسسات أجنبية تكلف الكثير.
 - 3 - يجب الرقابة والنية الحسنة من المسؤولين لتجسيد المشاريع المستقبلية الموعودة في مجال تحديث الموانئ الجزائرية .
 - 4 - توفير آليات جذب الاستثمار الاجنبي المباشر للاستقطاب أكبر عدد ممكن من المستثمرين الأجانب لتنشيط العمل الانتاجي والاستفادة من الخبرة والتكنولوجيا في قطاع النقل البحري من أجل الاعتماد أكثر على الموارد المادية والبشرية .
 - 5 - بما أن الموارد والبنى التحتية في الجزائر ليست بالمتطورة والمتوفرة أصلاء لا بد من التنوع في استخدام مصطلحات التجارة الدولية للاستفادة من مزايا كل مصطلح على حدا بما أن مصطلحات المجموعة الرابعة البائع يجعل السلع المتوفرة إلى المشتري على مبانها في المصنع ومصطلحات المجموعة الخامسة لا تدفع وسائل النقل الرئيسي من قبل البائع، بل يسلم فقط السلع إلى المشتري، والمجموعة الثالثة يتم دفع النقل الرئيسي من قبل البائع، الذي يتحمل التكلفة ولكن لا تحمل مخاطر أثناء النقل، والمجموعة الرابعة ، البائع يتحمل جميع

التكاليف والمخاطر المترتبة على توريد السلع إلى الوجهة المسماة خطر فقدان أو تلف البضاعة أو تكاليف إضافية بسبب الأحداث اللاحقة التحميل أو الشحن .

6 - في الوقت الحالي سنة 2020 أقدمت العديد من شركات الشحن العالمية على تقليل عدد سفن البضائع من وإلى الصين كأجراء للمساهمة في وقف انتشار فيروس كورونا من خلال خدماتها مما يهدد بتعطيل سلاسل الإمداد العالمية، وفقا لتقرير نشرته سي ان ان الأمريكية. ووفقاً لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية يتم نقل حوالي 80% من تجارة السلع العالمية عن طريق البحر، وتضم الصين سبعة من أكبر الموانئ المزدحمة في العالم كما تضم سنغافورة وكوريا الجنوبية القريبة عدد من الموانئ الضخمة.

