

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة أمحمد بوقرة_بومرداس
كلية العلوم الاقتصادية، التجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم المالية والمحاسبة



مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر
تخصص: مالية وتجارة دولية

الموضوع: _____

مدى إسهام النقل البحري في التجارة الدولية
دراسة حالة - شركة النقل البحري MED AGENSEA

تحت إشراف الأستاذ (ة):
بجاوية سهام

من إعداد الطالبة:
بوقاسم سليمة

دفعة 2022
السنة الجامعية: 2022/2021



شكر وتقدير

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات الحمد لله الذي وفقنا لإكمال هذا العمل على هذا النحو. نبادر بشكرنا إلى الأستاذة الفاضلة بجاوية سهام التي حرصت على إتمام هذا العمل على أكمل وجه سواء بنصائحها وتوجيهاته. كما نتوجه بالشكر كذلك إلى جميع أساتذة كلية العلوم الاقتصادية ، التجارية وعلوم التسيير، الذين شاركوا مسيرتنا الجامعية بحلوها ومرها. كما لا ننسى كل من ساعدنا وشجعنا ولو بالكلمة الطيبة والابتسامة.

الإهداء

أولا وقبل كل شيء أحمد الله عز وجل على توفيقني
وعلى نعمه الكثيرة والصلاة والسلام على أشرف المرسلين
سيدنا محمد عليه الصلاة والسلام

أما بعد

أقدم أحر تحياتي إلى كل من ساندني وساعدني في مشواري
هدى هذا العمل المتواضع خاصة إلى أُمي العزيزة الغالي مصدر قوتي حفزها الله
وأطال عمرها

وإلى سندي ومن أدين له كل النجاح أبي العزيز

وإلى اخوتي وأخواتي

وإلى زوجي الغالي حفزه الله ورعاه وزاده الله خيرا



المُلخَص

المخلص

إن من أكثر المحاور الاقتصادية تأثراً بتطورات السوق العالمية من الناحية العلمية هو قطاع النقل البحري الذي يعتبر قطاع هام بالنسبة للاقتصاديات الدولية، إذ يعتبر النقل البحري ركيزة أساسية يرتكز عليها الاقتصاد القومي، حيث يساهم في نمو النشاط الاقتصادي وتخفيض تكاليف النقل وزيادة الاستثمار فيه يولد زيادة الأرباح ومعدلات النمو في قطاع التجارة الدولية.

حقيقة النقل البحري للبضائع في الجزائر توصف بالتأخر وضعف البنى التحتية إلا أن الجهود تبذروا واضحة.

تستخدم الجزائر مصطلحات في تجارتها الخارجية المتفق عليها دولياً FOB التكاليف المدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير في حالة التصدير، ومصطلح CIF تكاليف تأمين وأجرة الشحن مدفوعة عند الاستيراد لتنظيم المبادلات التجارية.

الكلمات المفتاحية: التجارة الدولية، النقل البحري، سند الشحن.

One of the most influenced by global market developments in scientific terms is the maritime transport sector, which is an important sector for international economies. Maritime transport is a fundamental pillar of the national economy, contributing to the growth of economic activity, reducing transport costs and increasing investment in it, generating increased profits and growth rates in the international trade sector.

The fact that goods are transported by sea in Algeria is characterized by delays and weak infrastructure, but efforts are evident.

Algeria uses terminology in its internationally agreed foreign trade FOB costs paid up to the ship's deck at export port in case of export, and the term CIF costs of insurance and freight fare paid at import to regulate trade.

Keywords: international trade, shipping, bill of lading.



فهرس المحتويات

شكر وتقدير

الإهداء

المخلص

فهرس المحتويات

قائمة الجداول والأشكال

أ،ب.....	المقدمة العامة
4.....	الفصل الأول: مدخل حول النقل البحري
2.....	تمهيد:
2.....	المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري
2.....	المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري
4.....	المطلب الثاني: أهمية مميزات النقل البحري
5.....	المطلب الثالث: أنواع وخصائص النقل البحري
7.....	المبحث الثاني: الوثائق المتعلقة بالنقل البحري
7.....	المطلب الأول: مفهوم وأنواع سند الشحن والتزاماته
12.....	المطلب الثاني: مفهوم وأقسام عقد التأمين وشروطه
14.....	المطلب الثالث: الوثائق المتعلقة بالسفينة وبالبحر
16.....	المبحث الثالث: المتدخلون في النقل البحري
17.....	المطلب الأول: المرشدين ووكلاء السفن والبضائع
19.....	المطلب الثاني: المتدخلين الآخرين في عملية النقل البحري
20.....	المطلب الثالث: الشركات المتدخلة في عمليات النقل البحري
22.....	خلاصة الفصل:
23.....	الفصل الثاني: مدخل حول التجارة الدولية
24.....	تمهيد:
24.....	المبحث الأول: عموميات حول التجارة الدولية
24.....	المطلب الأول: مفهوم التجارة الدولية
25.....	المطلب الثاني: أهمية وأسباب التجارة الدولية

فهرس المحتويات

26.....	المطلب الثالث: مشاكل التجارة الدولية.....
28.....	المبحث الثاني: عمليات التجارة الدولية وارتباطها بالنقل البحري.....
29.....	المطلب الأول: أساليب التعاقد.....
31.....	المطلب الثاني: مكانة النقل البحري في الاقتصاد الوطني.....
31.....	المطلب الثالث: دعم الإنتاج الوطني بالأسواق الدولية.....
33.....	المبحث الثالث: التجارة الدولية في الجزائر.....
33.....	المطلب الأول: أهم الشركات الممارسة للنقل البحري في الجزائر.....
36.....	المطلب الثاني: أنواع الموانئ الجزائرية.....
39.....	المطلب الثالث: المشاكل التي تعاني منها الموانئ الجزائرية.....
41.....	خلاصة الفصل:.....
42.....	الفصل الثالث: دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري MED AGENSEA.....
43.....	تمهيد:.....
43.....	المبحث الأول: نشأة الشركة وتنظيمها.....
43.....	المطلب الأول: تعريف الشركة الوطنية للنقل البحري.....
44.....	المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للنقل البحري.....
45.....	المطلب الثالث: خدمات الشركة الوطنية للنقل البحري MED AGENSEA.....
48.....	المبحث الثاني: التسيير التجاري لعملية تصدير سلعة إلى إيطاليا La Spezia.....
48.....	المطلب الأول: تقديم ودراسة الطلب.....
49.....	المطلب الثاني: ملف الاستغلال.....
49.....	المطلب الثالث: مغادرة ووصول السفينة.....
50.....	خلاصة الفصل:.....
51.....	الخاتمة العامة.....
54.....	قائمة المراجع.....

الملاحق



قائمة الجداول والأشكال

قائمة الجداول والأشكال

قائمة الجداول:

الرقم	العنوان	الصفحة
01	انخفاض الحمولة المنقولة لشركة Caltran لسنتي 1999 /1998	50
02	حركة البضائع خلال العشرية الفارطة (1999/1989)	54

قائمة الأشكال:

الرقم	العنوان	الصفحة
01	الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للنقل البحري	62



المقدمة العامة

المقدمة العامة

تعتمد كل الدول في عالمنا المعاصر على بعضها البعض لإشباع جزء من حاجاتها من السلع والخدمات وتميز العلاقات بين الدول منذ عصور طويلة وهذا ما تؤكدته التجارة الدولية كل يوم، لأن دول العالم لا تستطيع أن تعيش منعزلة عن غيرها، إلا أن الاتجاهات الحديثة في دراسة التجارة الدولية لا تقتصر فقط على انتقال السلع والبضائع والخدمات باعتبارها المظهر التقليدي المعروف للتجارة الدولية، وإنما يتعدى ذلك إلى انتقال رؤوس الأموال وكذا الأشخاص عبر الحدود الإقليمية للدولة إلى دولة أخرى بقصد السياحة أو الاستيطان الدائم وهو ما يطلق عليه الهجرة الدولية ونظرا لما يشهده العالم في الآونة الأخيرة من حركة اقتصادية منظمة وسريعة تأخذ بالاقتصاد العالمي نحو الأفضل فقد وجب على كل دول العالم مواكبة هذه المستجدات الاقتصادية لفرض مكانتها على المستوى العالمي.

إذ تعتبر التجارة الخارجية الركيزة الأساسية للاقتصاد الوطني لكل بلد وعامل فعال في التنمية، إذ لا يمكن لأي دولة أن تعيش في عزلة عن غيرها تجاريا فالإقتصاد الوطني ينتعش بانتعاش التجارة الخارجية ويتراجع بتراجعها، لذا تسعى هذه الدول إلى تحرير تجارتها الخارجية وتطبيق مبدأ التبادل التجاري، واعتبارا من أن أغلبية المبادلات التجارية (أي 80% من حجم التبادل الدولي) التي تتم بين الدول، تتم عن طريق النقل البحري وذلك لانخفاض تكاليفه وقدرته على استيعاب كميات كبيرة ومتنوعة من السلع والبضائع.

والجزائر من بين هذه الدول تعتمد في مبادلاتها الخارجية على هذه القواعد التجارية، حيث تستعملها في كل طرق النقل سواء النقل البحري، الجوي والبري لكن أغلبية المبادلات الخارجية تجرى عن طريق النقل البحري نظرا للتسهيلات التي يقدمها هذا القطاع وكذا قدرته على نقل كميات كبيرة من السلع والبضائع، وكذا مساهمة النقل البحري في تنشيط المبادلات الخارجية في أنواعه سواء في النقل المتتابع أو القطر البحري كما أنه يساهم في تنشيط حركة الأشخاص.

ونظرا للموقع الإستراتيجي الذي تحتله الجزائر فإنها تصنف من بين الدول الكثيرة المعاملات التجارية كون اقتصادها يعتمد على التصدير والاستيراد، لهذا ظهرت عدة شركات ومؤسسات تقوم بعمليات النقل البحري ومن بينها نجد الشركة الوطنية للنقل البحري Medagensea SPA حيث عملت هذه المؤسسة بأسطولها المتواضع على منافسة الدول الأخرى لهذا وفي الآونة الأخيرة بدأت الجزائر في العمل على تجديد أسطولها للدخول إلى السوق الدولي واستحداث تجارتها بتحريرها والدخول في الإقتصاد الأكثر تطور وذلك بالاعتماد على خدمات النقل البحري.

هذه النقاط السالفة الذكر، انطلقا منها وفي إطارها يظهر إشكال دراستنا الذي نصيغه في السؤال العام التالي: ما مدى إسهام النقل البحري في تفعيل وتنشيط عمليات التجارة الدولية؟ ومن الإشكالية المطروحة تتفرع أسئلة فرعية تكمن في:

- فيما تكمن خصائص ، أهمية مميزات النقل البحري؟
- ما هي الوثائق المتعلقة بالنقل البحري؟
- كيف يساهم النقل البحري في تطوير الإقتصاد الوطني؟
- كيف يساهم النقل البحري في تنشيط وترقية المعاملات التجارية الخارجية؟
- ما هو دور الشركة الوطنية للنقل البحري Medagensea SPA في تنشيط عمليات التبادل الحاجي؟

الفرضيات:

للإجابة عن التساؤلات الفرعية السابقة نقوم بضياعة الفرضيات التالية:

المقدمة العامة

- يعتبر النقل البحري أول طريقة نقل استعمالا وله القدرة على نقل كميات معتبرة من السلع عبر مسافات طويلة بين القارات والمناطق الجغرافية التي يريدها.
- يعتبر سند الشحن وعقد التأمين من الوثائق المتعلقة بالنقل البحري وكذا توجد وثائق أخرى متعلقة بالسفينة والبضاعة.
- **أهداف البحث:**
- تهدف الدراسة إلى معرفة واقع النقل البحري وتحرير التجارة الخارجية والتقدم التكنولوجي مع تحديد أهم المشاكل والتحديات التي يواجهها النقل البحري على المستوى الوطني.
- **أهمية البحث:**
- يعتبر النقل البحري من المقومات الرئيسية والأساسية للدول، ويرتبط ازدهار اقتصاديات أي دولة ورخائها ارتباطا وثيقا بتوفير بنية أساسية قوية لتسيير الدولة، إمكانية التنمية الاقتصادية والتبادل التجاري لذا يعتبر النقل البحري ذو مكانة في التجارة الخارجية ودور هام في التجارة الدولية عموما.

دوافع اختيار الموضوع:

- وتكمن أسباب اختيارنا لهذا الموضوع في:
- الأهمية البالغة التي يكتسبها النقل البحري في المبادلات التجارية الخارجية.
- نقص المراجع النظرية في المكتبات.
- دور النقل البحري في تطوير الاقتصاد الوطني.
- **صعوبات البحث:**
- لا يخلو كل بحث من مواجهة الصعوبات ومعارفة بعض العواقب منها:
- قلة المراجع المتعلقة بالبحث.
- صعوبة إيجاد مراجع جديدة.

منهج البحث:

تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي للمقارنة وذلك من خلال وصف واقع النقل البحري ومدى مساهمته في تفعيل التجارة الخارجية، وذلك بالاستفادة من البيانات والمعلومات المتوفرة من المصادر والموضوعات في النقل البحري على المستوى الدولي.

الدراسات السابقة:

1. الهاشمي بوشنوف، مكانة عقد النقل البحري في الأنكوتارمز والاعتماد المستندي، مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في القانون البحري والأنشطة المينائية، جامعة وهران، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2012/2013.

إشكالية المذكرة ضمن التساؤلات التالية:

ماهي الآليات المعتمدة دوليا في تنفيذ عقد النقل البحري لاسيما تلك المتعلقة بالأنكوتارمز والاعتماد المستندي.

المقدمة العامة

رفع الإحتكار عن الخدمات للنقل البحري وكذا تسهيل عملية تسليم البضائع على مستوى الميناء، وتسديد للصفقات الدولية يستعمل الاعتماد المستندي لكونه يشكل ضمان وصول البضاعة.

2. بن طالي فريد، محاضرات في تقنيات تمويل التجارة الدولية، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2021/2020.

3. شعبان شاوش يسمينة، دور النقل البحري في ترقية التجارة الخارجية دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري SNTM-CNAN، مذكرة تخرج شهادة الدراسات الجامعية التطبيقية في التجارة الدولية، كلية الحقوق والعلوم التجارية، بومرداس، 2004.

إشكالية المذكرة ضمن التساؤلات التالية:

ماهو دور النقل البحري في ترقية التجارة الخارجية.

كما استنتج أن النقل البحري للبضائع مكانة كبيرة في منظومة التجارة الخارجية باعتباره محرك البضائع بين القارات والدول.

تقسيمات البحث:

حسب الإشكالية المطروحة قمنا بموضوعنا إلى ثلاثة فصول هي:

- الفصل الأول: تناولنا فيه النقل البحري بصفة عامة مفهومه، أهميته، مميزاته، أنواعه، خصائصه، هذا في مبحثنا الأول.

أما في المبحث الثاني سنتعرض إلى الوثائق المتعلقة بالنقل البحري: مفهوم، أنواع، التزامات النقل، الشحن ومفهوم، أقسام، شروط عقد التأمين وكذا الوثائق المتعلقة.

أما في المبحث الثالث نستعرض المتدخلون في النقل البحري: المرشدون، وكلاء السفن والبضائع، والمتدخلين آخرين وكذا الشركات المتدخلة في عمليات النقل البحري.

- الفصل الثاني: نتعرض فيه للتجارة الدولية من المفهوم إلى الأهمية والجوانب وأسباب القيام والمشاكل التي تعاني منها هذا في المبحث الأول.

أما في المبحث الثاني، نشير إلى ارتباط النقل البحري بالتجارة الدولية:

علاقة النقل البحري بالتجارة الدولية في المطلب الأول ومكانة النقل البحري في الاقتصاد الوطني في المطلب الثاني، وأيضا دعم الإنتاج الوطني بالأسواق الدولية في المطلب الثالث.

- الفصل الثالث: خصصته لدراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري إذ سنبيين فيه النشأة (نبذة تاريخية عن الشركة) والتنظيم الهيكلي للشركة ومزايا التي تقدمها الشركة.

ودراسة حالة تصدير واستيراد سلعة وإظهار الوثائق اللازمة وكذا الخطوات الواجب إتباعها للقيام بتصدير واستيراد سلعة.

وفي الأخير نبين المشاكل التي تعاني منها الشركة وكذا نشاطاتها.



الفصل الأول: مدخل حول النقل البحري

تمهيد:

يعد النقل وسيلة للتبادل والتواصل وأدوات التطور أن تعزل نفسها عن المجموعة الدولية. هذا ويحتل النقل البحري مكانة الصدارة بين أنواع النقل الأخرى ولا أدل على ذلك من إيراده في ديباجة مشروع الاتفاقية التي أعدتها التجارة الدولية التي تحولت إلى اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع. ومن خلال ما سبق سنتطرق في هذا الفصل إلى:

المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري.
المبحث الثاني: الوثائق المتعلقة بالنقل البحري.
المبحث الثالث: المتدخلون في النقل البحري.

المبحث الأول: عموميات حول النقل البحري

يعتبر قطاع النقل عامة والنقل البحري خاصة ضروريا لقيام التبادل، وهذا نظرا لتطور العلاقات التجارية والاقتصادية بين دول العالم، كما أدت بدورها إلى ازدهار التجارة الخارجية، حيث يصنف النقل البحري اقتصاديا ضمن الخدمات، لأن خدمة النقل ليست منتوجا ماديا بقدر ما هي تغير لمكان السلع، حيث أن عملية تداول الثروات تتم عبر قنوات النقل.

وسوف نتناول في هذا المبحث ثلاثة مطالب، المطلب الأول نشأة وتعريف عقد النقل البحري، أما المطلب الثاني أهمية ومميزات النقل البحري، المطلب الثالث أنواع النقل البحري وخصائصه.

المطلب الأول: تعريف عقد النقل البحري

بالرجوع إلى التقنيات الحديثة المتعلقة بالأحكام البحرية، نرى أنها لم تتطرق إلى مفهوم عقد النقل البحري وتركت هذه المهمة للقضاء والفقهاء ليتولواها.

ارتأينا أنه ولتحديد مفهوم عقد النقل البحري لا بد من التطرق تعريفه وهذا من خلال تمييزه عما يشابهه من عقود.

عرف عقد النقل البحري العديد من المفاهيم فعرّفه الفقهاء على أنه: "ذلك العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن يوصل بضاعة معينة من ميناء لآخر لقاء أجر معلوم يتعهد به الشاحن".¹ وهو التعريف نفسه الوارد في المادة الأولى الفقرة ب من معاهدة بروكسل الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن الموقعة في 25 أغسطس 1924 وانضمت إليها الجزائر في 13/04/1964 على أنه "ينطبق فقط على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن".

أما المشرع الجزائري فعرّفه في المادة 738 قانون بحري على أن "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافئة له والمسماة أجرة الحمولة".

ما نلاحظه أن كلا النصين لم يعرفا عقد نقل البحري بصفة محددة أين اكتفى النص الأول بذكر مجال تطبيق العقد في حين الثاني يسرد أهم العناصر المكونة لهذا العقد. هذا ما يخص الجانب التشريعي أما بالرجوع إلى التعريف الفقهي فنجد أهم الفقهاء يعرفونه على أنه "العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحرا بضاعة لقاء أجر معلوم". أو أنه "هو العقد الرضائي الذي يلتزم بموجبه الناقل بأن ينقل عن طريق البحر بضائع لحساب الشاحن في لقاء الحصول على أجر محدد".² وعليه لا يمكن اعطاء تعريف دقيق له إلا من خلال تبيان مجموع العناصر المكونة له والتي أشار إليها نصي معاهدة بروكسل المادة 1/ب والقانون البحري المادة 738 وهي:

أولاً: عملية النقل تتم بعقد

بالرجوع إلى القواعد العامة في القانون فإن العقد هو "اتفاق يلتزم بموجبه شخص أو عدة أشخاص آخرين، بمنح أو فعل أو عدم فعل شيء ما". والالتزام المتضمن في عقد النقل البحري هو التزام بفعل النقل الذي يعتبر التغيير المكاني للشيء، بمعنى نقله من مكان إلى آخر حسب الاتفاق.