الآفاق البحثية: من أجل تعميق الدراسة أكثر يتم اقتراح بعض المواضيع

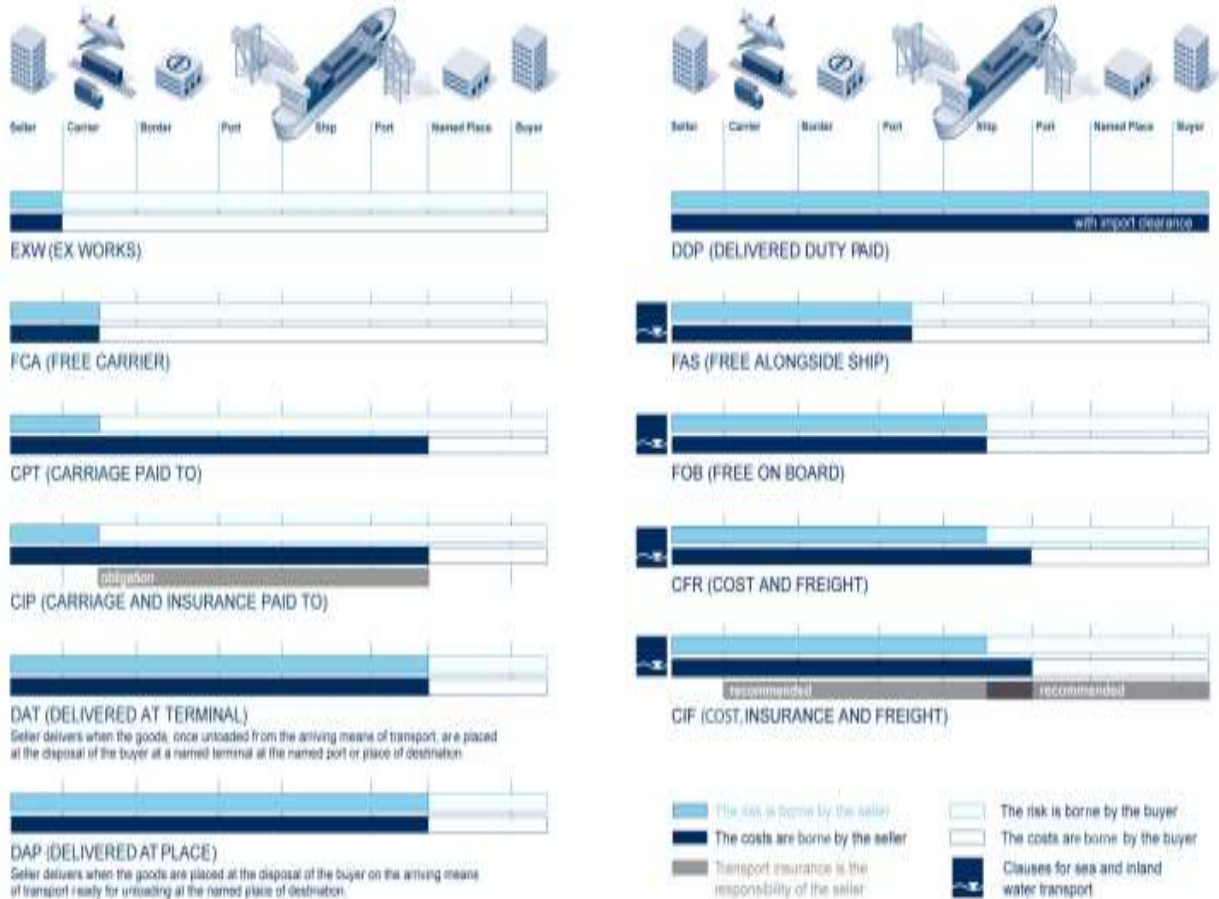
- 1 - لوجستيات التجارة الدولية في الجزائر
- 2 - واقع العقود النموذجية في تجارة الجزائر الخارجية
- 3 - مصطلحات التجارة الدولية كشكل من أشكال العقود النموذجية
- 4 - أهمية النقل البحري في الجزائر في ظل تطورات صناعة الشحن البحري

الملاحق

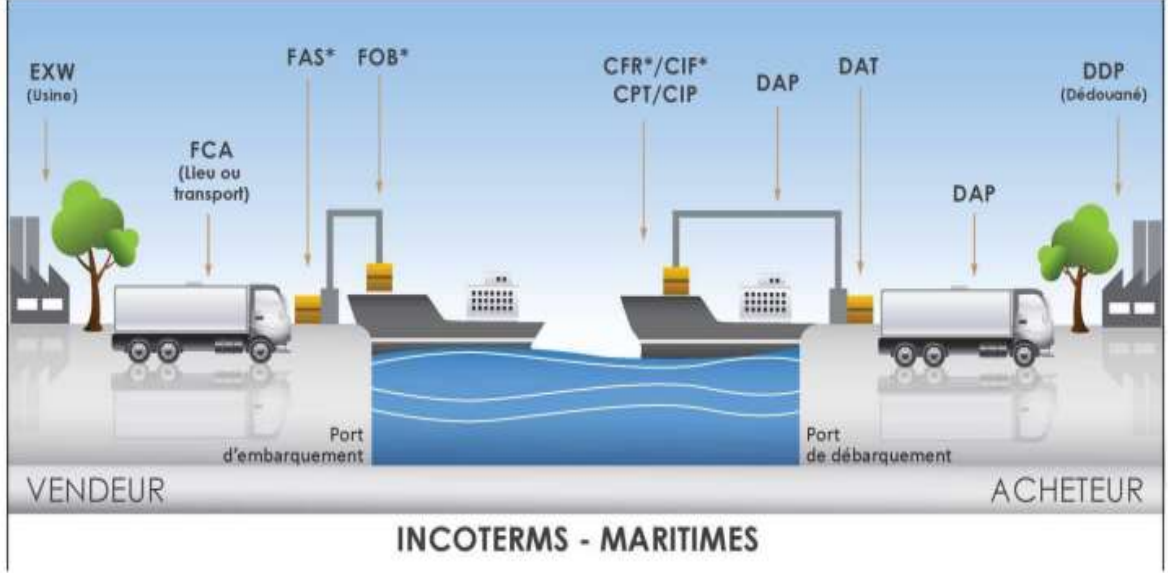
الملحق رقم(01): مصطلحات 2010 باللغات العربية / الإنجليزية / الفرنسية

Règles Incoterms® 2010	Définition en anglais	Définition en français	Définition en arabe
EXW	Ex Works	A l'usine	تسليم البضاعة من المصنع
FCA	Free Carrier	Franco transporteur	تسليم البضاعة للناقل
FAS	Free Alongside Ship	Franco le long du navire	حتى التكاليف مدفوعة التصدير ميناء رصيف
FOB	Free On Board	Franco à bord	حتى التكاليف مدفوعة ميناء في السفينة تظهر التصدير
CFR/C&F	Cost and Freight	Coût et Fret	التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة
CIF/CAF	Cost Insurance and Freight	Coût assurance et fret	التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة
CPT	Carriage Paid To	Port payé jusqu'à	مدفوعة حتى النقل أجرة مكان الوصول المعين
CIP	Carriage and Insurance Paid to	Port payé, assurance comprise jusqu'à	النقل والتأمين أجرة مدفوعة حتى مكان الوصول المعين
DAT	Delivered At Terminal	Rendu au Terminal	محطة في البضاعة تسليم الوصول
DAP	Delivered At Place	Rendu au lieu de destination	المكان في البضاعة تسليم عليه المتفق
DDP	Delivered Duty Paid	Rendu droits acquittés	خالصة البضاعة تسليم الجمركية الرسوم

الملحق رقم (02): إلتزامات المصدر والمستورد وفقا لمصطلحات التجارة الدولية



الملحق رقم (03): تنظيم النقل البحري للبضائع وفقا لمصطلحات التجارة الدولية Incoterms – Maritim



*إذا كانت نقطة الإنطلاق والوصول موانئ

Port d'embarquement ميناء الإنطلاق

Port de débarquement ميناء الوصول

الملحق رقم (04) : دور مصطلح FOB في تنظيم التصدير عبر النقل البحري

Date: April 8, 20XX

OCEAN BILL OF LADING

SHIP FROM		Bill of Lading Number: NMI 3786 9876	
Canadian Farm Commodities, Inc 1865 Marshall Street Vancouver, BC, Canada Att: Max Smith		BANK CODE SPACE	
SHIP TO		Carrier Name: Northern Maritime Services	
Valparaiso Imports S.A. Avenida Pinochet Valparaiso, Chile 934756 Att: Abdon Derecho		Container number: NMB456-9875 Serial number(s): PORT OF EXPORT: Vancouver, B.C., Canada PORT OF ARRIVAL: Valparaiso, Chile	
THIRD PARTY FREIGHT CHARGES BILL TO		SCAC:	
N/A		Pro Number: GASC 4590	
		BANK CODE SPACE	
Special Instructions: Free On Board Vancouver Port		Incoterms Rule: FOB Vancouver, British Columbia, Canada	
		<input type="checkbox"/> Master bill of lading with attached underlying bills of lading.	
CUSTOMER ORDER INFORMATION			
Customer Order No. TR695	# of Packages	Weight	Pallet/Skip (circle one)
Grade A Summer Corn	Bulk	80,000 lbs	N
			Y N
			Y N
			Y N
Grand Total			
CARRIER INFORMATION			
Handling Unit		Package	
Qty	Type	Qty	Type
		80,000 lbs	
Commodity Description <small>Commodity requiring special or additional care or attention in handling or stowage must be so marked and packaged as to ensure safe transportation with ordinary care. See Section 20(c) of IMPC Item 302</small>			
Grade A Summer Corn			
Country of Origin: Canada			
OCEAN FREIGHT CHARGES COLLECT AT DESTINATION			
Where the rate is dependent on value, shippers are required to state specifically in writing the agreed or declared value of the property as follows: "The agreed or declared value of the property is specifically stated by the shipper to be not exceeding _____ per _____"			
		Ocean Freight Vancouver to Valparaiso \$ 50,000 CD	
Received, subject to individually determined rates or contracts that have been agreed upon in writing between the carrier and shipper, if applicable, otherwise to the rates, classifications, and rules that have been established by the carrier and are available to the shipper, an insured, and to all applicable state and federal regulations.		The carrier shall not make delivery of this shipment without payment of charges and all other lawful fees. Shipper Signature Max Smith April 8, 20XX	