ثانياً: البضائع

وضحت المادة 1/ج من المعاهدة بأنها: "الأموال والأشياء والبضائع والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي تذكر في عقد النقل أن نقلها يكون على ظهر السفينة وتكون قد نقلت فعلا بهذه الطريقة". ولقد جعلت العبارة هذه الصياغة محاولة من مواضع المعاهدة من توسيع مفهوم البضائع لتشمل كل ما يمكن نقله، ما عدى الحيوانات الحية التي تشحن على السطح، هذه الأخيرة لم يستثنها المشرع البحري الجزائري.³

ثالثاً: بطريق البحر

لا يمكن أن يعتبر النقل بحرياً إلا إذا تم بواسطة سفينة نقل بضائع من جهة ومن جهة أخرى أن تتم العملية بحراً. وهو النقل البسيط، أما إذا كان نقلاً مختلطاً كما لو تم جزءاً منها بحراً والجزء الآخر براً أو جواً، وهو

¹ الهاشمي بوشنوف، مكانة عقد النقل البحري في الأنكوتامز والاعتماد المستندي، مذكرة مقدمة لميل شهادة الماجستير في القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013/2012، ص7.

² الهاشمي بوشنوف، مرجع سابق ذكره، ص8.

³ نفس المرجع السابق.

الذي فصلت فيه المادة 769 قانون بحري بأن القانون البحري يطبق على المرحلة البحرية أما الأجزاء الأخرى فيطبق عليها قانونها.

غير أنه قد تكون عملية النقل متتابعة، مما يتطلب إبرام عقدي نقل متتابعين، في هذه الحالة إن كانت السفينتين مملوكتين لناقل واحد، فإن العقد واحد لأنه يجوز مسافنة البضاعة من سفينة لأخرى خلال توقف الرحلة البحرية، أما إذا كانت السفينة الثانية غير مملوكة لناقل الأول فإن الشاحن يكون مضطر للتعاقد مع الناقل الثاني، غير أنه بإمكانه أن يعهد لناقل الأول بأن يتعاقد لحسابه في ميناء تغيير السفينة مع الناقل الثاني وهنا لناقل الأول صفة الوكيل بالعمولة، إلا أن العمل جرى على أن يصدر الناقل الأول سند شحن واحد لكل العمليات يذكر فيها ميناء التفرغ النهائي الأمر الذي تناوله المشرع البحري 764 و768 وتسمى وثيقة الشحن المباشرة.

رابعا: إيصال بضاعة من ميناء إلى ميناء آخر

أي انتقال البضاعة من ميناء إلى آخر عن طريق البحر.

خامسا: أجر النقل

وهو المكافأة التي يتلقاها الناقل مقابل قيامه بتنفيذ التزاماته.

سادسا: طرفا العقد

نقصد بهما الشاحن والناقل.¹

المطلب الثاني: أهمية مميزات النقل البحري

أولا: أهمية النقل البحري²

تكمن أهمية النقل البحري للبضائع في:

- ✓ نقل السلع والبضائع إلى المكان والزمان المحدد بين الطرفين.
- ✓ توسيع رقعة المبادلات التجارية الخارجية بيم الدول.
- ✓ يساهم في قيام رقعة تبادلات خارجية وربط علاقات تجارية بين مختلف الدول.
- ✓ القدرة الفائقة للسفن على نقل الحمولات الضخمة التي يستعصي نقلها بالطائرات حتى المرحلة الراهنة من تطورها.
- ✓ يعتبر أول طريقة تستعمل في النقل، ويسمح بانتقال عدد كبير وضخم من البضائع عبر مسافات طويلة، نظرا للقدرات الكبيرة التي توفرها البواخر والسفن البحرية (القدرة الاستيعابية للسفن البحرية).
- ✓ إن النقل البحري يعمل على رفع الإنتاج، وذلك بارتفاع نسبة العلاقات في العالم.
- ✓ من الصعب تصور اقتصاد متين، دون القيام بعملية النقل البحري للبضائع ودون علاقات تبادلية للتجارة الخارجية.
- ✓ يعتبر النقل البحري من الأعمدة الأولى للتجارة الخارجية الذي بفضلها ينتعش اقتصاد الدولة، خاصة في ظل التقسيم الدولي للعمل.
- ✓ إن النقل البحري يساعد في رفع الإنتاج وذلك بارتفاع الطلب على المنتوجات المحلية وبفضله تعرض هذه المنتوجات.
- ✓ تحسين الميزان التجاري وهذا بالاستغلال الجيد لوسائل النقل التي بفضلها تنقل السلع للمرسل إليه.

¹ الهاشمي بوشنوف مرجع سابق ذكره، ص9.

² محفوظي ناصر، الاستغلال التجاري لسفن النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ليسانس، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2001، ص4.

✓ نقل التكنولوجيا المستعملة في وسائل نقل الدول المتقدمة بمعنى أن للدول الغير متقدمة يتوجب أن يكون لديها موانئ ذات مستوى من الكفاءة.

ثانيا: مميزات النقل البحري¹

يعتبر النقل البحري للبضائع من أقدم وأهم وسائل النقل، وتظهر مميزات من خلال الدور الذي يلعبه خاصة في نقل البضائع في إطار التجارة الخارجية وهي:

✓ **الحجم الدولي:** إن التبادل التجاري بين الموانئ في نفس البلد قليل جدا ما يكون، لكن على المستوى الدولي فهو العكس، فالنقل البحري هو وسيلة دولية والناقل البحري ليس إلا منتجا لخدمة دولية.

✓ **الارتباط الاقتصادي:** يمكن للنقل البحري أن يتأثر بالعوامل الطبيعية التي يمكن أن تؤثر أو بالأحرى تغيير الطلب من سنة إلى أخرى، إضافة إلى الأزمات النقدية وإجراءات الحماية المتعلقة بالتصدير والاستيراد وأيضا الالتزامات وما يترتب عليها من آثار على المبادلات.

✓ **أهمية رؤوس الأموال:** في قطاع النقل البحري للبضائع تتفوق أهمية رؤوس الأموال على عامل العمل، شركات النقل البحري تسرع لامتلاك رؤوس أموال كبيرة لكي تحصل على بواخر وذلك إما بالشراء أو الاستئجار.

✓ **قلة التكاليف:** إن تكاليف النقل البحري جد منخفضة عن باقي وسائل النقل الأخرى وهذا لتدخل الدولة لتشجيع النقل البحري للبضائع، مثلا: الجزائر تشجع النقل البحري لأنها تمتلك سفن وبواخر أكثر من الطائرات.

المطلب الثالث: أنواع وخصائص النقل البحري

أولا: أنواع النقل البحري²

سنقوم بذكر أنواع النقل البحري ويتعلق الأمر بالنقل البحري المتتابع والقطر البحري.

1. النقل المتتابع:

يقوم به عدة ناقلين وينقسم إلى قسمين:

أ. **النقل المتتابع البحري:** يكون بحريا في جميع أجزائه، كأن ترسل البضاعة من منطقة بجاية إلى اسبانيا بدون وجود خط ملاحى مباشر بين الدولتين، فيتم النقل في هذه الحالة على مرحلتين من بجاية إلى الجزائر على السفينة، ثم من الجزائر إلى اسبانيا على متن سفينة أخرى، وإذا كانت السفينة الثانية مملوكة لنفس مجهزة السفينة الأولى فلا صعوبة في الأمر ويكون هناك عقد نقل واحد أما في حالة ما إذا كانت السفينة الثانية غير مملوكة للناقل الأول، فإن الشاحن يكون مضطرا إلى التعاقد مع الناقل الثاني، ويكون هناك عقدا نقل متتابعان، وعملياتان قانونيتان مستقلتان.

ب. **النقل المتتابع المختلط:** هو الذي يتم بطرق مختلفة عن طريق البحر في جزء منه، وعن طريق الجو أو البر في الجزء الآخر، كأن تكون البضاعة مرسله من ورقلة إلى باريس فإنها تنقل بالطائرة إلى الجزائر ثم بطريق البحر من الجزائر إلى باريس.

2. القطر البحري: تحتاج السفينة للدخول إلى الميناء، والرسو على الرصيف والخروج من الميناء إلى

معاونة سفينة أخرى تقوم بجرها.

¹ بعورور نبيلة، أهمية النقل البحري للبضائع في تنمية الاقتصاد الوطني، مذكرة نيل شهادة ليسانس تطبيقي، تجارة دولية، الجزائر، 2000، ص44.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1997، ص325-326.

تعرف السفينة الأخيرة بالقاطرة والأولى بالمقطورة وتتم هذه العملية بمقتضى عقد يعرف بعقد القطر البحري ويعرف كما يلي: "هو عقد يلتزم بمقتضاه مالك السفينة بجر سفينة أخرى مملوكة لآخر نظير أجر متفق عليه".

ثانياً: خصائص النقل البحري الارتباط الوثيق بين النقل البحري والتجارة الدولية: يتصل النقل البحري بكافة الأنشطة الاقتصادية فهو العصب المحرك للسلسلة الاقتصادية ويغلب عليه الطابع الدولي وسيلته السفن التي تقوم بنقل مختلف البضائع والتي تمتاز بقدرتها على استيعاب الحمولات الكبيرة حيث تستطيع نقل في الرحلة الواحدة آلاف الأطنان من البضائع وحسب إحصائيات العالمية فإن 75% من المبادلات التجارية الدولية تتم عن طريق النقل البحري تعمل على تطويره لأنه يعد مصدر الرفاهية.

1. منظومة الاتصالات وخدمات المرور: يستخدم النقل البحري للبضائع كميات هائلة من المعلومات عن القارات والمناطق الجغرافية التي يرددها، وهذا من أجل معرفة الحساب المعمول بها في هذه المناطق سواء لتكلفة النقل أو تكاليف الموانئ وأنواع العملات التي تتم بها التسوية وكذلك لجمع المعلومات عن الشركات الملاحية والوكلاء الدوليين والبضائع المنقولة، وبعد حصولها عن هذه المعلومات تقوم الشركة البحرية بتحليلها والتدقيق فيها قبل اتخاذ أي قرار يتعلق سواء بعملية النقل أو البضاعة، وهذا كله لضمان أفضل نقل للبضاعة واكتساب أكبر ثقة الزبون والمتعاملين والوصول كذلك إلى أفضل نتيجة بالنسبة للمجهز.¹

2. ملكية وتسجيل السفن: يتميز النقل البحري باختلاف جنسية مالك السفينة في العديد من الأعيان حيث أن هناك العديد من ملاك السفن يسجلون سفنهم في دولة أجنبية وليس في بلدانهم الأصلية وهذا من أجل التهرب أو تجنب الضرائب في دولته.²

3. الخطوط الملاحية:

نقصد بالخطوط الملاحية تلك الطرق التي تسلكها السفن لنقل مختلف البضائع وهي تنقسم إلى ثلاثة أقسام وهي كالتالي:

- أ. **الخطوط الملاحية الوطنية:** هي الخطوط الرابطة بين الموانئ للبلد الواحد تقوم السفن بسلك هذا النوع من الخطوط لإشباع حاجات الدولة التي تنشط فيها بدون الخروج من الحدود الإقليمية لهذه الدولة.
- ب. **الخطوط المنتظمة:** تمتاز هذه الخطوط بمساراتها المحددة مسبقاً وبمواعيدها المضبوطة ورحلاتها المنتظمة والسفن التي تستغل هذه الخطوط يطلق عليه بالسفن الخط المنتظم.
- ج. **الخطوط الغير منتظمة:** تستغل هذا النوع من الخطوط السفن الجواله التي تجوب مختلف أقطار العالم لنقل مختلف البضائع وعامة الحمولات الكبيرة منها وتمتاز هذه الخطوط بمساراتها الغير محددة.³

¹باديس فخر الدين، بورابعة محمد، التأمين على النقل البحري بالحاويات دراسة حالة بالشركة الوطنية للتأمينات CAAT، مذكرة تخرج لنيل شهادة ليسانس، قسم علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2004/2003، ص3-5.

² نفس المرجع السابق.

³باديس فخر الدين، بورابعة محمد، مرجع سابق ذكره، ص3-5.

المبحث الثاني: الوثائق المتعلقة بالنقل البحري

إن عملية النقل البحري للبضائع تتم وفق قواعد تحكمها من أجل تسهيل عمليات وإجراءات التي تمر عبرها البضاعة وتحديد المسؤوليات ابتداءً من ميناء الشحن وصولاً إلى ميناء التفريغ ولهذا كان من الضروري تحرير الوثائق الخاصة بالنقل البحري والتي تعتبر كأدلة في حالة وجود مشكل.

المطلب الأول: مفهوم وأنواع سند الشحن والتزاماته

أولاً: مفهوم سند الشحن

تعرف معاهدة بروكسل لعام 1924 على أن سند الشحن وثيقة تبرهن على قيام عقد النقل وتبين أيضاً التكفل بالبضاعة التي هي على ظهر السفينة من قبل الناقل وكذا الالتزام من قبل هذا الأخير لتسليم البضاعة مقابل تبادل سند الشحن مع المرسل إليه، حيث يكون المرسل إليه مبين في سند الشحن ومنه يعرف الناقل لمن يسلم البضاعة.

ويمكن تعريفه على أنه الإيصال الذي يصدر من الناقل أو الربان بتسليمه البضاعة على ظهر السفينة، وتتكلم في سند الشحن من حيث البيانات التي تدون فيه والنسخ التي تحرر منه، والشكل الذي يفرغ فيه وحاجته في الإثبات ووظيفته في التجارة الأولية.¹

ولم يضع القانون الجزائري تعريفاً صريحاً عن سند الشحن، لكنه بين غايته ودوره في النقل البحري للبضاعة، وعليه تنص المادة 438 أنه بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناءً على طلب الشاحن بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيوداً بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب إتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها.

ويعد سند الشحن في الأصل لإثبات الشحن فهو إيصال من الربان بتسلمه البضاعة على السفينة، بيد أن هذا السند لم يعد يقتصر على هذه الوظيفة بل أنه أصبح أداة لإثبات عقد النقل ذاته، وقد انتهى التطور لسند الشحن فصار يمثل البضاعة المشحونة ويقوم مقامها بحيث يعتبر حامل سند الشحن بمثابة حائز للبضاعة، ويعتبر الربان حائزاً للبضاعة بالوساطة لحساب حامل سند الشحن.

¹ عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، طبعة 1997، ص40.

كما يترتب على تمثيل إمكانية بيع البضاعة أو رهنها وهي لا تزال في الطريق، وقيام بتسليم سند الشحن للمشتري أو للدائن المرتهن مقام تسليم البضاعة.

ومن خلال ما سبق يمكن حصر سند الشحن في ثلاثة أدوار رئيسية تتمثل في:¹

1- دليل استلام البضاعة.

2- دليل على قيام عقد النقل.

3- وثيقة تقديم بمواصفات البضاعة.

ويحتوي سند الشحن على البيانات التالية:

1- اسم الناقل: والهدف منه هو تحديد مسؤوليات الناقل عند وقوع أي حادث وكذلك من أجل التسهيل للشاحن محاكمة الناقل في حالة الإخلال بأي التزام من طرفه.

2- اسم ولقب المرسل إليه: إما أن يكون المرسل إليه الحقيقي أو الوسيط الذي يستطيع أن يحمل السند وهو الذي باستطاعته أن يتحمل مسؤولية التكفل بالبضاعة بعد استلامها من الناقل.

3- إشعار إلى ANOTIFY: هذه العبارة غالباً ما تنوب المرسل إليه الحقيقي، وقد ينوب عنه البنك أو القائم بالعبور في استقبال الحمولة، ومن الناحية الشرعية أن عدم تطبيق هذه العبارة يمكن أن يلحق الضرر بصاحب البضاعة حيث يجب أن يستلم البضاعة بنفسه، لأنه الذي ورد اسمه في سند الشحن الأدنى.

4- التاريخ: تكمن أهمية كتابة التاريخ في أنه يحدد وقت انتقال البضاعة إلى يد الریان ويحملة ابتداء من هذا الوقت المسؤولية الناتجة عن الهلاك أو التلف أو التأخير، كما تبدو أهمية هذا البيان في حالة البيوع البحرية للتحقيق من وفاء البائع بالتزامه بتسليم البضاعة في الميعاد المتفق عليه.

5- الإمضاء: يمكن أن يكون سند الشحن ممضياً من طرف سمسار الإيجار بدل الریان وهذا لحساب الریان.

6- إمضاء الشاحن: المعروف أن سند الشحن هو وصل للبضاعة ممضي من طرف الناقل بتسريح من قائده أو من سمسار الإيجار البحري ومن المفروض أن الشاحن لا يمضي سند الشحن، أما القانون الفرنسي فهو يلزم إمضاء سندات الشحن وهذا بسبب الشروط المفروضة المحمولة على سندات الشحن للعديد من الدول.

7- عدد الطرود: إن المعلومات المتعلقة بالوزن والكمية مهمة لحساب التكاليف ولتسهيل عملية الإجراءات الجمركية.

8- حالة وشروط البضاعة: على الناقل أن يتأكد من صحة وحالة البضاعة قبل الشحن وأثناءه وهذا لتجنب كل المنازعات عند الوصول.

9- طبيعة البضاعة: تساهم في حساب معدلات التكاليف.

10- اسم الشاحن: إذا كان عقد البيع أبرم بقاعدة CIF فإن الأمر يتعلق بالمرسل، ويسلم البضاعة إذا كان العقد قد أبرم بقاعدة FOB.

ثانياً: أنواع سند الشحن²

1. سند الشحن الاسمي: سند الشحن الاسمي غير قابل للتداول بالطرق التجارية ويلزم انتقاله إتباع إجراءات حوالة الحق المدنية أي قبول الریان الحوالة أو إبلاغه بها.

¹ نفس المرجع السابق، ص 49.

² عدلي أمير خالد، نفس المرجع السابق، ص 50-51.

وليس للربان أن يسلم البضاعة إلا للشخص المعين في السند أو الذي انتقل إليه السند بطريقة الحوالة للحق، ولا تقبل دعوى المسؤولية ضد الناقل البحري إذا رفعت من شخص لم يرى اسمه في السند بوصفه شاحنا أو لأمر المرسل إليه هو وكيل عن المرسل إليه الحقيقي.

2. سند الشحن لأمر: الغالب أن يكون سند الشحن للأمر، لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه وهو سند الشحن للأمر قابل للتداول بطريقة التطهير ويجب أن تذكر عبارة الأمر صراحة في سند الشحن حتى يمكن تداوله بطريقة التطهير، إذا كان سند الشحن ليس للأمر بطبيعته خلاف للكمبيالة والسند الأذني وتطبيق على تطهير سند الشحن الأحكام المتعلقة بتطهير الكمبيالة.

ذلك أن سند الشحن لأمر يدخل في عداد السندات القابلة للانتقال بطريقة التطهير ومن ثمة يجوز أن يقتصر التطهير على مجرد توقيع على ظهر سند الشحن ولكن يجب أن يكون التطهير مؤرخا ويترتب على تطهير سند نقل ملكية البضاعة وحيازتها للمظهر إليه، ومن ثم لا يجوز للربان أن يسلم البضاعة إلا للمظهر إليه ولو كان التطهير على بياض، ولا يجوز للناقل أو الربان أن يحتج في مواجهة المظهر إليه بالدفع التي قد تكون له إتجاه الشاحن، ما لم يثبت أن المظهر إليه يتصرف بالوكالة عن الشاحن على أنه خلافا لأحكام الأوراق التجارية لا يقوم التضامن بين الموقعين على سند الشحن ولا يتناول ضمان المظهر إلا وجود البضاعة المشحونة وصحة عقد العمل وذلك لأنه من الصعب افتراض أن يكون المظهرون قد أرادوا أن يتضمنوا بعضهم لبعض وعلى وجه التضامن يتقيد العقد وليس وجود البضائع وصحة العقد وحسب، ونظرا لأن البضائع المشحونة تنتقل اليوم من يد لآخر بسرعة فائقة وفي أماكن الضياع والسرقة.

3. سند الشحن للحامل: قد يكون سند الشحن لحامله وحينئذ تنتقل ملكيته بمجرد التسليم أو المنوالة، وتسلم فيه البضاعة لمن يحمل سند الشحن عند الوصول ومن النادر أن يكون سند الشحن لحامله نظرا لما يتعرض له صاحبه من خطر الضياع والسرقة.¹

ثالثا: التزامات سند الشحن

1. التزامات الشاحن:²

يلتزم الشاحن بتسليم البضاعة للناقل ليقوم بعملية النقل كما يلتزم أيضا بدفع الأجرة وتعرض لهذين الالتزامين على النحو التالي:

أ. الالتزام بتسليم البضائع للناقل:

على الشاحن تسليم البضائع للناقل في الزمان والمكان المتفق عليهما أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن. إذا لم يوجد اتفاق على غير ذلك-ولا يجوز أن تزيد قيمة التعويض والذي يستحق عند التأخير في تنفيذ هذا الالتزام على مقدار الأجرة.

فالالتزام بشحن بضاعة لا يلزم به الشاحن إلا إذا تم الاتفاق على ذلك في عقد النقل أو سند الشحن، ويجب على الشاحن أن يقدم كتابة بيانات صحيحة عن البضائع عند تسليمها إلى الناقل وإذا تعمد الشاحن ذكر بيانات غير صحيحة في سند الشحن عن طبيعة البضائع أو قيمتها فلا يسأل الناقل عن هلاك البضائع أو تلفها إذا أثبت عدم صحة هذه البيانات.

¹ نفس المرجع السابق، ص 52-53.

² بويترة ماسينييسا، إيدان بوسعد، تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات الحصول على شهادة الدراسات الجامعية التطبيقية في التجارة الدولية، كلية الحقوق والعلوم التجارية، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2003، ص 38-39.

ب. الالتزام بدفع الأجرة:

- يلتزم الشاحن بأداة أجرة النقل، وإذا كانت الأجرة مستحقة الأداء عند الوصول التزام أيضا بأدائها من له الحق في تسلم البضاعة إذا قبل تسلمها.
- إذا لم يذكر في سند الشحن مقدار الأجرة المستحقة عند الوصول، افترض أن الناقل قبض الأجرة بكاملها. عند الشحن لا يجوز إثبات ما يخالف ذلك في مواجهة الغير الذي لا يعلم وقت حصوله على السند أن الأجرة أو جزءا منها لا يزال مستحقا ويعتبر المرسل إليه الذي صدر باسمه أو لأمره من الغير في حكم هذه الحالة إلا إذا كان هو الشاحن نفسه.
- لا يبرأ الشاحن أو من له الحق تسلم البضائع من دفع الأجرة ولو تلفت البضائع أو نقصت كميتها أثناء السفر.

لأطراف عقد النقل الحرية الكاملة في طريقة تحديد أجرة النقل وإذا سكتا في تحديد الأجرة فتحدد بالعرف أو بالمقياس على أساس أجرة المثل وقت التعاقد وتقدر الأجرة حسب وزن البضاعة أو حجمها أو على أساس القطعة أو القيمة وذلك حسب نوع البضاعة، كما يلعب العرض والطلب دورا أساسيا في تحديد الأجرة بالنسبة لخدمة النقل.

والملتزم بدفع الأجرة هو الشاحن أما إذا اتفق على دفعها عند الوصول فيلزم المرسل إليه بأدائها أو من الحق في تسلم البضاعة إذا قبل تسلمها. وللناقل الحق في الرجوع على الشاحن بما لم يستوفيه من المرسل إليه عند الوصول، وإذا لم يذكر في سند الشحن أن الأجرة أو جزء منها مستحق عند الوصول، فيعني أن الناقل قد قبضها من الشاحن وهذه قرينة قانونية بسيطة قابلة لإثبات العكس، من الشاحن والناقل ولكن لا يجوز إثبات العكس في مواجهة الغير حسن النية أي الشخص الذي لا يعلم وقت تلقيه لسند الشحن أن الأجرة أو جزء منها لا زال مستحقا، ويعتبر المرسل إليه من الغير إلا إذا كان هو نفس الشاحن.¹

2. التزامات الناقل:²

الالتزام الأساسي للناقل هو أن يقوم بتنفيذ عملية النقل وهذه تقتضي منه أن يتسلم البضاعة على السفينة الصالحة للملاحة فهو يلتزم بوضع السفينة تحت تصرف وبرص البضاعة ونقلها وتسليمها إلى المرسل إليه في نهاية النقل وفيما يلي بيان التزام الناقل:

أ. يتعين على الناقل قبل نقل بدء المرحلة السهر على العناية اللازمة كما يلي:

- وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.
- تزويدها بتسليح وتجهيز وتموين بشكل مناسب.
- تنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع، وجعلها في حالة جيدة لاستقبال ونقل وحفظ البضاعة.

¹ نفس المرجع السابق.

² نفس المرجع السابق، ص 40-42.

وقد يجوز للناقل الحق بتبديل السفينة بسفينة أخرى بنفس صنف السفينة المعينة وصالحة للقيام بنقل المتفق عليه بدون تأخير.

ب. التزام برص البضاعة:

الرص هو توزيع البضائع وترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تحمي البضاعة من خطر الهلاك أو التلف أثناء السفر وتحتفظ السفينة بتوازنها، ويتدرج في عداد الرص عملية الفصل بين البضائع يقطع خشية أو وضع قماش سميكة عليها لوقايتها من اهتزاز السفينة أو حرارة الآلات أو مياه البحر، ورص البضائع له قواعد فنية نظمتها معاهدات دولية أهمها معاهدة لندن سنة 1966 الخاصة بخطوط الشحن، وإذا اقتضت عناية خاصة للبضاعة عليه أن يبلغ الشاحن وأن يبين ذلك كتابيا على البضائع إذا أمكن.

يجب أن ترص البضاعة في عنابر السفينة فلا يجوز للربان أن يقوم برص البضاعة على ظهر السفينة لأن ذلك يعرض البضاعة لأخطار متعددة كالسقوط في البحر أو البلل بمياه البحر أو الأمطار، وفي حالة تحميل البضاعة على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن.

ج. الالتزام بالنقل:

يجب أن تنقل البضائع في مدة مناسبة بالطرق المبلغ أو المتفق عليه، في حالة عدم تحديده بالطريق العادي ولا يعد مخالفة لعقد النقل البحري أي تغيير للطرق لإنقاذ حياة الأشخاص أو الأموال في البحر أو المحاولة في ذلك ولا يعد الناقل مسؤولاً عن أية خسارة أو ضرر ينجم عن ذلك.¹

إذا لم يجرى إعلام الناقل أو من يمثله عن البضائع القابلة للاشتعال أو الانفجار أو بضاعة خطيرة والتي ما كان نقلها عند معرفة نوعها وخاصيتها فإنها يمكن في كل لحظة وفي أي مكان تنزيلها من السفينة أو تلفها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون تعويض ويعد الشاحن مسؤولاً عن كل ضرر ومصاريف ناجمة أو تنجم مباشرة أو بصفة غير مباشرة عن تحميلها.

د. صاحب الحق في تسليم البضاعة:

يلتزم الناقل للبضاعة إلى صاحب الحق فيها، ويعين الشخص الذي ترسل البضاعة إليه بموجب سند الشحن كما يلي:

- عندما تكون وثيقة الشحن اسمية: اسم الشحن المدون في الوثيقة هو الذي يتسلم البضاعة.
- عندما تكون وثيقة الشحن لأمر: الشخص الذي تكون الوثيقة لأمره وفي حالة تحويل الوثيقة آخر مظهر له.
- عندما تكون وثيقة الشحن لحاملها: الشخص الذي يقدم الوثيقة عند الوصول جميع النسخ الأخرى لوثيقة الشحن والصادرة تأميناً للمطالبة التي يمكن أن يتمسك بها حاملو نسخ وثيقة الشحن المتداولة تجاه الناقل.

¹ نفس المرجع السابق.

وإذا تقدم عدة أشخاص يحملون وثيقة الشحن للمطالبة بالبضائع لا يجوز للناقل تسليمها لأمنهم، ولكن يجب على الناقل أن يودع البضائع على حساب المرسل إليه القانوني في مكان أمين وأن يخبر بذلك الطالبين بها والشاحن فوراً.

وفي حالة الامتناع عن تسليم أو عدم وجود مطالب بها أي لم يتقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة أو رفض استلامها، وإذا كان غير معرف يودع الناقل البضاعة في المستودع في مكان أمين على نفقة وتبعية المرسل إليه ويقوم فوراً بإعلام الشاحن بذلك والمرسل إليه إذا كان معروفاً، وإذا لم تسحب البضاعة التي وضعت في المستودع ولم تدفع جميع المبالغ المستحقة للناقل من طرف المرسل إليه عن نقل البضاعة خلال شهرين ابتداءً من وصول السفينة إلى ميناء التفريغ يجوز للناقل بيع البضائع بموافقة السلطات القضائية المختصة إلا إذا قدمت كفالة كافية من صاحب الحق في البضاعة.

إذا كانت البضائع غير مطالبة بها قابلة للتلف بسرعة أو كانت مصاريف إيداعها تزيد عن قيمتها فإنه يمكن بيعها قبل إيداعها في المستودع وقبل انقضاء شهرين وإن كان بيع لا يكفي لتغطية جميع ديون الناقل ومصاريفه المتعلقة بإيداع البضائع وكذلك مصاريف بيعها عند الشاحن مسؤولاً عن الباقي.¹

المطلب الثاني: مفهوم وأقسام عقد التأمين وشروطه

أولاً: مفهوم عقد التأمين البحري²

هناك عدة تعريفات:

تعريف الدكتور عباس حلمي: عقد التأمين البحري هو عقد بموجبه يتعهد شخص هو المؤمن في مواجهة الآخر وهو المؤمن، مقابل مبلغ معين يسمى القسط بأن يعرض الأضرار التي تصيب ذمة المؤمن له، نتيجة تحقق خطر من الأخطار البحرية.

تعريف الفقهاء: عقد التأمين البحري هو ذلك العقد الذي يتعهد بمقتضاه أحد الطرفين ويسمى المؤمن له وذلك بضمان المخاطر البحرية التي يتعرض لها الطرف الآخر ويسمى المؤمن له وذلك لقاء مبلغ متفق عليه يلتزم به هذا الأخير للمؤمن يسمى قسط التأمين، وبصدور قانون 80_07 المعدر بأمر 95_07 عرف التأمين كما يلي: تطبيق أحكام هذا الباب على أي عقد تأمين تهدف إلى ضمان الأخطار المتعلقة بأية عملية نقل بحري، ومن خلال هذه المادة نلاحظ أن الشرع الجزائري لم يتوسع في تعريف التأمين البحري تاركاً في ذلك المجال إلى المجال إلى وثائق التأمين الجزائرية المأخوذة والمطابقة لوثائق التأمين الفرنسية والتي ذكرت أهم المخاطر البحرية، الأخطار غير المضمونة، مكان وسريان العقد، شروط التأمين وحالات فسخ العقد وبطلانه.

ثانياً: أقسام عقد التأمين

ينقسم عقد التأمين البحري إلى عدة أقسام وحسب عدة معايير.

1. حسب الشيء موضوع التأمين:³

أ. **عقد تأمين السفينة:** وتهدف هذه الوثائق إلى تعويض أصحاب السفن الخسارة المادية التي تصيبهم نتيجة لتحقق أحد الأخطار البحرية التي تتعرض لها السفينة كالغرق والتصادم، الحريق أو الجنوح. وثائق التأمين على أجرة الشحن (التولون) هذا يمكن أن تشملها بالتغطية وثائق التأمين على السفينة أو تصدر لتغطية وثائق مستقلة.

¹ نفس المرجع السابق.

² باديس فخر الدين، بورابعة محمد، مرجع سبق ذكره، ص 11.

³ سامي حاتم عفيفي، التأمين الدولي، الدار المصرية اللبنانية، 1994، ص 47.

ب. وثائق التأمين على السفينة أثناء البناء: وتشمل تغطية كافة مراحل البناء ابتداءً من مرحلة بدأ البناء إلى نهايته وتمتد هذه التغطية حتى مرحلة إنزال السفينة إلى البحر.

ج. وثائق التأمين على البضائع: وتغطي هذه الوثائق الخسائر التي يتعرض لها المؤمن له بسبب الأخطار التي تتعرض لها بضائعه أثناء نقلها بحرا.

ويمكن أن نميز بين:

وثيقة التأمين المحددة: وتتميز هذه الوثيقة بتحديد قاطع لكل نوع من البضاعة المغطاة وتحديد ميناء الشحن وميناء التفريغ وكذلك تحديد نوع السفينة الناقلة للبضاعة.

د. وثيقة تأمين عائمة بالاشتراك: وهي نوعان:

وثيقة تأمين بالاشتراك المقفلة: وتتميز هذه الوثيقة بقيام المؤمن له بتحديد مبلغ التأمين مقدما على أن يقوم المؤمن بحساب قيمة القسط المقابل لمبلغ التأمين السابق، على أن يتم دفع قيمة هذا القسط عند إصدار الوثيقة.

وثيقة التأمين بالاشتراك المفتوحة: وعادة ما يتم النظام التأمين هذا لمدة محددة غالبا ما تكون إثنا عشر شهرا، ويتم الاتفاق بين طرفي التعاقد ولا يحدد مبلغ التأمين في الوثيقة مقدما كما هو الحال في الوثيقة المقفلة، لكن يتم الإنفاق على أنواع الشحنات التي تدخل في نطاق هذه التغطية والنظام الجغرافي لها، ويدفع القسط عن كل شحنة على حدا داخل نطاق التغطية.

2. حسب مدة التأمين: وتنقسم العقود كما يلي:¹

أ. وثائق التأمين لرحلة: ويستعمل هذا النوع في حالتي السفينة والبضائع وهنا يضمن المؤمن نتائج الأخطار طوال مدة التأمين أي أنه يحدد في الوثيقة بصراحة بأن يبدأ التأمين مع بداية الرحلة وينتهي بإنتهائها، وفيما يخص السفينة فإن التأمين يغطي كل الرحلة ولا ينتهي سريانه إلا بعد مرور أربعة وعشرين ساعة (24) من رسم السفينة في الميناء أما للبضائع فينتهي سريانها بعد إتمام تفريغ البضاعة على الرصيف أما إذا أضيف شرط من المخازن إلى المخازن فإن الوثيقة تغطي كافة المخاطر التي تتعرض لها البضاعة حتى وصولها إلى المخازن، ولكن في هذه الحالة يحدد العقد مرة معينة لوصول البضائع إلى المخازن وهي:

15 يوم إذا كانت المخازن في منطقة الميناء.

30 يوما إذا كانت المخازن خارج منطقة الميناء.

ب. وثائق التأمين لمدة معينة (العقود الزمنية): وتغطي موضوع التأمين لمدة محددة لا تزيد عن سنة عادة، وتحدد هذه المدة في العقد تحديدا دقيقا ويضاف غالبا شرط في مثل العقود وهو شرط الإمداد EXTENSION CLAUSE وهذا لأنه يمكن أن تنتهي صلاحية العقد والسفينة تكون في عرض البحر وبمقتضى هذا الشرط يمكن تمديد العقد إلى أن تصل السفينة إلى ميناء الوصول. ويكون هذا التمديد مقابل قسط الذي بنفس معدل القسط الذي جرى تابعا له التعاقد في الوثيقة. فإذا كان معدل القسط الذي جرى له التعاقد في الوثيقة، يكون القسط 6% لمدة 12 شهرا يكون معدل 0.5 % عن كل شهر إضافي.

3. حسب نوع الخسارة التي تغطيها الوثيقة: وتنقسم كذلك كما يلي:²

¹ سامي حاتم عفيفي، مرجع سبق ذكره، ص 82-83.

² نفس المرجع السابق، ص 24.

أ. وثائق تغطي الخسارة الكلية: مثل غرق السفينة أو البضاعة أو نقلها حيث تصبح عديمة النفع وتسمى هذه الخسارة "الخسارة الكلية" الحقيقية أو وقوع السفينة والبضائع في العدو وأثناء الرحلة أو ترك السفينة بسبب تعرضها لخطر معين، لأن إنقاذها كان مستحيلا أو يكلف أكثر من قيمتها، وتسمى هذه بالخسائر الكلية الاعتبارية.

ب. وثائق الخسائر الخاصة: وهي خسائر جزئية يحدث لموضوع التأمين نتيجة تحقق الخطر المؤمن منه، ويمكن أن تكون هذه العقود بسماح أو بدون سماح، ويقاثل أن عقد التأمين يغطي لصياغة سماح قدره 2% مثلا إذا كان المؤمن لا يدفع تعويضات إلا إذا زادت تلك الخسارة الخاصة 2% وهي الخسائر الخاصة التي تنشأ بسبب حادث وقع لسفينة النقل كما يعتبر الأساس الذي تقدر تبعاً له الأخطار، وبالتالي الأقساط بالنسبة لأنواع الأخرى من العقود حيث يحسب أو لا قسط التأمين تبعاً لهذا العقد ثم يخصم منه أو يضاف إليه حسب ما إذا كان الخطر المطلوب تغطيته أكبر أو أقل من الخطر الذي يغطيه هذا النوع من العقود.

ج. وثائق التأمين من جميع المخاطر TOUS RISQUE: وشرط جميع المخاطر في مثل هذه الوثائق لا يعني شمول التغطية لكافة الخسائر مهما كانت بسيطة، ولكنها تستثني الخسائر المؤكدة حدوثها أو الخسائر التي يكون سببها عيب ذاتي بالبضاعة، إلا بإضافة شرط الضمان للخسائر الناتجة عن مثل هذه الأخطار.

ثالثا: شروط عقد التأمين¹

يتميز التأمين البحري بأنه عقد من نوع خاص ويشترط لصحة انعقاده أن تتوفر فيه توعان من الشروط: شروط عامة ويخضع لها كل عقد عادي وشروط خاصة وينفرد بها من دون بقية العقود.

1. الشروط العامة: يقصد بها تلك الشروط الموضوعية التي يحتويها العقد فعقد التأمين البحري كسائر العقود يستوجب انعقاده توفر ثلاثة أركان الرضا، المحل والسبب:

السبب: طبقاً للقواعد العامة المنصوص عليها في القانون المدني يجب أن يكون لكل التزام بنشئه وهو الدافع الباعث إلى التعاقد وحسب المادة 980 من القانون يعتبر السبب المذكور في العقد هو السبب الحقيقي حتى يقوم الدليل على خلاف ذلك.

المحل: يرى بعض الفقه أن القسط هو محل التزام كل من المؤمن والمؤمن له ولهذا فإن المفسرين يرون أن محل عقد التأمين هو الخطر الذي ينعقد التأمين لمواجهة عند حدوثه.

2. الشروط الخاصة: بالإضافة إلى الشروط العامة هناك شروط خاصة تخص عقد التأمين البحري وتتمثل في الشكلية التي يجب أن تتوفر فيه ويشترط فيها المشرع أن تكون خطية أي كتابية ولذلك اعتبرت شرطا خاصا وليس عاما.

المطلب الثالث: الوثائق المتعلقة بالسفينة وبالبضاعة

أولاً: وثائق مرتبطة بالسفينة

يلزم القانون أن يحتفظ الربان على ظهر السفينة بأوراق ومستندات وذلك حتى يتييسر إشراف السلطات المختصة عليها وتتمثل هذه الوثائق في²:

¹ نفس المرجع السابق، ص 395.

² محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003، ص 52-53.

1. **سند التمليك البحري:** من مكتب ميناء التسجيل الواقع في بطاقة مقام (موطن) السفينة الحقيقي أو المختار.
 2. **دفتر التجارة:** المتضمن آخر الشكليات الطارئة على تجارة السفينة والموقع في آخر مرسى لها من جانب رئيس الميناء أو من جانب السلطة التي تمثله.
 3. **شهادة صحية:** بتوقيع مكتب الحجز الصحي في آخر مرسى للسفينة، وذلك للتأكد من نظافة السفينة من الأمراض المعدية والأوبئة للتثبت من الحالة الصحية في آخر ميناء أفلعت منه السفينة.
 4. **بيان الحمولة LA MANIFESTE:** هو عبارة عن مجموع سندات الشحن للبضائع الموجودة على ظهر السفينة هما وفي بعض الأحيان يكون بيان الحمولة مؤشرا من بعض الفصليات للدول المستوردة لهذه البضائع، ويتضمن بيان الحمولة على المعلومات التالية:¹
 - عدد علامات ونوع الطرود.
 - قيمة البضاعة.
 - مكان وصول البضاعة.
 - الوزن الخام للبضاعة.
 - اسم وعنوان المرسل إليه.
 - رقم وتاريخ بيان الحمولة.
 - ملاحظات وأختام الجمارك وتاريخ تأشيرها.
- إن بيان الحمولة وثيقة واحدة فقط وتكون لدى ربان السفينة ويجب تقديمه للجمارك عند رسو السفينة مباشرة.
5. **دفتر اليومية للسفينة:** يجب على الربان أن يمسك إضافة إلى الوثائق السابقة دفتر يسمى بيومية السفينة والذي يكون مرقم الصفحات ومؤشرا عليه من الإدارة البحرية (إدارة التفتيش البحري) وقد أسماه التفتيش البحري الجديد دفتر الحوادث الرسمي للسفينة ويذكر فيه الحوادث الطارئة والقرارات التي تتخذ أثناء الرحلة والملاحظات اليومية الخاصة بحالة الجو والبحر كما يشمل بيان الجرائم والأفعال التي يرتكبها البحارة أو المسافرون والعقوبات التأديبية التي وقعت عليهم والمواليد والوفيات التي حدثت في السفينة ويتوجب على الربان خلال 24 ساعة من وصول السفينة إلى الميناء أو المكان الذي رست فيه إختيارا أو اضطرارا أن يقدم دفتر الحوادث الرسمي للسفينة إلى الإدارة البحرية المختصة للتأشير عليها ودفتر اليومية كالدفاتر التجارية، حجة بما هو وارد فيه من بيانات حتى يثبت العكس، فهو حجة لصالح المجهز وهو أيضا حجة ضد المجهز، ولكن لا يجوز لمن يريد أن يستخلص منه دليلا لنفسه أن يجزي ما ورد فيه ويستبعد منه ما كان مناقضا لدعواه تطبيقا لقاعدة عدم جواز تجزئة الإقرار. وقد توجب على الربان في السفن ذات المحرك أن يسلك دفترا خاصا بالآلات المحركة يذكر فيها كمية الوقود التي أخذها عند السفر وما يستهلك منها يوميا وجميع ما يتعلق بالآلات المحركة.²
- ثانيا: الوثائق المرتبطة بالبضاعة³**

¹ المرجع السابق، ص 54-55.