الملحق رقم (05): عقد إستيراد وفقا لمصطلح CFR

Dundee Medical Diagnostics 485 Ruffles Blvd. Canton, OH 34859 Att: Rene Smith	PURCHASE ORDER Purchase Order Number: 356A Sales Quote Reference Number: 386
--	---

TO: Sino Hospital Equipment 385 Benson Lane Hong Kong Att: Mitchell Yip	SHIP TO: Same
--	-------------------------

P.O. DATE	REQUISITIONER	SHEPPED VIA	Incoterms® Rule	TERMS
November 15, 20XX	Rene Smith	Ocean Freight	Cost & Freight	30 days

QTY	UNIT	DESCRIPTION	UNIT PRICE	TOTAL
4	racks	Metal racks for medical diagnostic equipment	HKD 7,817	HKD 31,268
			TOTAL CFR PRICE	HKD 31,268
			OTHER	
			TOTAL	31,268

1. Please send two original copies of your invoice. 2. Enter this order in accordance with the prices, terms, delivery method, and specifications listed above. 3. Please notify us immediately if you are unable to ship as specified. 4. Send all correspondence to: Same as above	Authorized by Rene Smith Date Nov 15, 20XX
--	---

دور CIF في تنظيم الإستيراد عبر النقل البحري في الفاتورة التجارية

PRICE QUOTATION-PRO FORMA FORMAT					
CIF, Hai Phong Port, Vietnam					
SELLER: AgChem Incorporated 7523 Industrial Park 1A Mobile, AL Att: Bob Bestie		Date: February 1, 20XX Sales Quote Number: B635 Payment Terms: Letter of Credit Delivery Terms (Incoterms): CIF Hai Phong port, Vietnam Incoterms 2010 Main mode of transport: Ocean Estimated Shipmen Date: April 3, 20XX Quotation Valid Through: March 1, 20XX			
SOLD TO: HCM Rice Cooperative Ho Chi Minh Highway Hanoi, Vietnam Att: Mr. Nguyen			SHIP TO: SAME		
Quantity	Product Description	Gross Weight	Measurement	Unit Price	Extended Price
5,000	Potassium nitrate liquid		liters	20.00 USD	USD 100,000
	Bulk ocean freight Mobile-Hai Phong Minimum cover insurance				USD 20,000 USD 8,000
				CIF Port of Hai Phong, Vietnam : USD 128,000	
Payment Terms: Letter of Credit w/sight draft					
Statements:					
Authorized Signature		John Holmes, Export Sales Manager Print Name		Feb 1, 20XX Date	

قائمة المراجع

قائمة المراجع :

أولاً : 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 أنكوتيرمز، إتحاد المصارف العربية 2001
- 6 - جمال يوسف عبد النبي، الإعتماداتالمستندية، مكتب روعة للطباعة، عمان –الأردن، الطبعة الأولى 2001
- 7 - حمادة فريد منصور، مقدمة اقتصاديات النقل البحري، مركز الإسكندرية، بدون سنة نشر
- 8 - سميرة إبراهيم محمد أيوب – اقتصاديات النقل ،دراسة تمهيدية . دار الجامعة الجديدة الإسكندرية مصر 2002
- 9 - شريف علي الصوص، التجارة الدولية - الأسس و التطبيقات . دار أسامة للنشر و التوزيع، الأردن عمان، الطبعة الأولى 2012
- 10 - شريف محمد ماهر، إدارة النقل البحريء الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا النقل البحري، الإسكندرية 2006
- 11 - شوقي رامز شعبانء إدارة الجمارك وإدارة المرافئ، الدار الجامعية لبنان 2000
- 12 - محمد عفيفي، التسويق الدولي - نظم التصدير والإستيراد، مكتبة عين شمس للنشر، الإسكندرية الطبعة العاشرة 2002
- 13 - طالب حسن موسىء القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الطبعة الأولى 2007
- 14 - عادل أحمد حشيش ومجدي محمود شهاب، أساسيات الإقتصاد الدوليمنشورات الحلبي الحقوقية، بيروت لبنان 2003
- 15 - عبدالرحمن يسري أحمد و إيمان محب زكي، الإقتصاديات الدولية، الدار الجامعية، الإسكندرية –مصر 2007
- 16 - عمر سعداللهء قانون التجارة الدولية - النظرية_ المعاصرة، دار هومة للطباعة والنشر والتوزيع، الجزائر الطبعة الأولى 2007
- 17 - عمر طلعت الطراونة، المستشار في إدارة الشراء والتجارة الدولية، دار البداية ناشرون وموزعون –عمان

- الأردن، الطبعة الأولى 2012
- 18 - فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية إشراف عبدالقادر فتحي لاشين دراسة تطوير محاور النقل البري والبحري في المنطقة العربية- الجزء الثاني: النقل البحري بين الدول العربية، منشورات المنظمة العربية للتنمية الإدارية، القاهرة- مصر 2012
- 20 - فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية إشراف عبدالقادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل و اللوجيستيات، منشورات المنظمة ، مصر، 2007
- 21 - محمد عبد الفتاح ترك، عقود البيوع البحرية الدولية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية-مصر الطبعة الأولى 2007
- 22 - محمد محمد البنا وسهير محمد السيد حسن، الإتجاهات الحديثة في السياسات التجارية ، مؤسسة شباب الجامعة ، الاسكندرية – مصر 2005
- 23 - محمود الشيخ ،التسويق الدولي ، دار أسامة للنشر و التوزيع ، عمان - الأردن الطبعة الاولى 2008
- 24 - محمود حامد عبدالرزاق اقتصاديات النقل الدولي (البر ، البحري والجوي)، الدار الجامعية، الاسكندرية، مصر، 2013
- 25 - هاني حامد الضمور،التسويق الدولي، دار وائل للنشر و التوزيع ، عمان –الأردن، الطبعة الثالثة 2004
- 26 - يوسف حجيم الطائي، سنان كاظم الموسوي و آخرون، إدارة التأمين و المخاطر، دار اليازوري العلمية للنشر و التوزيع، عمان –الأردن، الطبعة الأولى 2011
- ثانيا : المراجع باللغة الفرنسية .

1. Ghislaine Legrand & Hubert Martini ,**Management des opérations de commerce international – Importer / Exporter**, édition Dunod , Paris 2007
2. Habib Kraiem ,**Incoterms , Liner Terms & Coûts de Transport Maritime**, édition L'Univers du Livre , Tunisie , 2005
3. IDIR KSOURI, **les régimes douaniers**, Grand Alger livres Editions, 2ème édition, Alger, 2008
4. J. Belotti ,**Le Transport International de marchandises**, Librairie Vuibert , 1992 , bd St – germain 75005 Paris
5. Jacques Paveau et Collectif, **Exporter**, Les Éditions Foucher, Vanves, France , 2005
6. Jacques Paveau et François Duphil ,**Exporter**, Les Éditions FOUCHER, Vanves, France , 2005
7. JACQUES PUTZEY, **droit des transports et droit maritime**, BROXELLE, 1993
8. Michel Piquet, **Incoterms 2010 Comprendre et bien utiliser les règles**, Édité par le Groupe SMECI L'ANTENNE, Marseille-France

9. S. Haddad &Collectif, Les Incoterms 2000 , pages bleues - editions , Bouira Algérie ,2009

ثالثا : مذكرات ورسائل الماجستير والدكتوراه .