² محمد عبد الفتاح ترك، نفس المرجع السابق.

³ حمدي أمير خالد، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 197، ص 57.

1. **شهادة الصحة:** قبل تصدير أي بضاعة موجهة للاستهلاك الإنساني أو الحيواني من الضروري اتخاذ التحاليل من قطاع صحي معروف، ولبيع تصدير اي بضاعة من هذا النوع قبل الحصول على شهادة الصحة باعتبارها إلزامية للعبور. وتعتبر هذه الشهادة حماية للمستهلك وضمانا لوصول البضاعة في وقتها المحدد قبل إنتهاء صلاحيتها حتى لا يكون هناك ضرر للمستهلك.
2. **شهادة النوعية:** هي وثيقة تشهد على النوعية الجيدة للبضائع المصدرة، تقدم في التصدير خاصة، وتكمن أهميتها في منع تسرب مواد مهربة أو مصنوعة داخل التراب الوطني، فهي تعمل على إظهار شفافية ونزاهة العمل التجاري للتجارة.
3. **شهادة المنشأ:** يتم إصدار هذه الشهادة من طرف الغرفة التجارية كمصدر (منشأ) البضائع أي في أي بلد أنشئت، وتأخذ هذه الشهادة بعين الاعتبار صناعة المنتج بكامله أو نسبة 75% على الأقل.
4. **وثيقة نقل البضائع الخطيرة:** تستعمل هذه الوثيقة فقط في حالة نقل البضائع الخطيرة مثلا الغز والمواد الكيميائية، وتحتوي هذه الوثيقة على المعلومات التالية:
 - اسم وعنوان المرسل.
 - اسم الشاحن.
 - وسم وسيلة النقل.
 - مكان الوصول.
 - الوزن الصافي.
 - وصف البضاعة.
 - نوع التغليف ومعلومات إضافية حول البضاعة.
5. **التصريح الجمركي:** يحرر التصريح الجمركي وفق الأشكال المنصوص عليها في أحكام هذا القانون الذي يبين بواسطته المصرح الوضع الجمركي الواجب تحديده للبضائع، وتقديم العناصر المطلوبة لتطبيق الحقوق والرسوم وحاجة المراقبة الجمركية (ق ح ج المادة 75 الفقرة 2) بمجرد قبول وتسجيل التصريح من طرف الجمارك فإنه يصبح عقدا حقيقيا ورسميا وصورته إثبات تودع لدى مصالح الجمارك في ظرف أقصاه 21 يوما ويكون في أربع نسخ توزع للمصرح، مديرية المحاسبة والمالية، الجمارك، ويقوم بعملية التصريح الجمركي الوكيل أو المكلف بالعبور.¹

المبحث الثالث: المتدخلون في النقل البحري

¹ نفس المرجع السابق.

إن حماية نقل البضائع سواء في حالة استيراد أو التصدير هي حماية مفقودة وسلسلة مترابطة تسعى دائما لترقية التجارة الخارجية ولهذا من الضروري وجود أشخاص يريون لا يعملون على ظهر السفينة ليقوموا بتقديم خدمات البرية ذات الأثر الفعال في تحسين التجارة البحرية.

المطلب الأول: المرشدين ووكلاء السفن والبضائع

أولاً: الدليل أو المرشد¹

المرشد هو الشخص الذي يدل ربان السفينة على خط السير الواجب الاتباع لدى الدخول في الميناء أو الخروج منه وترجع العلة في تقرير نظام إرشاد إلى أن الموانئ تزخر بالصخور والشعاب أو حطام السفن الغارقة أو بالمنشآت الفنية المتعددة التي تعرقل سير السفينة وتعرضها للخطر فيما لو ارتطمت بأحد هذه العوائق، القضاء عما يترتب على ذلك من شل حركة الملاحة في الميناء ولو من غير قصد، مما يتطلب أن يستعين الربان بالمرشد بالميناء لإزالة عوائقه ومسالكه.

والإرشاد في الموانئ إما أن يكون اختيارياً متروكاً لمشئنة الربان وتقديره وإما أن يكون إجبارياً بأن يلتزم الربان بالاستعانة بالمرشد عند دخوله الميناء أو خروجه منه، يلتزم المرشد بإرشاد الربان السفينة وتزويده بالمعلومات عن خط السير الواجب الإتباع لدى دخول السفينة في الميناء أو خروجها منه. وتختصر مهمة الإرشاد في توجيه الربان ولكن تبقى قيادة السفينة وإدارتها للربان أثناء قيام المرشد بعمله عليها وإجبار الربان لقبول تعليمات المرشد، بل يجوز أن يمتنع عن تقبلها إذا رأى فيها ما يعرض السفينة للخطر.

ثانياً: الوكيل أو المؤمن على السفينة (أمين السفينة)²

فيما مضى كان الربان بمجرد وصوله إلى الميناء يتولى تسليم البضائع إلى المرسل إليهم بعد أن يتحقق من شخصية كل منهم ويحصل على أجرة للنقل إذا كانت مستحقة عند الوصول وكان ذلك يقتضيه وقتاً طويلاً وجهداً شاقاً يضاف إلى جهود الربان في أداء مهامه الأساسية، وخيرة القانونية خاصة في مشكلات التسليم والتسلم ومنازعات الأطراف عقد النقل، يضاف كله أن السفينة ذاتها تظل عاطلة فلا تبحر حتى ينتهي ربانها من ذلك كله.

إلا أن دور الربان قد تغير في الوقت الحاضر إذ أن تطور بناء السفن وانتظام الرحلات البحرية بمواعيد محددة وضخامة تكاليف الاستغلال البحري للسفينة وبالتالي ضخامة الخسارة التي يتعرض لها مجهزة السفينة وهي عاطلة في الميناء. كل ذلك جعل مجهزة السفينة يفضل أن يختار في الموانئ الهامة التي تمر عليها سفينة عاملاً برياً يتولى القيام بعمليات التسليم كلها ويحصل على الأجهزة، بحيث يتمكن الربان من إبحار السفينة فور تفريغ البضاعة. إلا أن تعيين مثل هذا التابع البري يقتضي نفقات دائمة قد لا تقابل الحاجة إليه.

لذلك يلجأ المجهزة أو الربان بالإستعانة بأمين السفينة (الوكيل البحري) ويرتبط هذا الأخير بالمجهزة بمقتضى عقد يسمى أمانة السفينة. وعليه فإن أمين السفينة وكيل عن المجهزة ينوب عنه في تسليم البضاعة لأصحابها وتحصيل الأجرة وهو وكيل عادي لأنه يتعامل باسم المجهزة وليس باسمه الشخصي كما هو الحال في الوكالة بالعمولة.

وبتعبير آخر أمين السفينة هو شخص مستقل متخصص، وبالتالي ذو خبرة يعمل بمقتضى العقد الذي يبرمه مع المجهزة وكيلاً عنه في تسليم البضائع لأصحاب الحق في استلامها وتحصيل أجرة النقل. وهو الذي يستلم البضائع

¹ مصطفى كمال طه، مرجع سبق ذكره، ص 190.

² باديس فخر الدين، مرجع سبق ذكره، ص 21-24.

من الربان فور وصول هذا الأخير إلى الميناء وأمين السفينة أو الوكيل البحري لا يعمل لحساب مجهز واحد بل يستطيع أن يقوم بأعمال الوكالة هذه لعدد من المجهزين، ولهذا فإن عقد أمانة السفينة لا يعتبر عقد عمل إذ لا توجد بين أمين السفينة والمجهز علاقة تبعية وإنما عقد وكالة مأجورة وهو وكالة تجارية إذ أن موضوعها هو القيام بأعمال تابعة لأعمال التجارة البحرية.

ويلتزم أمين السفينة القيام بالأعمال التالية:

- يقوم بصفته وكيلا عن المجهز، بالأعمال المتعلقة بالحاجات المتعددة للسفينة والرحلة ما لم يتم بها الربان بنفسه، كشراء المؤن والوقود وقطع الغيار والتعاقد على إجراءات الإصلاحات.
- تسليم البضائع لشحنها في السفينة عند الانطلاق وتسليمها لأصحابها بعد تفريغها من السفينة عند الوصول، وفي الحالتين يلزم أمين السفينة بالمحافظة على البضائع، وإذا تقدم المرسل إليه لتسلم البضائع قام أمين السفينة في حضوره بفحصها ومراجعة عددها ووزنها والتحقق من الأرقام والعملات التي تميزها، ومعاينة البضائع التي تتم بحضور أمين يحتج بنتيجتها على المجهز وإذا أقر أمين السفينة وجود تلف أو عجز فيالبضاعة إلترم المجهز بهذا القرار كما لو كان صادرا منه شخصا والاحتجاجات والإخطارات المتعلقة بحالة البضاعة يصبح توجيهها إلى أمين السفينة ويحتج بها على النقل.
- اتخاذ سائر الإجراءات التحفظية التي كان الناقل يتخذها في مواجهة تأخر أصحاب البضائع في الاستلام، كأن يودع البضائع على مسؤوليتهم في المخازن الرصيف أو يصدر أمرا من القاضي المختص فيبيعها بالمزاد لذمتهم (إذا كانت البضاعة قابلة للتلف)، وإذا تقدم المرسل إليه لاستلام البضاعة وكانت الأجرة المستحقة عند الوصول وجب على أمين السفينة بصفته وكيلا عن المجهز أن يحبس البضائع ضمانا لاستفاء دين الأجرة، كما ينبغي أن يتحقق من صحة التسليم للمرسل إليه دون غيره، ويقوم أمين السفينة بالمطالبة بأجرة النقل وكيلا عن المجهز وأمين السفينة مسؤول أمام المجهز عن أخطائه الشخصية وذلك مثل تأخره في تسليم البضاعة أو عدم المحافظة عليها بعد تسليمها فتلقت أو سلمت تسليميا مغيبا دون أن يكن بيد المرسل إليه سند الشحن على أن مسؤولية أمين السفينة عن أخطائه الشخصية لا تنفي مسؤولية المجهز عنها بصفته موكلا يسأل عن الأخطاء التي يقع فيها الوكيل في تنفيذ وكالته.¹

ثالثا: الوكيل أو المؤمن على الحمولة (أمين الحمولة)²

يقوم أمين الحمولة بنفس الوظيفة التي يقوم بها أمين السفينة ولكن بالنسبة إلى المرسل إليه، فهو وكيل المرسل إليه في استلام البضاعة من الربان أو من أمين السفينة لحساب الشاحنين، وفي دفع الأجرة المستحقة عليهم والحاجة العملية هي التي خلقت أمين الحمولة أيضا، ذلك أن تزام أصحاب البضائع في الاستلام قد يلفهم جهدا ووقتا يوفره عليهم أمين الحمولة، الذي يكفيه أن يستلم من المرسل إليهم مساندهم ويتولى تمثيلهم في استلام البضائع من أمين السفينة.

وأمين الحمولة كثيرا ما يكون وكيلا بالعمولة وذلك إذ أن سند الشحن للحامل وقدمه المرسل إليه لأمين الحمولة بحيث يستلم البضاعة باسمه الشخصي وكأنه هو المرسل إليه، أو إذا كان سند الشحن أذنيا فظهره المرسل إليه لأمين الحمولة تظهيرا ناقلا (للحمولة) للملكية فأصبح وكأنه هو المرسل إليه الأخير، إلا أنه لا شيء يمنع بطبيعة الحال من أن يكون وكيلا عاديا يستلم البضاعة بهذه الصفة أو باسم المرسل إليه.

¹باديس فخر الدين، نفس المرجع السابق.

²باديس فخر الدين، مرجع سبق ذكره، ص24-25.

إن اشتراك أصحاب البضائع جميعاً في التسليم قد يؤدي إلى الخلط الفوضى وبقاء السفينة في الميناء وقتاً غير قصير، فقد يؤدي العمل على أن يمثل جميع أصحاب البضائع المنقولة أمين واحد للحمولة يقوم بتسليمها ودفع أجرة نقلها وتوزيعها عليهم.¹

وإذا كانت عمليات تسليم البضاعة لا تتم بين الربان والمرسل غليه مباشرة، إنما بين أمين السفينة بوصفه ممثلاً للمجهز وأمين الحمولة بوصفه ممثلاً للمرسل إليه فقد يحصل أن تقع هاتان الوظيفتان على رأس شخص واحد يكون ممثلاً للجمهوريّة وممثلاً في نفس الوقت نتيجة لانتشار شرط "التفريغ السريع" في سندات الشحن وبمقتضى هذه الشروط تكون للربان أن يقوم بتفريغ البضاعة دون انتظار حضور المرسل إليه أو ممثله وحينئذ يستلم أمين السفينة البضاعة من الربان ويتولى نقلها إلى المخازن على مسؤولية المرسل غليه ونفقتة، ويعتبر أميناً للسفينة وأميناً للحمولة في آن واحد ويلتزم أمين الحمولة بوصفه وكيلًا عن المرسل إليه القيام بالتالي:

- تسليم البضاعة بعد تفريغها من السفينة ويقضي ذلك أن يقوم أمين الحمولة بالثبوت من حالة البضائع الخارجية وشكلها الظاهر وعدد الطرود أو الكمية أو الوزن ومطابقتها بالبيانات الواردة في سند الشحن، وأن يقوم بالمحافظة على البضاعة بعد تفريغها وحراستها واستفتاء الإجراءات الجمركية عنها حتى تدخل حيازة المرسل إليه.

- المحافظة على حقوق المرسل إليه فإذا كشف عجز أو تلف بالبضاعة عند تسلمها وجب أن يقوم بتحرير الاحتجاجات التي يفرضها القانون وأن يخطر المرسل إليه بحالة البضاعة وما يتخذه من إجراءات في الوقت حتى يتمكن من المرسل إليه من رفع دعوة قضائية في الميعاد القانوني دفع أجرة النقل إذا كانت مستحقة كلها أو بعضها عند الوصول.

وأمين الحمولة مسؤول في مواجهة المرسل إليه عن تنفيذ هذه الالتزامات فإذا قصر في تنفيذ واحد أو أكثر كان مسؤولاً عن تعويض المرسل إليه ما أصابه من ضرر.²

المطلب الثاني: المتدخلين الآخرين في عملية النقل البحري

أولاً: التعهد بعمليات العبور: يعتبر القائم بالعبور على أنه أساس وساطة عمليات النقل يمكن أن يكون وكيل معتمد لدى الجمارك مكلف بخدمات التأمين في إطار وثائق بوليصة التأمين لمختلف الشاحنين، ناقل ومراقب بحري، فهو يؤمن عملية العبور كما يعرف القائم بالعبور على أنه الرجل الأهم في التجارة الخارجية وأنه المهيكّل للعمليات من نقطة لأخرى وتكتفي به الخبرة اللازمة بمهامه الكفاءة في التبادلات الخارجية فيعتبر بذلك القائم بالعبور وكيلًا لقاء أجرة ويقوم لحساب موكله باستلام للبضائع من الناقل البحري وبتأتمام المعاملات الجمركية وتحدد مسؤوليات القائم بالعبور حسب العقد المبرم مع الزبون ومختلف هذه المهام والمسؤوليات، بإمكانه أن يكون:³

1. وكيل نقل: حسب المادة (17) يعرف وكيل النقل على أنه الشخص المادي أو المعنوي، يلزم تحت مسؤوليته وباسمه الخاص لنقل البضاعة لفائدة زبون وفي إطار احترام الشروط في القانون التجاري، والمشتراط في عمله اشتراك خدماته مع متدخلين آخرين مثل المناولة في الميناء، العون البحري والسمسار والتأمين... الخ، مهامه تكمن في العمل التفاوضي الجزافي على الأحجام والعينة للبضائع مع الزبائن.

¹ نفس المرجع السابق.

² نفس المرجع السابق.

³ قانون الجمارك، المادة 17.

وقبل القيام بعقد تجاري، يشترط موافقة مجلس للتحكم في مجمل المؤشرات التي تمثل الكميات لنوعية النقل خاصة في الثمن، السرعة، التأمين، التنظيم والصرامة في العمل.

2. وكيل بالعمولة: إن عملة محدد بالإرسال، الشحن وتفريغ البضائع، فهو غير مسؤول عن الأعمال الأخرى بل هو مسؤول في حدود وسائله المتاحة وعليه الإجابة إلا على أخطائه الفعلية، كما يمكن أن يكون المكلف بالعبور بالميناء بمهمة استقبال البضائع على عاتقه لوضعها على ظهر السفينة أو تسليمها لأصحابها بعد عملية التفريغ.

3. الوكيل المعتمد لدى الجمارك: هو شخص طبيعي أو معنوي يزاول نشاطه باعتماد من إدارة الجمارك الواضع لإجراءات التصدير والاستيراد لفائدة زبون معين بوكالة مقابل وثائق تبع بذلك ويحسب هيكله يقوم لإجراءات وضع البضائع تحت مراقبة الجمارك ومختلف المهام لوضع ضمان أمام إدارة الجمارك لصالح السمسار البحري، وحسب المادة 78 من قانون الجمارك لا يمكن لأي أحد أن يتهم لصالح الغير القيام بالإجراءات الجمركية المتعلقة بالتصريح المتصل للبضائع إذا لم يكن متعمدا لدى الجمارك يشترط شمول معرفة علمية من مدارس مختصة.

ثانيا: المقاول البحري (متعهد الشحن والتفريغ):¹ هو مؤسسة تتولى الأعمال المادية اللازمة لرفع البضاعة على ظهر السفينة (الشحن) أو إنزالها منها (التفريغ) ويستعين في ذلك بعمال متخصصين في كل مينائهم وبأدوات خاصة هي الصنادل أو الروافع أو ما يماثلها.

ويرتبط عمل المقاول البحري بعقد الشحن والتفريغ أي أن هذا العقد هو الذي يتعهد بمقتضاه أحد أطراف النقل البحري الناقل، الشاحن أو المرسل إليه إلى مقاول متخصص للقيام بعمليات شحن البضائع والرقابة بالقدر اللازم في العمليات المرتبطة بها خشية حدوث أي ضرر أو تلف بها ما دامت تحت يده، إعداد المخازن بدائرة الميناء أو استئجارها والتحقق من صلاحيتها، واتخاذ كافة الاحتياطات اللازمة لمنع حصول أضرار بالبضاعة وتأمين سلامتها ضد الحريق والسرققة وعليه يمكن القول أن مهمة مقاول الشحن والتفريغ قاصرة على العمليات المادية الخاصة بشحم البضاعة في السفينة وتفريغها منها فلا يتدخل في العمليات القانونية المتعلقة بفحص البضاعة وتسليمها للمرسل إليه.

المطلب الثالث: الشركات المتدخلة في عمليات النقل البحري
أولاً: الموانئ²

يعتبر الميناء نقطة وصل بين وسائل النقل البحري ووسائل النقل الداخلي من قنوات ملاحية وسكك حديدية وطرق، على العموم يتكون الميناء من ثلاثة عناصر:

1. مساحة مائية تتصل مباشرة بخطوط الملاحة البحرية ويتعين أن تكون هذه المساحة محمية من الأمواج والظواهر الطبيعية المعاكسة.
2. مساحة أرضية تتصل بداخلية الدولة عن طريق وسائل النقل الداخلي المختلفة.
3. واجهة بحرية تتواجد عليها مجموعة من المراسي، وتستمد الموانئ البحرية مكانتها مما تقدمه للنقل البحري والتجارة الدولية من خدمات وتسهيلات.

مهام الميناء:

- تسيير ومراقبة العمليات البرية والبحرية المرتبطة بالعبور في الميناء.

¹ باديس فخر الدين، مرجع سبق ذكره، ص 29-30.

² باديس فخر الدين، مرجع سبق ذكره، ص 27.

- تسيير الخدمات المينائية من شحن وتفريغ البضائع.
- تزويد المتعاملين الاقتصاديين بالوسائل المادية المتعلقة بعملية المناولة وبالموارد البشرية للقيام بذلك.
- متابعة عملية مناولة البضائع مع وكلاء السفن والتنسيق معهم لإتمام عملية الشحن أو التفريغ بطريقة جيدة ولتفادي أي مشكل.

ثانياً: الجمارك¹

إن إدارة الجمارك تتولى من جهة استيفاء الرسوم المتوجبة عن البضائع المستوردة والمصدرة، وإعداد التشريعات والتعريفات الجمركية ومن جهة أخرى المسؤول الأول دون إدخال البضائع أو تصديرها بصورة مخالفة للقانون ولهذه الغاية فهي تقوم بالعمليات التالية:

تتأكد مصلحة الجمارك من الشروط المطلوبة في بيان العبور ووحدات النقل والبضائع وذلك وفقاً لأحكام النظام الجمركي، والإجراءات الجمركية في مكتب الوصول، تقدم وحدات النقل المحملة وعليها الأربطة والأختام. في حالة سليمة مع بيان العبور المتعلق بالبضاعة إلى السلطة الجمركية، تقوم الجمارك في مكتب المقتصد بأية رقابة ترى أنها ضرورية للتأكد منها إذا كان المصرح الناقل وقد وفى بجميع التزاماته، وتتحقق مع عدم تلاعب في وحدة النقل وسلامة الأربطة والأختام وعلامة التعريف.

تدون الجمارك على بيان العبور تاريخ تقديم وحدة النقل ونتائج أية رقابة ويعاد بيان العبور إلى الشخص المصرح.

تحتفظ إدارة الجمارك في مكتب المقتصد بنسخة أو أكثر من بيان العبور.

شروط العبور الجمركي هي كالتالي:

تقديم تصريح: بصفة عامة التصريحات المودعة لدى قطاع الجمارك معروفة ومعلومة ويقدم عن قابليتها بملفات تجارية في العمليات التالية:

- الاستيراد.
- الرص البحري: بالنسبة للرص البحري للبضائع، واجب على المستوردين خلق سندات شحن في ميناء الشحن (الانطلاق) للنقل المباشر وبصفة خاصة نحو إقليم جمركي سندات الشحن الصادرة في ميناء الشحن مبنية بتاريخ استقبال البضائع واستلام الناقل لها من وقت شحنها.

ثالثاً: خدمات التأمين: يمكن تقسيم تأمين النقل البحري إلى قسمين:²

1. تأمين Assurance Corps تخص السفن.
 2. تأمين Assurance Fucultes وتخص البضائع.
- إن الأهمية البالغة لحجم البضائع المنقولة في الملك البحري وتحمله من مبالغ ضخمة التي تجعل الخسارة الملحة بها بالغة الأهمية، وهذا في حالة حدوث أخطار وخسارة في الناقلات والمنقولات مما يتعرض لأصحاب الشأن للتأمين عنها وهذا بتدخل المؤمنين (شركات التأمين).
- إن شروط التأمين هي بصفة تعاقدية بين المؤمن والمؤمن له وهما صنفان من اتمام ضمانات التأمين، فيما يخص التأمين على البضائع:

التأمين على طريقة FAP-SAUF

التأمين لجميع الأخطار Tous Risque

¹ نفس المرجع السابق، ص 27-28.

² نفس المرجع السابق، ص 28-29.

أ. تأمين الأضرار البحرية المميزة: في هذا النوع من التأمين، التغطية تمس أخطار التلف والضياع التي تتعرض لها البضائع المشحونة ويعفى المؤمن عن كل حالة غير متوقعة وغير مبنية في الشروط العامة للتأمين (القوة القاهرة الحروب، الأعاصير... الخ) وهذا النمط من التأمين يغطي على طول رحلة النقل دون انقطاع.

ب. تأمين كل المخاطر: وهو لا يعني أن المؤمن يؤمن جميع الأخطار فهو يغطي كل خسارة أو ضياع تتعرض له مادة موضوع التأمين طيلة مدة النقل من حيث الحجم والكميات، راجع عن حدث عظيم (حدث مميز، موصوف أو خاص) وكل تلف أو خسارة مادية راجعة عن حالة غير متوقعة أو فجائية لقوة القاهرة إلا حالة السبب يسقط عن إنشاء مستبعد، حالة الحرب مثلا.

خلاصة الفصل:

دراستنا لهذا الفصل سمحت لنا بالوصول إلى مجموعة من نتائج تكمن في أن قطاع النقل هو قطاع حيوي وهو الركيزة الأساسية التي تعتمد عليها العمليات التجارية والمبادلات الدولية، فنقل أطنان من السلع والبضائع عبر القارات يتطلب دون شك وسائل النقل المتطورة وأهمها السفن في النقل البحري. تكمن أهمية النقل في أنه يسهل التبادل التجاري في المناطق والدول حتى الأكثر بعدا عن بعضها البعض، ضف إلى ذلك أن لهذه الطريقة في النقل (النقل البحري للبضائع) مكانة دولية هامة الشيء الذي تعكسه مختلف الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تسعى لتنظيم عمليات النقل البحري للبضائع بين مختلف دول العالم، وذلك بإبراز التزامات الأطراف المشاركة في هذه العملية (الشاحن-الناقل) والتعرف على الإجراءات اللازمة في حالة حدوث خلل فيها.



الفصل الثاني: مدخل حول التجارة الدولية

تمهيد:

معظم التجارة الخارجية التي تقام حاليا تجري عن طريق النقل البحري، وهذا ما يؤدي إلى تحسين المستوى الاقتصادي وتمكنه من التخلص من الفوائض المحتملة من السلع والبضائع والخدمات عن طريق التصدير، كما للموانئ دور كبير في تنظيم عمليات التجارة الخارجية وذلك بفضل التخطيط الجيد للميناء وتقديم أحسن الخدمات وبالتالي تطوير الاقتصاد الوطني، ويتم كل هذا بفضل الأسطول البحري لكل بلد.

كما أن عمليات النمو الاقتصادي وتوسع تجارة أي بلد ترتبط ارتباطا وثيقا بقطاع النقل البحري، وهذا راجع إلى كثرة الطلب عليه نظرا للتسهيلات التي يقدمها كإخفاض التكاليف مقارنة بأنواع النقل الأخرى، مما يجعله الركيزة الأساسية للمبادلات الخارجية الجزائرية.

حيث معظم المبادلات التجارية الخارجية الجزائرية تتم عن طريق البحر سواء في الخطوط المنتظمة أو غير المنتظمة، إذ ساهم النقل البحري في ترقية الاقتصاد الوطني والتجارة الخارجية ككل وذلك بتشجيع الصادرات الوطنية عن طريق تخفيض تكاليف النقل.

سنتطرق في هذا الفصل إلى:

المبحث الأول: عموميات حول التجارة الدولية.

المبحث الثاني: عمليات التجارة الدولية وارتباطها بالنقل البحري.

المبحث الثالث: التجارة الدولية في الجزائر.

المبحث الأول: عموميات حول التجارة الدولية

لا تستطيع مختلف الدول العيش في معزل عن بعضها مهما اختلفت هذه الأخيرة سواء من حيث أنظمتها السياسية المعتمدة أو من حيث درجات تقدمها الاقتصادي، فالحاجة لإشباع احتياجات الأفراد من السلع والخدمات ورؤوس الأموال يجعل من الضرورة الاندماج فيما يعرف بالتجارة الدولية أمام استحالة تلبيةها محليا، وتعرف هذه التجارة على أنها عملية انتقال السلع والخدمات بين دول العالم، إلى جانب حركة رؤوس الأموال.

وزمنيا تعد التجارة الدولية من أهم وأقدم العلاقات الخارجية بين الجماعات الدولية والتي تطورت تطورا كبيرا في الساحة العالمية لازدياد الحاجات العالمية للتبادل السلعي والخدمي، مما زاد في دائرة المشاركين في هذا المجال.

المطلب الأول: مفهوم التجارة الدولية

ترتكز التجارة الخارجية على دراسة العلاقات الاقتصادية الدولية من خلال تبادل سلع مادية خدمات، حركة رؤوس الأموال بين مختلف دول العالم، فهي تفتح الأبواب لكل بلدان العالم لتطوير اقتصادها.

يمكن إعطاء مجموعة من التعاريف حول التجارة الخارجية:

- تعرف التجارة الخارجية بأنها "أحد فروع علم الاقتصاد تختص بدراسة المعاملات الاقتصادية الدولية، ممثلة في حركات السلع والخدمات ورؤوس الأموال بين الدول المختلفة".
 - تعتبر التجارة الخارجية هي عملية التبادل التجاري التي تتم بين الدولة والعالم الخارجي وتشمل عملية التبادل هذه السلع المادية، الخدمات، النقود واليد العاملة.
 - هي عملية التبادل التجاري في السلع والخدمات وغيرها من عناصر الإنتاج المختلفة بين عدة دول بهدف تحقيق منافع متبادلة لأطراف التجارة.¹
 - وتعرف على أنها مختلف المعاملات التي تتم بين المقيمين وغير المقيمين في بلد معين، أو بين المقيمين إلى اقتصاد معين والمنتمين إلى اقتصاد آخر، والتي يكون موضوعها اقتصاديا، مبادلة سلعة أو خدمة أو حركة أشخاص أو تدفق رؤوس الأموال.
- وتجدر الإشارة هنا إلى نقطة مهمة في ضرورة الانتباه للفرق الموجود بين مصطلحي التجارة الدولية والتجارة الخارجية.

فالمصطلحين وإذا كانا يستخدمان من طرف الكثير للتعبير عن مضمون واحد، إلا أنهما على اختلافات جوهرية، وإن كان الاختلاف الجوهرى بين المصطلحين يرتبط أساسا بقدرة عناصر الإنتاج التنقل دوليا، إلا أننا ولأجل التوضيح أكثر نجعل هذا الاختلاف في نقطتين:

- **اختلاف من حيث موضوع المبادلة:** فاستخدام مصطلح التجارة الخارجية يدل على أن موضوع المبادلة مقتصر على التجارة المنظورة وغير المنظورة، أي تجارة السلع والخدمات فقط في حين أن استخدام مصطلح التجارة الدولية معناه أن موضوع المبادلة يشمل زيادة حركة السلع والخدمات حركة عنصري العمل ورأس المال.

- **اختلاف زمني:** فمصطلح الاجارة الخارجية كلاسيكيا، في حين يعتبر مصطلح التجارة الدولية مصطلحا حديثا، ارتبط ظهوره واستخدامه بصدور البيان الختامي لجولة الأوروغواي من جولات المفاوضات متعددة الأطراف في إطار الاتفاقية العامة للتجارة والتعرف على الجمركية GATT في شقها الثاني بمراكش سنة 1994.

ومما سبق يمكن تعريف التجارة الخارجية والدولية على أنها تلك المعاملات التجارية الدولية في صورها الثلاثة (انتقال السلع والخدمات ورؤوس الأموال والأشخاص) تنشأ بين أفراد يقيمون في وحدات سياسية مختلفة أو بين حكومات أو منظمات اقتصادية فقط، وأن التخصص الدولي في الإنتاج وتقسيم العمل الدولي هما أصلا التجارة الخارجية.²

المطلب الثاني: أهمية وأسباب التجارة الدولية

تعد التجارة الخارجية من القطاعات الحيوية في أي مجتمع من المجتمعات سواء كان هذا المجتمع متقدما أو ناميا، فالتجارة الخارجية تربط الدول مع بعضها البعض، إضافة إلى أنها تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدولة، وتساعد في رفاهية دول العالم عن طريق توسيع قاعدة الموارد الإنتاجية بشكل عام، فهي توفر لكل دولة المنتجات التي لا يمكن إنتاجها محليا أو بتكاليف أقل نسبيا من تكلفة إنتاجها محليا.

¹ جاري فاتح، محاضرات في تقنيات التجارة الدولية، أولى ماستر، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2019/2018، ص7-8.

² جاري فاتح، نفس المرجع السابق.

أولاً: أهمية التجارة الدولية¹

تكمن أهمية التجارة الخارجية في:

- تعطي الفرصة لكل دولة في الحصول على بعض المنتجات والخدمات التي لا تتوفر لديها.
- زيادة رفاهية البلاد عن طريق توسيع قاعدة الاختيارات فيما يخص مجالات الاستهلاك والاستثمار وتخصيص الموارد الإنتاجية بشكل عام.
- تعتبر مؤشراً جوهرياً على قدرة الدول الإنتاجية والتنافسية في السوق الدولي وهذا المؤشر مرتبط بالإمكانات الإنتاجية المتاحة وقدرة الدولة على التصدير ومستويات الدخل فيها، قدرتها على الاستيراد، هذا ما ينعكس على رصيد الدولة من العملات الأجنبية وآثاره على الميزان التجاري.
- تقسيم العمل، بمعنى أن تخصص كل دولة في إنتاج منتج معين وهذا راجع إلى عوامل مختلفة منها: المناخ أو البيئة الطبيعية، التفاوت في القوة البشرية وفي كمية رؤوس الأموال المتوفرة، التفاوت في نفقات النقل، فهناك دول تملك أراضي لكن لا تملك قوى بشرية مؤهلة والعكس صحيح، كما هناك دول أخرى تملك قوى بشرية مؤهلة وأراضي، لكن تنقصها الموارد المالية وهذا يؤدي إلى أن القدرة على إنتاج السلع مختلفة سيكون موزعاً بدون تساوي.
- للتجارة علاقة وثيقة بالتنمية الاقتصادية فهذه الأخيرة ينتج عنها ارتفاع مستوى الدخل القومي وهو بدوره يؤثر في حجم ونمط التجارة الخارجية كما تهدف التجارة الخارجية إلى زيادة إنتاج السلع، وهذا يؤدي إلى زيادة قدرة الدولة على التصدير إلى الخارج وبالتالي الحصول على مكاسب جديدة لزيادة الاستثمارات ومن ثم زيادة التكوين الرأسمالي والنهوض بالتنمية الاقتصادية.

ثانياً: أسباب التجارة الدولية يرجع سبب قيام التجارة الخارجية بين الدول إلى أصل المشكلة الاقتصادية والتي نسميها بمشكلة الندرة النسبية، وتتمثل هذه الأسباب فيما يلي:

- ليس لكل البلدان الإمكانيات التي تكفي لإنتاج كل السلع والخدمات.
- اختلاف تكاليف إنتاج السلع بين البلدان المختلفة.
- نظراً لاختلاف البيئة.
- اختلاف مستوى التكنولوجيا.
- عدم إمكانية تحقيق الاكتفاء الذاتي.
- وجود فائض في الإنتاج.
- بغرض الحصول على أرباح (عملة صعبة) من التجارة الخارجية.
- رفع المستوى المعيشي.²

المطلب الثالث: مشاكل التجارة الدولية

تواجه التجارة الخارجية عدة مشاكل على المستوى المحلي والدولي وهذا راجع إلى التغيرات التي يشهدها الاقتصاد العالمي، حيث يؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة على التجارة الخارجية وتتمثل هذه المشاكل في:³

أولاً: مشاكل محلية

- تدني مستوى جودة المنتجات.
- نقص مستلزمات الإنتاج الزراعي والصناعي.

¹ محمد زكي الشافعي، الاقتصاديات الدولية، دار النهضة العربية، 1973، ص15.

² جاري فاتح، مرجع سبق ذكره، ص9.

³ عبد الباسط وفاء، دراسات في مشكلات التجارة الخارجية، دار النهضة العربية، 2000، ص120.

- ارتفاع تكاليف الإنتاج.
- صعوبة تحديد حجم الفائض التصديري.
- اختلاف هيكل الإنتاج التصديري.
- مشكلة التمويل، حيث من بين المشاكل التي تكثر في هذا المجال صعوبة القيام بالإجراءات اللازمة للعمليات التجارية وطول مدتها.
- مشكل النقل، حيث أغلب الهيئات والمؤسسات تعاني نقص في هذا المجال كإخفاض طاقة أسطول النقل، عدم استخدام أساليب نقل حديثة، عدم توفر شبكة طرق موانئ أكثر ملائمة ومشكلة التكديس في الموانئ.
- ارتفاع تكاليف النقل وتعقيد إجراءاته، الذي يشكل عائقا للمؤسسات العاملة في التجارة الخارجية وبالتالي نقص المردودية الإنتاجية والسبب في ذلك نقص نشاط هذه المؤسسات مما يؤدي حتما إلى ارتفاع أسعار مختلف السلع المستوردة وبالتالي انخفاض الطلب.
- مشكل التخزين الذي يظهر في نقص المخازن مما يولد مشكلة تكديس السلع.

ثانيا: المشاكل الدولية

1. **طبيعة الأسواق الخارجية:** ويظهر ذلك في التبعية الاقتصادية للدول وكان ذلك أكبر أثر في إضعاف التجارة الخارجية للدول النامية وما ترتب من آثار سلبية للتبعية الاقتصادية ظهرت في أشكال مختلفة هي:¹
 - تبعية قطاع التجارة الخارجية.
 - التبعية التكنولوجية.
 - التبعية النقدية (السيطرة على النقد المحلي).
 - التبعية التمويلية (اعتماد التنمية على رؤوس الأموال الأجنبية).
- وبناء على ما تقدم نجد:
- تبعية قطاع التجارة الخارجية: وتظهر في تخصص الدول المتخلفة في إنتاج وتصدير المواد الأولية ونشاطها الرئيسي هو النشاط الأولي أي الاستغلال المباشر لما هو في باطن الأرض أو سطحها (الصيد البري والبحري، الزراعة، الرعي والغابات).
 - 2. **المشكل المرتبط بتقلبات أسعار الصرف الأجنبي:** ونقصد احتمال دفع قيمة أكبر أو تحصيل إيراد أقل وهذا ناتج عن استخدام عملة أخرى غير العملة الوطنية وتظهر مخاطر الصرف في:
 - مخاطر الصفقات أو التحويلات. Les Risque de conversions ou de transaction.
 - مخاطر الذمة المالية أو المحاسبية Les Risque de patrimonial ou comptable

¹ عبد الباسط وفاء، مرجع سبق ذكره، ص122.

– مخاطر القدرة التنافسية Les risque de compétitive.

ثالثاً: مشكل فرض القيود على التجارة الخارجية: أي فرض ضرائب جمركية عالية على الواردات من الخارج وكذا اعتماد نظام الحصص وهذا يؤدي إلى خلف فائض اقتصادي ضخم في الدول التي تعتمد التصدير مما يهدد الأسواق العالمية.

رابعاً: مشكل النقل الخارجي:

- صعوبة الحجز في الميعاد الملائم.
- وصول البضائع إلى صاحبها في وقت غير ملائم.
- الأساليب المستعملة غير ملائمة لذلك (أي أساليب النقل الخارجي).
- المشاكل المرتبطة بالموانئ الدولية.

المبحث الثاني: عمليات التجارة الدولية وارتباطها بالنقل البحري

كان لصناعة النقل البحري دور كبير في تنمية اقتصاد الدول المتقدمة كإنجلترا، فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية.

واعتماد الدول النامية على الأسطول البحري يعد من الأولويات لتأمين تمويناتها من الواردات وكذا تسويق منتجاتها الإستراتيجية نحو الخارج. وترتبط عملية النمو الاقتصادي وتوسع تجارة أي بلد ارتباطا مباشرا بقطاع النقل البحري لكثرة الطلب عليه نظرا للتسهيلات التي قدمها هذا الأخير وقدرة استيعابه لحجم السلع المنقولة وقلة تكاليف النقل البحري، لذلك يعتبر الركيزة الأساسية للمبادلات الخارجية الجزائرية.

المطلب الأول: أساليب التعاقد

رأت الغرفة التجارية للتجارة الدولية أنه من الضروري استخدام قواعد وشروط موحدة للتجارة بما أن حركة نقل البضاعة تمر عبر عدة وسائط للنقل من بلد لآخر فوحدة هذه الرموز على مستوى دولي تشكل لغة واحدة بين المشتري والبائع وهذا لتفادي المشاكل وتمثلت هذه الشروط في أساليب قواعد التعاقد.

أولاً: قواعد التجارة الدولية INCOTERM¹:

هي اختصار للكلمة الانجليزية MINTERNATION AL COMMERCIAL TERM توضع هذه القواعد انتقال الأخطار والتكاليف بين البائع والمشتري ولا تبين نقل ملكية البضاعة حيث يتم تبينها بوثائق أخرى. تنقسم قواعد التجارة الدولية إلى أربع عائلات هي:

C" COST OR CARRIAGE" (COUT OU PORT)

D "DELIVERED" (RENDU)

E "EX WORKS" (EXW)

F "FRANCO" (FREE)

تجمع هذه العائلات ثلاثة عشر قاعدة وهي:

- ستة منها لكل أنواع النقل.
- ستة مخصصة للنقل البحري فقط.
- واحدة للنقل البري.