- 1- بسعيد مراد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، السنة الجامعية 2011/2012
 - 2- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه علوم - علوم اقتصادية- جامعة الجزائر- السنة الجامعية 2007/2008
 - 3- خالد شويرب، القانون الواجب التطبيق على العقد التجاري الدولي، أطروحة دكتوراه في الحقوق فرع: الملكية الفكرية، جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2008/2009.
 - 4- زايد مراد، دور الجمارك في ظل إقتصاد السوق حالة الجزائر، أطروحة مقدمة لنيل درجة دكتوراه دولة في العلوم الاقتصادية- فرع التسيير جامعة الجزائر، السنة الجامعية 2005/2006
 - 5- مصباح ليلي، دور التغليف في النشاط الترويجي للمؤسسة؛ مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير جامعة منتوري قسنطينة، السنة الجامعية 2009/2010
 - 6- الواحد رشيد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع - دراسة مقارنة، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية ، جامعة مولود معمري - تيزي وزو، السنة الجامعية 2012/2013
7. Juana Coetzee, INCOTERMS as a form of standardisation in international sales law: an analysis of the interplay between mercantile custom and substantive sales law with specific reference to the passing of **risk**, Dissertation presented for the degree of Doctor of Law at the University of Stellenbosch , Western Cape - South Africa , December 2010

رابعا : محاضرات، تقارير ومجلات

- 1- مركز الدراسات والبحوث بغرفة الشرقية، تقرير النقل البحري في إطار منظمة التجارة العالمية المملكة العربية السعودية أكتوبر 2009.
- 2- بوريش هشام، تحسين جودة الموانئ البحرية: دراسة تجربة ميناء عناية مجلة التواصل في العلوم الإنسانية والإجتماعية- جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر العدد 34 جوان 2013.
- 3- فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني- الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي، الشلف- الجزائر، العدد السابع، 2009.
- 4- استعراض النقل البحري، منشورات الامم المتحدة، أمانة الاونكتلد، 2012

5 -Jonas Malfliet, Cours, Institute of Private International Law, Law Faculty, Ghent University —

Belgium

6-Jonas Malfliet, Incoterms 2010 and the mode of transport: how to choose the right term, Institute of Private International Law, Law Faculty, Ghent University — Belgium, 2011

Bulletin statistique, Ministère des Transports, Année 2014

7- Radhia Tadjine et Malika Ahmed Zaid, Capacité logistique et gouvernance des ports algériens, Laboratoire REDYL, Faculté des Sciences Economiques, Commerciales et de Gestion, Université Mouloud Mammeri- Tizi-Ouzou, 2012

8- Abde1hamid Bouarroudj, LE TRANSPORT MARITIME DE MARCHANDISES: UN POTENTIEL DECROISSANCE A PROMOUVOIR, Forum des chefs d'entreprise, 02 Octobre 2012

9- Forum International, des Transports de la Logistique et de la Mobilité Infrastructure, Centre de Conventions d'Oran, Algeria 2014

خامسا : المواقع الالكترونية :

1 – www.ministere-transport.gov.dz

2 – www.iccwbo.org

3 - www.portalget.dz

4 – www.ons.dz

5 – www.cnan-nord.com

6 – www.unctad.org

7- <https://gree-conditions.ru/ar/oceanskie-perevozki-morskie-perevozki-plyusy-morskoi-gruzoperevozki/>