تبين هذه القواعد:

- انتقال الخطر.
- تكاليف النقل.
- التأمين.
- إجراءات الجمركة.
- إيداع والخازن.
- طبيعة الوثائق.

وعلى كل قاعدة أن تتبع بمكان الإرسال مثلا: FOP ALGERIE

لقد أجريت على القواعد التجارية عدة تغييرات أهمها تغييرات سنة 1990 وأهم ما جاء فيها تكييفها مع تبادل المعلومات آليا النظام الالكتروني لتبادل المعلومات، الأخذ بعين الاعتبار التغييرات التقنية للنقل وكذلك وحدة القياس، الحملات والأوزان في الحاويات والنقل المتعدد.

ملاحظة: يتم الاتفاق على قواعد التجارة الدولية في عقد البيع وليس النقل.

ثانياً: القواعد البحرية²

¹ شعبان شاوش بيسمينة، ساسي خديجة، دور النقل البحري في ترقية التجارة الخارجية، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدراسات التطبيقية في التجارة الدولية، كلية الحقوق والعلوم التجارية، جامعة محمد بوقرة، بومرداس، 2004/2003، ص30.

² شعبان شاوش بيسمينة، ساسي خديجة، مرجع سبق ذكره، ص31.

1. قاعدة FREE ALONG SIDE SHIP-FAS:

إن هذه القاعدة تبين أن واجبات والتزامات المصدر تنتهي عندما يتم وضع البضاعة على طول الرصيف في ميناء الشحن بعد ذلك على متن السفينة ومن ثم تبدأ التزامات المستورد، يتحمل الحقوق الجمركية الخاصة بتصدير واختيار الناقل وتحمل مصاريف وتكاليف الرحلة البحرية حتى وصول البضاعة إلى المكان المناسب.

2. FREE ON BOARD-FOB:

وفق هذه القاعدة يتحمل البائع:

- النفقات الجمركية الخاصة بالتصدير.
- وضع البضاعة على ظهر السفينة التي اختارها المستورد.
- دفع مصاريف الشحن لكي لا تدخل في المصاريف.
- أما مسؤولية المشتري تكمن في:
- اختيار وسيلة النقل.
- انشاء عقد النقل ودفع المصاريف.
- يتحمل كل المخاطر من لحظة وضع البضاعة على متن السفينة عند الانطلاق.

3. قاعدة fcost insurances and freight-cif:

وفي هذه القاعدة يقوم المصدر ب:

- وضع البضاعة على ظهر السفينة.
- إنشاء عقد النقل ودفع المصاريف حتى ميناء التفريغ.
- دفع مصاريف التفريغ.
- دفع مصاريف التأمين.
- أما المستورد فيستلم البضاعة من ميناء الوصول ويتحمل مخاطر النقل لحظة وضع البضاعة على ظهر السفينة.

4. قاعدة COST AND FREIGHT-CFR¹:

يقوم البائع ب:

- وضع البضاعة على ظهر السفينة.
- إنشاء عقد النقل ودفع التكاليف حتى ميناء الوصول.
- دفع تكاليف التفريغ.
- أما المشتري:
- استلام البضاعة من الميناء متفق عليه.
- تحمل مخاطر النقل من لحظة وضع البضاعة على ظهر السفينة في ميناء الانطلاق.

5. قاعدة DELIVERED EXCHIP-DES:

يقوم البائع بوضع البضاعة في المكان المتفق عليه ويدفع التكاليف أما المشتري فيستلم البضاعة في ميناء الوصول ويتحمل تكاليف التفريغ.

6. قاعدة DELIVERED EXQUAY-DEQ:

¹شعبان شاوش بيسمينة، ساسي خديجة، مرجع سبق ذكره، ص32.

هذه القاعدة مثل سابقتها غير أن مسؤولية البائع تنتهي على رصيف الوصول فتكون مصاريف التفريغ على عاتقه.

المطلب الثاني: مكانة النقل البحري في الاقتصاد الوطني

لنقل البحري تأثير إيجابي على المستوى الإستراتيجي أو الاقتصادي وذلك كالتالي:¹

أولاً: على المستوى الإستراتيجي

1. تخفيض التبعية:

بعد الاستقلال كانت عمليات النقل البحري تتم عن طريق الناقلات المستأجرة مما ترتب عن ذلك تبعية مطلقة للخارج وتسرب العملة الصعبة، الأمر الذي جعل الجزائر تفكر في امتلاك أسطول تجاري خاص، وهذا للتقليل من التبعية للخارج وكذا لامتلاك الحق في التفاوض الخاص بأسعار الشحن ونوع الخدمات المقدمة. ونجد أن الجزائر تعتمد اعتماداً شديداً كلياً على البحر في تسوية تجارتها الخارجية التي يغطي النقل البحري 80% منها لتسوية عمليات التمويل والتصدير بهذا الأسطول التجاري.

2. تحقيق التكامل الاقتصادي:

امتلاك أسطول بحري لا يمكن فقط في تسهيل متطلبات التجارة الخارجية وإنما يساهم أيضاً في ترقية المبادلات التجارية وتنشيطها بين الدول المطلة على البحر والتي تهدف إلى تطوير الملاحة الإقليمية الوطنية، كما أن امتلاك مختلف أنواع السفن يسمح بنقل السلع والبضائع بين مختلف الموانئ المحلية مما يقلل من التكاليف ويرفع من المردودية.

والملاحقة الإقليمية عرفت تطوراً هاماً في السنوات الأخيرة وأهم الأهداف المسطرة على هذا المستوى تنحصر في تمكين التجهيز الوطني من التغطية التامة لنشاط النقل البحري، حيث نجد أن توزيع المحروقات بين الموانئ الوطنية يتم بصورة كلية من طرف الشركة الوطنية لنقل المحروقات والمواد الكيماوية (SNTM-HYDROC)، أما فيما يتعلق بالبضائع المتنوعة خارج المحروقات فإن نسبة التغطية تعتبر ضعيفة إذا ما قارنا رقم أعمال الشركة المعنية بنقل هذه البضائع والشركات الأجنبية المخصصة في نفس الغرض إما عن طريق التجهيز الأجنبي أو الاستئجار للسفن الأجنبية.

ثانياً: على المستوى الاقتصادي

تتمثل مكانة النقل البحري في الاقتصاد الوطني من خلال مساهمته في تكوين الناتج الداخلي الخام. إذ يصنف قطاع النقل البحري في المحاسبة الجزائرية ضمن النقل والاتصالات، وتعد نسبة مساهمة النقل البحري في تكوين الناتج الداخلي للجزائر ضعيفة مقارنة بالدور الهام الذي يؤديه، حيث بلغت هذه النسبة عام 1988 حوالي 1.8% وفي 1990 2% أما في السنوات الأخيرة لم يسجل أي ارتفاع يذكر مقارنة بأنواع النقل الأخرى، لكن يبقى النقل البحري الأكثر طلباً للنسبة المعتبرة التي يساهم بها في تغطية التجارة الخارجية. ونسبة الترابط بين النقل البحري والاستيراد أكبر من النسبة التي تربطه بالتصدير حيث معظم مداخله مصدرها عمليات الاستيراد.

المطلب الثالث: دعم الإنتاج الوطني بالأسواق الدولية

¹ شعبان شاوش بسمينة، ساسي خديجة، مرجع سبق ذكره، ص 39-40.

كما اتضح لنا، هناك علاقة وطيدة بين التجارة الخارجية وخدمات النقل البحري لأي بلد هو بحاجة إلى إيصال منتجاته وترويجها عبر مختلف الأسواق الوطنية والعالمية والتي يلعب النقل البحري دورا هاما فيها خاصة عند تخفيض التكاليف، مما يزيد من ترقية الصادرات وفعاليتها في الأسواق الخارجية.

وتتميز المرحلة الراهنة في الجزائر بازدياد الحاجة إلى المنتجات الأجنبية خاصة الغذائية منها ونصف مصنعة، خاصة وأن عائدات المحروقات عرفت اضطرابات مستمرة وخطيرة وأصبحت لا تغطي قيمة الواردات وبسبب الأوضاع التي آلت إليها الجزائر من تدهور للحالة المالية وما تبعها، فقد تعين عليها البحث عن مصادر نقل أخرى واللجوء إلى تصدير منتجات أخرى غير المحروقات والتقليل من الاعتماد عليها في تمويل الاقتصاد الوطني.

وفي هذا الصدد هيا قطاع النقل البحري كل الشروط والإمكانيات اللازمة لتشجيع المتعاملين الاقتصاديين في تصدير منتجاتهم كالتقليل من تكاليف النقل مثلا.

أولاً: تحرير التجارة الخارجية

أثر تقييد الحكومة واحتكارها للتجارة الخارجية سلبا على هذه الأخيرة (التجارة الخارجية) وذلك من خلال الأعباء التي تحمل على المتعاملين الاقتصاديين والتي من الممكن تجنبها، مما أدى إلى تدني وسوء مستوى المعاملات التجارية.

حاولت الحكومة بعد ذلك تدارك الوضع بإدخال إصلاحات على هذا المبدأ في نهاية الثمانينات وذلك بالانتقال من الاقتصاد الموجه إلى اقتصاد السوق، إذ دعا التنظيم الجديد للتجارة الخارجية إلى تحريرها وإلغاء القيود والحواجز التي تعيق حركتها.

ثانياً: ترقية الصادرات:

مع ظهور قوانين جديدة تنص على تحرير التجارة الخارجية وإلغاء القانون رقم 02/78 المتعلق باحتكار الدولة لها، أصبح للمتعامل الاقتصادي سواء كان خاص أو حكومي (تابع للدولة)، الحق في تصدير منتجاته بكل حرية، حيث أن الإصلاحات الجديدة أشارت إلى ضرورة إيجاد محيط اقتصادي يتميز بالمنافسة.

ثالثاً: مساهمة النقل البحري في ترقية الصادرات

تفرض ترقية الصادرات الوطنية التحكم في قطاع النقل البحري الذي يتعين عليه الاستجابة لمتطلبات التصدير والاستيراد في أي وقت، ذلك لضمان نظامية واستمرارية المعاملات التجارية مع الخارج وكذا الحفاظ على توازن ميزان المدفوعات وتحقيق دخل إضافي من العملة الصعبة.

ويساهم الأسطول الجزائري حالياً بنسبة 31% لنقل الصادرات الوطنية، ومن أهم الصعوبات التي تكتنف عملية التصدير هي عدم تنويع المنتجات الموجهة للتصدير إضافة إلى عدم ارتفاع هذه المنتجات إلى مستوى منافسة باقي المنتجات العالمية.

بلغت قيمة الصادرات الوطنية خارج المحروقات سنة 1997- 459 مليون دولار في حين كانت في 1996- 881 مليون دولار مع العلم أن الصادرات خارج المحروقات تمثل من 3 إلى 5% من إجمالي الصادرات الجزائرية.

والأمر الذي يفسر هذا التراجع في حجم الصادرات لسنة 1997 هو تخفيض الصادرات لتسديد الديون، والتي عادت إلى مستواها المحدد ب: \$495 وذلك بنسبة 3.5% من إجمالي الصادرات وهذا راجع إلى تطوير حجم الصادرات من المحروقات سنة 1997 والتي تجاوزت 14 مليار دولار.

وقطاع النقل البحري يلعب دورا في التعريف بالمنتجات الوطنية من خلال مشاركاته في المعارض الدولية والتسهيلات التي يقدمها المتعامل الاقتصادي حيث أن المؤسسات التابعة للقطاع والتي على رأسها -SNTM Caltram، CNAN، أصبحت تعمل جاهدة لتوفير أحسن الشروط لشحن أكبر قدر ممكن من المنتجات.

رابعا: تحسين ميزان المدفوعات

يعتبر امتلاك أسطول بحري وطني استثمارا مربحا، وذلك لأنه يحقق دخولا من العملة الصعبة من جراء ارتباطه بالتجهيزات الأجنبية، وهذا التأثير يظهر من خلال وضعية ميزان المدفوعات والذي يحتوي على رصيد خاص بالنقل البحري، والذي يستعمل عادة لجلب العملة الصعبة فمثلا اليونان يعتبر أول بلد بحري في العالم فهو يقوم بتعبئة أسطوله التجاري في حركة نقل البضائع العالمية وذلك لصالح تجهيزات دول أخرى مما يسمح له بتحقيق مداخيل معتبرة من العملات الصعبة الأجنبية والتي تمول اقتصادها باعتبارها دولة متقدمة تكنولوجيا¹.

• وضعية ميزان المدفوعات الجزائري ما بين 1987 و1997:

تقوم الجزائر بتصدير المحروقات بالدرجة الأولى وتستورد أنواع البضائع من مواد أولية وغذائية وتجهيزات ومعدات، هذا فيما يخص ميزان التجارة المنظورة، أما التجارة غير المنظورة فإن الجزائر لكونها دولة سائرة في طريق النمو فإنها لا تحقق دخولا من هذه التجارة لانعدامها تماما ببلادنا، فهي تعتمد على وسائل وتجهيزات وخدمات الدول المتقدمة في النقل مع دفع مبالغ باهظة جراء ذلك ففي سنة 1994 مثلت الخدمات نسبة 25% من حجم التجارة الدولية وذلك حسب إحصائيات البنك الدولي حيث بلغت السلع المتبادلة قيمة 4200 مليار دولار وقيمة الخدمات 1020 مليار دولار أي أن قطاع الخدمات يلعب دورا هاما في التجارة الخارجية. أما التحويلات فتكاد تنعدم كون الجزائر لم تشجع الاستثمار الأجنبي في السنوات السابقة ولم يتم ذلك إلا مؤخرا.

المبحث الثالث: التجارة الدولية في الجزائر

يعتبر ميناء الجزائر من أهم الموانئ التي تخص المبادلات التجارية والتي تساهم في تطوير التجارة الدولية إلا أن الموانئ الجزائرية تعاني من عدة مشاكل.

المطلب الأول: أهم الشركات الممارسة للنقل البحري في الجزائر

أولا: مؤسسة النقل البحري لنقل المواد الكيماوية والمواد الهيدروكربونية (Hyproc):² أنشئت هذه المؤسسة 1982 بموجب المرسوم رقم 82-282 المؤرخ في 04 أوت 1982، وهذا تبعا للمرسوم رقم 82-279، وتفرعت عن المؤسسة الأم CNAN وأهم نشاطاتها:

– النقل البحري دوليا ووطنيا للمحروقات والمواد الكيماوية سواء في حالة سواحل أو غازات، وذلك بسفنها الخاصة والمستأجرة.

¹قرومي بومدين، النقل البحري للبضائع ودوره في المبادلات الخارجية للجزائر، مذكرة تخرج لنيل شهادة ليسانس في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2001/2000، ص 61-62.

² شعبان شاوش يسمينة، مرجع سبق ذكره، ص 43.

- عملية شحن وتفريغ المواد.
- شركة Hyproc موجهة أساسا لنقل المواد الخطيرة ومن بينها:
 - الغاز الطبيعي السائل (GNL) ذو الضغط الكبير والدرجة الحرارية العالية (160°) وتحتل المرتبة الأولى في نقله في حوض البحر الأبيض المتوسط، وفي المحيط الأطلسي.
 - الغاز البترولي السائل (GPL) ينقل في سفن خاصة ذات درجة حرارية منخفضة تمثل (-140°) وتنتج الجزائر في سوق البترول 4.8 مليون طن في السنة منها 3.6 مليون طن توجه للتصدير و1.2 مليون طن توجه للسوق الداخلي.
 - الزفت: ينقل في الحافضات بدرجة حرارية 160° حتى تضمن للمواد النقل والتفريغ.
 - المواد المصنفة والمكررة: وتمثل الأغلبية كالبنزين، الزيت والوقود.
 - المواد الكيماوية: من بينها المواد المصنفة.
- وتلعب Hyproc دورا هاما في المنظمات العالمية نظرا للخدمات التي تقدمها ولخبرتها الواسعة وتحتل عدة مناصب منها:
 - مديرة لمجلس الإدارة والحماية والتعويض.
 - مديرة للشركة العربية للنقل البحري البترولي.
 - ممثلة للشركة الدولية للغاز.
 - عضوة في المؤسسة الجزائرية لتجهيز السفن.
 - عضوة في مجلس إدارة الشركة الجزائرية للموانئ بأرزويو.
 - نائبة في الدورات الاجتماعية لغرع الغاز الطبيعي خاصة في ميدان نقله، تفريغه وشحنه.
- وقد استفادت Hyproc عام 1995 من ناقلتين GPL أما أسطولها فيتكون من 17 سفينة تقدر حمولتها الإجمالية 469.909 طن، وحاليا يتكون أسطولها من:
 - 6 ناقلات Metaniers تعتبر من أعلى السفن في العالم.
 - 5 سفن ذات حمولة 22.610 طن.
 - 4 ناقلات GPL ذات حمولة 22610 طن.
 - ناقلتين من نوع Bituniers
- أما عدد عمالها فيبلغ 582 عاملاً، وذلك حسب إحصائيات 1999/12/31 منهم 70% بحارين، 30% عمال إدارة مستقرين.
- وكي تحافظ المؤسسة على حصتها في السوق، وضعت مخطط تنظيمي تطوري P.O.D منذ 1992، أخذت استقلاليتها في 2 أكتوبر 1998 بعدما وضعت مخطط تنظيمي تطوري يهدف إلى تجديد أسطولها وهذا ما كلفها 120 مليون دولار منها 20% من إمكانياتها الخاصة والباقي تحصلت عليه من المنظمات العالمية.
- ثانياً: الشركة الجزائرية الليبية للنقل البحري (Caltran)**
- هي شركة مختلطة بين الجزائر وليبيا، أنشئت في 10 أكتوبر 1973 بالأمر المؤرخ في 06 ديسمبر 1974 في اجتماع رئاسي بين الدولتين الجزائرية والليبية في حاسي مسعود، يقع مقرها الاجتماعي بالجزائر العاصمة ورأس مالها الاجتماعي موزع 50% لكل بلد مهمتها نقل البضائع، البترول، الغاز وكذا المسافرين بين الجزائر وليبيا.
- وتستطيع Caltran أن تتخذ كل الإجراءات من أجل تحقيق كل أهدافها كالتعامل مع الوكلاء البحريين، الجمارك، الشراء، البيع، الاستيراد والتأجير.

ولقد بلغ عدد سفنها (5) سفن بحمولة إجمالية تقدر ب 34076 طن، ولسفنها الأولوية في الجزائر وليبيا وتنقل مختلف البضائع سواء الموجهة أو القادمة من أحد البلدان، أو في حوض البحر الأبيض المتوسط، شمال أفريقيا، الولايات المتحدة الأمريكية، أفريقيا، الشرق الأوسط، وتساهم كذلك في نقل GPL في الموانئ الجزائرية. فيما يخص السفينتين المخصصة لنقل البضائع تساهمان بالنقل عبر الخطوط غير المنتظمة، وآخرين عبر الخطوط التي فتحت في 1992 بين كل من الجزائر ومرسيليا ووهران.

أما فيما يخص العبور (Transit) إيداع البضائع، الاستئجار، فقد أنشأت المؤسسة سنة 1986 مع شركة إيطالية وهي شركة مختلطة Transcarge، مقرها ميلانو وتساهم فيها الشركة Caltran ب60% وتقدم خدماتها في الخطوط المنتظمة وغير المنتظمة سواء بسفنها الشخصية أو المستأجرة، ولهذا وقعت عقد مع شركة CNAN تسمح بالمقابل العبور في موانئ جنوب إيطاليا دون أن تكون منافسة لها.¹

مساهمة Caltran في التجارة الخارجية:

لقد سجلت الشركة في سنة 1999 تراجعاً ملحوظاً يقدر ب 17.75% من الحمولة المنقولة مقارنة بسنة 1998 وهذا التراجع مس كل من النقل بالخطوط المنتظمة والخطوط غير المنتظمة، والنقل بين الموانئ الجزائرية. كما مس الانخفاض إيراداتها إذ بلغت 1026 مليون دينار جزائري عام 1999 وفيما يلي جدول يبين انخفاض الحمولة لشركة Caltran بين 1998 إلى 1999:

الجدول رقم (01): انخفاض الحمولة المنقولة لشركة Caltran لسنتي 99/98

الانخفاض %	1999	1998	
-15.57	34371	419020	الحمولة الإجمالية
-15.57	190265	190321	الخطوط المنتظمة
-58.35	24065	67813	الخطوط غير المنتظمة
-5.76	161041	170895	النقل بين الموانئ الجزائرية

المصدر: معلومات من وزارة النقل (إدارة التخطيط والعلاقات)

من الجدول تبين لنا أن مساهمة الشركة Caltran في الحمولة الإجمالية الجزائرية ضئيلة وهي في انخفاض مستمر.

ثالثاً: الشركة الوطنية للملاحة SNTM/CNAN:²

أنشئت بموجب المرسوم رقم 489-63 المؤرخ في 31 ديسمبر 1963 حيث تعتبر أول شركة وطنية في البلد، إذ كانت تقوم بعدة وظائف بالإضافة إلى النقل البحري والأمانة البحرية Consignation فقد مارست كل من وظيفة الإرشاد والقيادة Pilotage والسحب والقطر Remorquage في الموانئ الوطنية، وهي تتكلف أساساً بنقل السلع والبضائع والمحروقات، وكذا نقل المسافرين، وفي سنة 1997 أحدثت تغييرات جذرية كبيرة على الشركة حيث حولت بعض الوظائف إلى شركات شخصية أو وكالات أنشئت لهذا الغرض وتم تعديل أهدافها والمتمثلة في:

– مباشرة أعمال الصيانة والتصليح البحري.

¹ شعبان شلوش بيسمينة، مرجع سبق ذكره، ص 44-45.

² نفس المرجع السابق، ص 46.

– مباشرة جميع عمليات ترتيب السلع وإدارتها La manutention، والتسليم عن طريق سفنها أو عن طريق بواخر هي ملك لأشخاص أجنب ومحلين.

– ضمان النقل البحري عن طريق بواخر من مختلف الأنواع سواء كانت ملك للشركة أو تم استئجارها.

– تؤمن للداخل والخارج وظائف العميل البحري.

وبموجب الأمر رقم 71/120 فقد تم منح الشركة SNTM-CNAN احتكار الوساطة البحرية Courtae، والإجراءات الجمركية في الموانئ الجزائرية، وفي 1971 تحولت عمليات القطر وترتيب السلع إلى شركة جديدة أنشئت لهذا الغرض وهي SANOMA الشركة الوطنية للترتيب والإدارة، بعدها نقلت في 1980 إلى المكتب الوطني (ONP) وفي 1982 تم نقل نشاطات نقل المحروقات إلى الشركة الوطنية لنقل المحروقات والمواد الكيماوية SNTM-HYPROC وفي نفس السنة تحولت الشركة الوطنية للنقل البحري إلى SNTM-CNAN.

وفي سنة 1987 SNTM-CNAN فقدت وظيفة نقل المسافرين ووظيفة الأمانة البحرية والعبور والصيانة، فأصبحت مهام شركة أخرى.

حيث أصبحت SNTM-CNAN متخصصة في نقل السلع والبضائع وذلك بأسطول يتكون من 50 باخرة وفي جوان 2004 تحولت إلى CNAN GROUP.

مساهمة SNTM-CNAN في التجارة الخارجية:

بامتلاكها ل 50 باخرة فإن SNTM-CNAN تساهم ب13% من حركة الملاحة البحرية.¹

المطلب الثاني: أنواع الموانئ الجزائرية

أولا: أنواع الموانئ الجزائرية:

للجزائر بساحلها الممتد على 1200 كلم فيها موانئ متخصصة في نقل المحروقات أي موانئ بترولية، وأخرى متخصصة في نقل البضائع أي موانئ تجارية، يبلغ عدد هذه الموانئ 11 ولها دور مهم في المبادلات الخارجية الجزائرية، حيث تساهم في تطوير الاقتصاد الوطني وتتمثل هذه الموانئ في:

1. **الموانئ التجارية:** عددها في الجزائر 8 وهي ميناء عنابة، الجزائر، وهران، مستغانم، جيجل، الغزوات، دلس، سكيكدة.

حيث تختص هذه الموانئ في التجارة، إذ بلغ إجمالي البضائع المصدرة والمستوردة من وإلى الجزائر 6231 طن مقابل 3594 طن في ميناء عنابة، 2508 طن في ميناء وهران، هذه الموانئ تساهم بنسبة كبيرة في نقل البضائع فميناء العاصمة يساهم بنسبة 32% وميناء عنابة بنسبة 20%، وميناء وهران بنسبة 17% والباقي موزع على الموانئ الباقية.²

2. **الموانئ البترولية:** تعتبر هذه الموانئ العمود الفقري للتجارة الخارجية الجزائرية إذ تساهم بنسبة كبيرة في نقل الصادرات التي تشكل معظمها المحروقات.

وهذه الموانئ هي ميناء بجاية، سكيكدة وأرزويو، كما تختص أيضا بنقل البضائع بدرجة أقل أي تمارس نشاطات تجارية أخرى.

وساهمت عام 1998 بنسبة 79.3% في نقل الصادرات.

ثانيا: موقع هذه الموانئ في التجارة الخارجية:

¹شعبان شاوش بسمينة، مرجع سبق ذكره، ص47.

² دليل إحصائيات الموانئ، وزارة النقل، مديرية الموانئ، ديسمبر 1999.

يرتبط ارتفاع الطلب أو الإقبال على الموانئ وزيادة حجم الميناء في السوق بازدياد الطلب، ويرتبط بشكل عام بمستوى ونوعية الخدمات المعروضة والتي تتحكم بآليات تسيير حركة بالعبور من الناحية التقنية والإدارية، حيث ترتبط نوعية الخدمات بإشكالية تقليص مدة الانتظار بالنسبة للسفن. وأهم الحركات التي تقام في الموانئ الجزائرية حركة البضاعة (التجارة) وحركة المحروقات لكنها تغيرت نتيجة تغيير السياسة الاقتصادية وتوجهها إلى الرأسمالية التي تحرر الاقتصاد الوطني أكثر من القيود سواء في التصدير أو الاستيراد، وكذا التوجه إلى اقتصاد السوق الذي يفرض وجود قواعد متينة في البنية التحتية لأي بلد خاصة قوة الأسطول البحري. حيث يفترض أن يؤدي تحرير التجارة الخارجية بالضرورة إلى زيادة حجم البضائع المصدرة أو المستوردة وهذا عبر كامل الموانئ، إذ قدر حجم البضائع لسنة 1997 89.52 مليون طن وفي عام 1998 بلغ 91.43 مليون طن، ويرجع هذا إلى تطور مستوى المبادلات الخارجية التي تقوم بها الجزائر. أما الحركة الخاصة والمتمثلة في المحروقات والحاويات وحركة المسافرين فهي في انخفاض في السنوات الأخيرة.

والجدول الموالي يمثل حركة البضائع خلال العشرية الفارطة.¹

¹ إحصائيات الموانئ التجارية دليل 2001، وزارة النقل، ص5.

الجدول رقم (02): حركة البضائع خلال العشرية الفارطة (1999/1989)

م/الغزوات		م/آرزيو		م/جيجل		م/سكيكدة		م/مستغانم		م/وهران		م/عنابة		م/الجزائر		الموانئ
و	ص	و	ص	م	ص	و	ص	و	ص	و	ص	و	ص	و	ص	السنوات
271	73	2290	8699	245	08	1543	5933	880	48	3022	83	3328	1476	5820	1011	1989
459	59	2231	8344	199	11	1393	16454	942	122	2930	42	3122	1212	5545	885	1990
587	115	1838	7275	158	06	1213	15472	887	96	3082	80	3025	1282	5867	978	1991
450	89	1587	7407	212	10	1148	15895	673	446	2592	64	2866	1143	5047	1035	1992
385	65	1479	7661	161	-	1466	14962	784	10	2816	38	2889	1076	5021	1035	1993
766	41	1724	6944	235	02	1586	16626	1014	16	3239	59	3362	888	6047	1134	1994
444	46	1645	7421	151	02	1678	16521	853	20	3112	111	2411	1085	5242	1081	1995
185	68	1262	7918	472	04	1159	15931	500	32	2523	105	1693	1445	4481	1025	1996
315	62	1695	7914	940	12	1173	16834	662	33	2620	10	2126	1722	5177	1259	1997
569	59	2313	8196	787	32	1590	16161	743	10	2399	10	2115	1479	5051	1181	1998
470	62	2514	7905	1138	36	1521	18505	787	15	24641	114	2521	1644	4774	1236	1999

المصدر: إحصائيات الموانئ التجارية- دليل 2001، وزارة النقل ص5.

المطلب الثالث: المشاكل التي تعاني منها الموانئ الجزائرية

تعاني الموانئ الجزائرية من مشاكل عدة، هذه المشاكل لا تقع فقط داخل الميناء، وإنما تنتفرع إلى مشاكل قبل الدخول إلى الميناء، ومشاكل ما بعد الدخول إلى الميناء.

أولاً: مشاكل ما قبل الدخول إلى الميناء:

ويقصد بها كل ما يقع قبل الميناء أو الدخول إلى الميناء إلا في حالة توفر الشروط لذلك (الدخول) وتكمن هذه الشروط في توفير الطرق اللازمة لنقل البضاعة، توفر كل هذه وسائل النقل الأخرى، القرب من محطات السكك الحديدية.

فكل هذه الشروط يجب توفرها من أجل إسهال مهمة الميناء في أداء خدماته، ولكن في الموانئ الجزائرية نجد عكس هذا، إذ تعارض مشاكل عدة مثلاً: فيما يخص السكك الحديدية تعاني من القدم إذ ترجع إلى عهد الاستعمار الفرنسي.

ومن جانب الطرق التي تصل مختلف الولايات الجزائرية فهي طرق غير صالحة في معظم الأحيان، وهذا يؤدي إلى ضياع الوقت لإيصال السلع مما يؤدي إلى ارتفاع تكاليف النقل.

أما وسائل النقل لمختلف البضائع فنجد الجزائر لا تملك كل الوسائل اللازمة لنقل مختلف البضائع وهذا ما يجعل السلع تتعرض إلى خطر أي خسائر.¹

ثانياً: مشاكل ما بعد الدخول إلى الميناء:

يقصد بمشاكل ما بعد دخول الميناء الواجهة الأمامية للميناء أي من الرصيف إلى واجهة البحر، وهنا نجد بعض المشاكل التي تتعرض لها الموانئ التجارية الجزائرية وتكمن في:

- مشكل الاكتضاض الذي تعرفه الموانئ في الحوض من انتظار السفن عند الدخول إلى الميناء، فمعظم الموانئ الجزائرية تعتبر صغيرة مقارنة بموانئ العالم إذ يعاني بطئ حركة السفن.
- طول بقاء السفن في البحر حيث يؤدي إلى تحمل تكاليف إضافية.
- التلوث الذي تعاني منه الموانئ من مختلف الزيوت التي ترميها السفن عند الرصيف نظراً لقدمها.²

ثالثاً: المشاكل التي تقع داخل الميناء ومشاكل أخرى:

وتكمن هذه المشاكل في:

- أهم مشكل يواجه الموانئ التجارية هو مشكل التكدس بالحاويات التي تصل مدة بقائها في الرصيف من 3 إلى 4 أشهر، وبذلك تشغل مساحة كبيرة من الميناء وهذا ما يؤدي إلى تحمل تكاليف إضافية.
- أما عملية الشحن والتفريغ L'amounution إلى السفن تقدم إلى المصدر والمستورد ومن هنا تبرز أهمية الشحن والتفريغ للسفينة كمشروع اقتصادي، إذ تعاني الموانئ الجزائرية من عدم الإسراع في القيام بهذه العملية لأسباب عدة كعدم كفاءة العمال ونقص المعدات اللازمة لذلك.
- قدم الموانئ التجارية الجزائرية.
- نقص الخبرة والكفاءة العاملة.
- نقص المعدات وقدمها.

¹أسعد جمال، دور خدمة الميناء في ترقية الاقتصاد الوطني، مذكرة لنيل شهادة الدراسات الجامعية في التجارة الدولية، جامعة بومرداس، 2001، ص59.

²شعبان شاوش بيسمينية، مرجع سبق ذكره، ص51-52.

أما الحلول المقترحة لمعالجة هذه المشاكل أو بالأحرى بعض منها فنوجزها في ضرورة قيام الجزائر بإصلاح الطرق الوطنية وإعادة ترميمها وكذا إصلاح السكك الحديدية وتطوير قاطراتها لنقل مختلف السلع والبضائع على أحسن وجه وهذا لتقليل تكاليف النقل والإسراع في نقل البضائع. أما بالنسبة للحلول المقترحة لمعالجة المشاكل التي تقع داخل الميناء، فعلى الجزائر إعادة النظر في ثلاثة جوانب هي:

- مساحة الميناء.
- المعدات الآلية التي يملكها الميناء.
- اليد العاملة.

إذ يجب توسيع الموانئ الجزائرية وهذا لكي تتمكن من استقبال مختلف البضائع والتي تتداول يوميا عليها، مع التأكيد على التخطيط الجيد للميناء، أي تخصيص المساحات اللازمة لتخزين مختلف البضائع. أما المعدات الآلية فينبغي العمل على تزويد الموانئ بالمعدات الحديثة المختلفة للتفريغ والشحن، مع إتباع نظام الصيانة الوقائية بالحفاظ على الآلات المتوفرة، والحفاظ على الأسطول البحري الجزائري والعمل على تجديده. أما القوى العاملة فينبغي تعديل سياسة اختيار اليد العاملة المؤهلة وتنظيم برامج التدريبات المتخصصة لرفع كفاءة العمال وكذا كفاءات الشحن سواء العاملين على ظهر السفينة أو عمال المعدات البرية، هذا إضافة إلى ضرورة الارتقاء بنظام الإشراف على العمال ومتابعتهم.

أما فيما يخص الحلول المقترحة لمعالجة المشاكل التي تقع ما بعد الميناء فيجب على الجزائر أن تقوم بإصلاح المرافق الموجودة في الموانئ والعمل على توسيعها وكذا توسيع الأحواض حتى تكون الموانئ الجزائرية قادرة على استقبال مختلف السفن بكل أحجامها وأنواعها.¹

¹ شيداح نسيم، دور النقل البحري في ترقية التجارة الخارجية، مذكرة لنيل شهادة الدراسات التطبيقية، 2002، ص74.

خلاصة الفصل:

انطلاقاً من مميزات الرقعة الجغرافية لأي بلد من بلدان العالم يعمل هذا الأخير على تقوية الجانب الذي يراه ملائم لتطوير اقتصاده عامة أي ينطلق في ذلك من دراسة إمكانياته المتاحة بمختلف أوجهها. فالجزائر تستحوذ على ساحر بحري طوله 1200 كلم تتواجد به موانئ رئيسية مثل ميناء الجزائر، أرزيو، بجاية، سكيكدة، وهران، وأخرى مساعدة إن صح التعبير، مما يوجب عليها ببناء أسطول بحري قوي يكون في مكانة المنطقة الإستراتيجية التي تستحوذ عليها، فهي بوابة إفريقيا وتنوسط قارات العالم، حتى تقوم بتنشيط التجارة الخارجية واستيعاب تعاضم السلع المتدفقة على جل الموانئ البحرية الجزائرية. فالنقل البحري هو ركيزة التجارة الخارجية والدولية بصفة عامة كونه ينقل أكبر كمية ممكنة ويختصر المسافات بين البلدان، كما يقلل من التكلفة النهائية للمنتوج وبالتالي يشجع القدرة الشرائية للمستهلك النهائي ولهذا نقول أن النقل البحري ارتباط وثيق ومتين بالتجارة الخارجية.



الفصل الثالث: دراسة حالة
الشركة الوطنية للنقل
البحري MED AGENSEA

تمهيد:

لا تتوقف دراسة موضوع النقل البحري وتقنياته على الدراسة النظرية فحسب، بل ينبغي إضافة لذلك إجراء الدراسة الميدانية الدقيقة وذلك قصد الغوص في عمق المشكل، والوصول إلى نتائج دقيقة تؤكد أو تنفي الفرضيات المنطلق منها.

من هنا كان واقع ملامسة الشركة الوطنية للنقل البحري Med Agensea كعملا تطبيقيا حتى نتحقق من فرضياتنا، وما مدى صدقها مع الدراسة التطبيقية، وكذا الإجابة عن الإشكالية، وهذا باستخدام مختلف الوسائل المتاحة.

واعتبارا من هذا سنتطرق في هذا الفصل إلى عدة نقاط كالتعريف بالشركة، تاريخها، تنظيمها، نشاطاتها هذا في المبحث الأول، أما المبحث الثاني فنخصه للتسيير التجاري في حالة تصدير سلعة إلى إيطاليا وإظهار المراحل الأساسية للقيام بهذا التسيير.

المبحث الأول: نشأة الشركة وتنظيمها

المطلب الأول: تعريف الشركة الوطنية للنقل البحري

تم إنشاء MED AGENSEA في عام 2013 ، وهي شركة شحن بحري متخصصة في نقل الحاويات ومقرها الجزائر العاصمة.

يتمثل مالكي السفن لدينا ، في هذه الحالة COSCO و TARROS.

مالك السفينة) COSCO شركة (China Ocean Shipping Company) هو أول مالك صيني للسفن، في عام 2018، سمح شراء OOCL لها بالحصول على المرتبة الثالثة لمالك السفن في العالم.

مع وجود سائد في العالم ، تمتلك كوسكو أسطولاً يضم أكثر من 400 سفينة وتقدم مجموعة واسعة من الخدمات مع تناوب منتظم من مختلف الموانئ في آسيا ، بما في ذلك الصين وفيتنام وإندونيسيا وتايوان وماليزيا وسنغافورة والهند والعربية المتحدة الإمارات ، قطر ، البحرين ، المملكة العربية السعودية ، إلخ. ولكن أيضاً في الدول

الأوروبية مثل ألمانيا ، وهولندا ، وبلجيكا ، والمملكة المتحدة ، وبولندا ، إلخ. بالإضافة إلى ذلك ، تغطي كوسكو أيضاً القارة الأمريكية.

من خلال شريكنا ANISFER ، تتواجد COSCO أيضاً في وهران وعنابة وسكيكدة.

TARROS هي واحدة من الشركات الرائدة في حركة الحاويات في البحر الأبيض المتوسط ، فهي توفر رابطاً مباشراً بين الموانئ الإيطالية والجزائر مع أفضل وقت عبور في السوق وتردد أسبوعي تقريباً.

مع أسطول من 8 سفن ، تمكنت تاروس من توسيع خدماتها إلى دول أوروبية مختلفة مع مغادرة منتظمة من البرتغال والمغرب وليبيا واليونان وتركيا ومصر وفرنسا (مرسيليا) وسوريا ولبنان للاستيراد والتصدير.

المطلب الثاني: الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للنقل البحري

يتأسس هيكل الشركة من مدير عام الذي يتفرغ إلى فرعين وكيل عام (أنيسفار) وهران / عنابة /

سكيكدة و مدير الوكالة حيث ينقسم من مالية (الصرف / محاسبة / مكتب النقدية) و مرافق

الموارد البشرية و العمليات (الخدمات اللوجستية/ قسم الوثيقة) و رعاية العميل وكذا تجارية .

الشكل رقم (01): الهيكل التنظيمي للشركة الوطنية للنقل البحري



المصدر: وثائق مقدمة من المؤسسة

المطلب الثالث: خدمات الشركة الوطنية للنقل البحري MED AGENSEA

خدمة إعلام الشحن:

هذه الخدمة مسؤولة عن إبلاغ مالك السفينة برسو السفينة ، وسير عمليات الإنزال والصعود والمغادرة.

قسم التوثيق:

التوثيق هو عملية تتكون من إنشاء:

• إعداد ومتابعة محطات التوقف

• الإدارة وإدخال المستندات: إعداد ومراقبة وتسجيل BLS والقوائم

• إنشاء بيان موجز على المستوى الجمركي لجميع البضائع المعدة للرسو

• استرداد المستندات المقدمة من قبل خدمة الموانئ + البيان الموجز (D1) وإيداعها على مستوى الخدمات الجمركية

• عمل تصويبات إذا لزم الأمر على مستوى الخدمات الجمركية

عند مغادرة السفينة فور وصولها ، يجب على خدمة السمسة الإعلان عن مغادرتها على المستوى الجمركي ، والبضائع الموجودة على ظهر السفينة المعدة للتصدير ووجهتها.

إنه يتولى الضرائب وإعداد إخطارات الوصول ، والتي لا تخطر العملاء بوصول بضائعهم فحسب ، بل تشمل أيضاً جميع التكاليف والمصروفات التي يجب عليهم دفعها إلى الميناء وإلى مالك السفينة مثل الشحن (سعر النقل) . خدمة الزبائن:

توفر هذه الخدمة المهام التالية:

- الترحيب بالعملاء والاستماع إليهم
- الرد وتقديم جميع المعلومات اللازمة بشأن سلعهم
- التدخل مع مالك السفينة إذا لزم الأمر لحل أي مشاكل قد تنشأ
- تسليم إخطارات الوصول والمغلفات (بوالص الشحن الأصلية والفواتير وغيرها) للعملاء

خدمة التبادل المستندي:

توفر هذه الخدمة كل ما هو:

- مراقبة ومتابعة مستندات التبادل الوثائقي
- إنشاء القسائم وسندات الإيداع والفواتير وإيصالات الدفع
- تسليم القسائم التي سيتم تسليمها إلى المستلم مقابل تقديم سندات الشحن الأصلية أو طلب مالك السفينة أو نسخة من BLS (Seaway Bill) ، Express BL ، Telex Release ، إلخ.)

خدمة غرامات التأخير:

توفر الخدمة:

- دفع رسوم التأخير (غرامات التأخير التي يتحملها العميل بعد تجاوز المبلغ المقتطع الممنوح من شركة الشحن عند إعادة الحاويات الفارغة) [فواتير غرامات التأخير]
- إصدار سند إيداع عند استلام شيكات الإيداع (المستندات التي تعدها إدارة الفواتير مقابل إيداع شيك إيداع واحد لكل ملف كضمان ، وبالتالي ضمان التكاليف الإضافية المتعلقة بالحاوية مثل: غرامات التأخير والإصلاح والسرقة ، إلخ.)
- تسليم الشيكات لقسم المحاسبة

خدمة المحاسبة:

- يتكفل بإعداد الميزانية ومتابعتها ، وإدارة النقدية ، وإعداد نتائج الحسابات وجدول الميزانية ، ودفع جميع الفواتير (المصروفات والمصروفات) ، والإقرار الشخصي للضريبة. المنطقة) ومحاسبة الحسابات
- قسم الرقابة الإدارية:
- التحكم في الإدارة هو مجال يعتمد على تبادل المعلومات. إنه لا يقتصر على إعطاء الأرقام بل يقوم بإنشاء لوحة القيادة باستمرار مع الأهداف (لتحسين الفعالية والكفاءة).
- يسهل تحديد المؤشرات الحاسمة في سياق تعاونها مع الإدارة.
- إذا كانت الشركة ترغب في تحسين خدماتها ، فمن المهم إجراء مراقبة منتظمة للتحقق مما إذا كانت الإجراءات تتماشى مع الأهداف المحددة. وبالتالي ، من خلال ضمان البيانات المالية ، من الممكن الربط بين الإجراءات التشغيلية والأداء المالي.

خدمة الفواتير:

تقوم هذه الخدمة بالمهام التالية:

- مراقبة جميع أنواع الفواتير مع تقارير متابعة لكل نوع من أنواع الفواتير وهذا لجميع الجهات (الجزائر - عنابة - أرزيو - وهران - بجاية - سكيكدة)
- فواتير الاستيراد والتصدير والضرائب
- فواتير الشاحن
- الفواتير والضرائب التصدير الكامل والخالي
- فواتير الرفع والتأشير والتصدير الفارغ
- فواتير NFA (تقرير المصاريف)

قسم اللوجستيات:

هذه الخدمة مسؤولة عن مراقبة سلسلة التوريد ، أي حركة الحاويات التي هي نفسها وسائل نقل [هناك 13 نوعًا من الحاويات ، وأكثرها استخدامًا في الجزائر هي: (20' و 40') الصندوق ، (20' و 40') الثلاثية] تنتمي في

معظم الحالات إلى مالكي السفن والمستأجرين وفي بعض الحالات إلى العميل (SOC = حاوية مالك الشاحن أو الرحلة الأخيرة ، تكون الحاوية ملكاً للعميل ، لذلك لا توجد متابعة لوجستية بعد الإنزال).
يتم تحديث الحركات الرئيسية للحاوية بشكل إلزامي في الأنظمة الداخلية لمالك السفينة / الوكيل على النحو التالي:

- إنزال الحاويات الممتلئة (هبطت بالفعل)
 - التبادل [التحصيل / التسليم من قبل العميل أو وكيل الشحن الخاص به والتجريد (التحصيل المادي)]
 - إعادة فارغة إلى ساحة الحاويات (عقد مبرم بين مالك السفينة وصاحب المنتزه)
 - توفير حاويات فارغة (للعامل في حالة التصدير الكامل)
 - إعادة تعبئة الحاويات فارغة أو كاملة (في حالة التصدير)
- وبالتالي ، يقوم قسم اللوجستيات بإبلاغ مالك السفينة بكل هذه التحركات في الوقت المناسب (قائمة التفريغ / التحميل)

خدمة حساب التوقف:

يتم دفع جميع التكاليف والمصروفات واستردادها في حساب التوقف.
بالنسبة للمحاسبة ، يتم توفير حساب التوقف من قبل وكالة الجزائر لكل محطة توقف ، من خلال تقديم جميع الفواتير الصادرة أثناء التوقف بما في ذلك مكافأة تسمى "عمولة الوكالة" (وفقاً لعقد محدد مسبقاً) وكذلك الشحن وخدمات التأخير (المستحقة من قبل العميل) نيابة عن مالك السفينة ، بعد توقف التفريغ بالتوقف.
بمجرد إنشاء حساب التوقف (مغلق بعد 90 يوماً ، من تاريخ رسو السفينة) ، يتم تلخيص البيانات التي تم جمعها في بيان [مستند الجمارك] A40 ، وهو تمثيل للرصيد الشهري لمالك السفينة حساب ، برصيد دائن في كثير من الأحيان ، والذي يجب تحويله خلال فترة تنظيمية مدتها 45 يوماً بعد الرقابة الجمركية والموافقة ، والضرائب والبنك الأخير (في حالة وجود رصيد مدين ، يكون مالك السفينة ملزماً بإجراء إعادة البنك إلى الوطن 45 بعد أيام من إيداع الجمارك

قسم التسويق:

تكمّل هذه الخدمة مهام الخدمات الأخرى ، وتمنحها الدعم من خلال التدخل المباشر بين العميل ومالك السفينة ، والاستماع والتوقعات الطرفين.

بالإضافة لذلك ، فإن هذه الخدمة لها دور التنقيب ، وتوظيف الشحن ، ومراقبة كلال مساعدة / المشورة) المساعدة التجارية (وتحصيل الديون ، أي البحث عن العملاء المحتملين والشحن ، من خلال الترويج لهم بمساحة عمل السفن لنقلهم (متابعة جهات الاتصال المتعاقد عليها ، والبحث عن أقوات تحديث عملاء ARKAS المحتملين لجعلها أخطر بقاءً).
تتيح هذه الخدمة للعميل معرفة موقع الحاوية الخاصة به حتى قبل وصوله.

قسم المطالبات / المتأخرات:

خدمة المطالبات / المتأخرة أو "خدمة التقاضي" ، تدير الصعوبات مع العملاء بعد خلاف أو تعقيد مالي من أجل تسوية جميع الفواتير التي انتهت صلاحيتها (فواتير غرامات التأخير على سبيل المثال).

خدمة التحصيل:

يتمثل دور هذا القسم في استرداد المبالغ المستحقة من العملاء (اعتماداً على نوع العميل: العملاء العاديون وعملاء الاتفاقية وعملاء الحسابات) ، أي:

- فحص واسترداد فواتير غرامات التأخير غير المسددة ومتابعتها مع قسم المحاسبة
- ضمان تسليم هذه الفواتير للعملاء
- تجنب أي ديون متنازع عليها والإبلاغ عنها

• دعم كل ما هو: صرف الشيكات ، وسداد الفروق ، والتخفيضات التجارية بعد التفاوض مع مالك السفينة (غرامات التأخير على سبيل المثال) ، وبعض الخدمات التي يطلبها المشغلون (الشحن ، النقل ، وما إلى ذلك).

المبحث الثاني: التسيير التجاري لعملية تصدير سلعة إلى ايطاليا La Spezia المطلب الأول: تقديم ودراسة الطلب

أولاً: تقديم الطلب

يتم تقديم طلب النقل من قبل الزبون سواء بالاتصال المباشر بالشركة أو عن طريق الفاكس أو الهاتف ويكون العميل أو صاحب الطلب ملزماً على تقديم كافة البيانات الخاصة بالبضاعة حيث يحتوي هذا الطلب على:

- اسم الزبون أو من يمثله.
- وزن البضاعة.
- نوعية التغليف.
- عدد الطرود.
- ميناء التفريغ والشحن.
- أين يتم الدفع وكيف.
- القاعدة التجارية المتفق عليها (CFR).

ولقد أرفق الزبون طلبيته بتزويده بحاوية ذات نوع 40 قدم ثلاجة وذلك لنقل بضاعته (التمور).

ثانياً: دراسة الطلب

في هذه المرحلة يتم دراسة الطلب من قبل المديرية التجارية لخط ايطاليا، يعمل على رئاستها شخص يدعى المدير التجاري، وهو يتبع نائب المدير ويقوم بالمهام التالية:

- توجيه الزبائن إلى طرق تختلف عن رغبتهم في تصدير واستيراد البضائع، وعن كيفية إيجاد السفينة الملائمة.

- التفاوض حول شروط النقل والسعر.
- العمل على تحضير المواعيد مع الزبائن.
- وتتم دراسة الطلب بالاعتماد على معايير عديدة وهي:
- نوعية البضاعة.
- إمكانية النقل.
- الفائدة المحصلة.
- إمكانية الاستجابة للشروط المحددة من قبل الزبون.

بعد الانتهاء من دراسة الطلب المقدم إلى المديرية التجارية يتم الرد على الزبون سواء بالرفض أو القبول.
بعد دراسة الطلب قامت الشركة الوطنية للنقل البحري بالرد على الطلب بالموافقة وتم ذلك عن طريق الإيميل.
(انظر الملحق رقم 01)

وكان الرد مرفوقا بالمعلومات التالية:

- اسم الباخرة التي يتم فيها النقل.
- ثمن النقل البحري.

المطلب الثاني: ملف الاستغلال

يقوم الزبون بالاتصال ب MED AGENSEA الجزائر لتحضير الوثائق اللازمة لكي يتحصل على الحاوية من مصلحة الحاويات التابعة للشركة الوطنية للنقل البحري.

وهذا بعد دفع ثمن النقل البحري مضافا إليها ثمن كراء الحاوية، بعد ذلك تقوم MED AGENSEA الجزائر بتقديم الوثائق اللازمة للزبون المتمثلة في:

- سند الشحن Connaissance.
- وثيقة دفع مستحقات النقل البحري.

- وثيقة تسليم الحاوية unité conteneurs. (انظر الملحق رقم 03)

وبهذه الوثائق يتحصل الزبون على الحاوية ويتم شحن بضاعته داخلها وينقلها إلى ميناء الجزائر حتى تتمكن من شحنها على متن باخرة الشركة الوطنية للنقل البحري.

عند شحن الحاوية يقوم ممثل MED AGENSEA الجزائر المتواجد على مستوى الميناء بختم وإمضاء سند الشحن لإثبات شحن السلعة على متن الباخرة. (انظر الملحق رقم 04)

المطلب الثالث: مغادرة ووصول السفينة

أولاً: مغادرة السفينة

تغادر السفينة ميناء الجزائر متجهة إلى ميناء La spizia بايطاليا فيبعث مسؤول السفينة (القبطان) وثيقة عن طريق الإيميل من السفينة إلى MED AGENSEA الجزائر يبين فيه:

- تاريخ الانطلاق. (الملحق رقم 04)
- كمية البضاعة المشحونة.
- الوقود المزودة به السفينة.

وMED AGENSEA الجزائر بدورها تبعث هذه الوثيقة إلى المصلحة التجارية التابعة للشركة الوطنية للنقل البحري، هذه الوثيقة يؤكد فيها مغادرة السفينة ميناء الجزائر نحو ميناء La spizia وعلى متنها البضاعة المشحونة.

وتقوم MED AGENSEA بإرسال ما يسمى manifest scargo comptable إلى شركة الشحن الأم (TARROS HO) والذي يحتوي هذا الأخير على جميع المعلومات المتعلقة بالسلعة المشحونة على متن الباخرة من أسماء الزبائن الذين شحنت سلعهم على متنها والكميات المشحونة و ثمن نقلها.

ثانياً: وصول السفينة

عند وصول السفينة إلى ميناء La spizia بايطاليا أرسل ممثل MED AGENSEA المتواجد على مستوى ميناء ايطاليا وثيقة عن طريق الإيميل التي يؤكد فيها وصول السفينة، مرفوقة بالمعلومات التالية:

- تاريخ الوصول والوقت.
 - تاريخ بداية التفريغ والوقت.
- عند إتمام التفريغ يقوم الممثل أيضا بإرسال عن طريق الإيميل وثيقة تؤكد تفريغ البضاعة كليا من على متن السفينة.
- ووثيقة أخرى يبين فيها جميع التكاليف المتعلقة بتفريغ هذه السلعة ليتم دفع هذه المبالغ من طرف ممثل MED AGENSEA المتواجد على مستوى ميناء La spizia بإيطاليا.
- وفي نهاية الأمر تتولى المصلحة التجارية ل MED AGENSEA بإعلام الزبون عن وصول بضاعته المرسله إلى ميناء ايطاليا.

خلاصة الفصل:

ترتبط زيادة حصة الشركة الوطنية بنجاح عمليات النقل المختلفة وتنشيط التبادل التجاري على الصعيد الوطني أو الدولي، ويتوقف ذلك التسيير التجاري الأمثل لعمليات التصدير والاستيراد وذلك لتمكين الشركة من منافسة الشركات الأجنبية ووضع ح لتنافسية هذه الشركات والاحتكار الذي تمارسه هذه الأخيرة على التبادل التجاري الدولي خاصة الاحتكار على قطاع النقل البحري وما لمسناه خلال طيلة تربصنا في الشركة الوطنية للنقل البحري أن عملية التسيير التجاري للتصدير هي سلسلة مترابطة فيما بينها، ابتداء من تقديم الطلب إلى دراسة الطلب ثم تكوين ملف الاستغلال إلى مغادرة السفينة وأخيرا وصولها إلى الميناء المحدد في الطلب، فغياب حلقة من الحلقات سيؤثر سلبا على سمعة الشركة في السوق الوطنية والأجنبية.

لذلك تسعى الشركة إلى تحسين خدماتها لتنشيط عمليات التجارة الخارجية مما يعود على الاقتصاد الوطني من رقي وازدهار.



الخاتمة العامة

الخاتمة العامة

تعد التجارة الخارجية من القطاعات الحيوية في أي مجتمع من المجتمعات سواء كان هذا المجتمع متقدما أو ناميا، فالتجارة الخارجية تربط الدول والمجتمعات مع بعضها البعض إضافة إلى أنها تساعد في توسيع القدرة التسويقية عن طريق فتح أسواق جديدة أمام منتجات الدولة كما تساعد في زيادة رفاهية البلاد عن طريق توسيع قاعدة الاختيارات فيما يخص مجالات الاستهلاك والاستثمار وتخصيص الموارد الإنتاجية.

حيث أن المعاملات التجارية الدولية بمختلف صورها سواء كانت انتقال السلع أو الأفراد أو حتى رؤوس الأموال لا يمكن القيام بها إلا باستعمال النقل بمختلف أنواعه، إلا أن أغلبية المبادلات التجارية تقام عن طريق النقل البحري والذي يلعب دورا مهما في تطوير الاقتصاد الوطني وكذا ترقية التجارة الخارجية وقيامها على أحسن وجه وبفضل القوانين البحرية التي وضعتها المنظمة العالمية للملاحة (OMI) حيث وضعت تسهيلات والمتمثلة في القواعد التجارية أو يصطلح عليها ب Les incoterms حيث تعمل على تنظيم المعاملات التجارية البحرية بين المصدر والمستورد. إن الجزائر من بين الدول التي تعتمد في مبادلاتها الخارجية على النقل البحري إذ تملك أسطولا بحريا متواضعا، وتمكنت من تكوين شركات ملاحية كالشركة الوطنية للنقل البحري MED AGENSEA، حيث تعتبر شركة ذات مكانة دولية معتبرة، كما تملك الجزائر موانئ كثيرة كونها تتربع على شريط ساحلي طويل (1200 كلم) لذلك تعددت الموانئ من بينها ميناء الجزائر، عنابة، بجاية، وهران، ولها علاقات تجارية مع دول عديدة، إذ أنه مع التغيرات الاقتصادية العالمية تحاول الجزائر الدخول في المنظمة العالمية للتجارة (OMC) بتحرير تجارتها وعولمة اقتصادها.

نتائج الدراسة:

- تلعب خدمات النقل البحري دورا مهما في رفع معدلات النمو وتحقيق الزيادة المطلوبة في كافة المتغيرات الاقتصادية، وتساهم في تخفيض تكاليف الإنتاج وتوفير مدخلاته الأمر الذي ينعكس إيجابا على ميزان مدفوعات الدولة.
- للنقل البحري للبضائع مكانة كبيرة في منظومة التجارة الدولية باعتباره محرك البضائع بين القارات والدول.
- العلاقة بين طرفي التجارة الدولية تتجسد في وثائق ومستندات تنص على التزامات كل طرف مثل عقد النقل البحري والفاتورة التجارية، ولتفادي الاختلال 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.

الاقتراحات والتوصيات:

الخاتمة العامة

- ينبغي اتخاذ استراتيجيات على المدى البعيد للوصول إلى ما تسعى إليه الشركات التي تقوم بالنقل البحري.
- الاعتماد على الاستثمار وتشجيعه أكثر وذلك في قطاع النقل البحري كتجديد السفن وزيادة عددها.
- يجب على الشركة الوطنية انتهاز نظام الشراكة لكي تحتك مع شركات عالمية كبرى ومتطورة لكي تتطور أكثر.
- أما بالنسبة للموانئ الجزائرية فهي تعاني من الضيق في المساحة إذ لا تتسع لاستقبال بواخر كبيرة لذلك يجب اتساعها واستغلالها أحسن استغلال.
- نقص تجهيزات الموانئ مما يؤدي إلى مكوث البضاعة كثيرا في الرصيف مما يتسبب في تلفها أو ضياعها.



قائمة المراجع

1. حمدي أمير خالد، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1997.
2. سامي حاتم عفيفي، التأمين الدولي، الدار المصرية اللبنانية، 1994.
3. عبد الباسط وفاء، دراسات في مشكلات التجارة الخارجية، دار النهضة العربية، 2000.
4. عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، طبعة 1997.
5. محمد زكي الشافعي، الاقتصاديات الدولية، دار النهضة العربية، 1973.
6. محمد عبد الفتاح ترك، التحكيم البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر، 2003.
7. مصطفى كمال طه، القانون البحري، الدار الجامعية للطباعة والنشر، الإسكندرية، 1997.

ثانياً: المذكرات والأطروحات

1. أسعد جمال، دور خدمة الميناء في ترقية الاقتصاد الوطني، مذكرة لنيل شهادة الدراسات الجامعية في التجارة الدولية، جامعة بومرداس، 2001.
2. الهاشمي بوشنوف، مكانة عقد النقل البحري في الأنكوتامز والاعتماد المستندي، مذكرة مقدمة لميل شهادة الماجستير في القانون البحري والأنشطة المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2013/2012.
3. باديس فخر الدين، بورابعة محمد، التأمين على النقل البحري بالحاويات دراسة حالة بالشركة الوطنية للتأمينات CAAT، مذكرة تخرج لنيل شهادة ليسانس، قسم علوم التسيير، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2004/2003.
4. بعور نبيلة، أهمية النقل البحري للبضائع في تنمية الاقتصاد الوطني، مذكرة نيل شهادة ليسانس تطبيقي، تجارة دولية، الجزائر، 2000.
5. بوبترة ماسينيسا، ايدادن بوسعد، تأمين النقل البحري للبضائع في الجزائر، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات الحصول على شهادة الدراسات الجامعية التطبيقية في التجارة الدولية، كلية الحقوق والعلوم التجارية، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2003.
6. شعبان شاوش يسمينة، ساسي خديجة، دور النقل البحري في ترقية التجارة الخارجية، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الدراسات التطبيقية في التجارة الدولية، كلية الحقوق والعلوم التجارية، جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، 2004/2003.
7. شيداح نسيم، دور النقل البحري في ترقية التجارة الخارجية، مذكرة لنيل شهادة الدراسات التطبيقية، 2002.
8. قرومي بومدين، النقل البحري للبضائع ودوره في المبادلات الخارجية للجزائر، مذكرة تخرج لنيل شهادة ليسانس في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2001/2000.
9. محفوظي ناصر، الاستغلال التجاري لسفن النقل البحري للبضائع، مذكرة لنيل شهادة ليسانس، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، 2001.

ثالثاً: المحاضرات

قائمة المراجع

1. جاري فاتح، محاضرات في تقنيات التجارة الدولية، أولى ماستر، تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية، جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، 2019/2018، ص7-8.
رابعاً: القوانين والمراسيم
1. قانون الجمارك.



الملاحق



Offer Code

I 00 0000 LOM 0

la Spezia, 15/16/2022

Messrs

MEDAGENSEA
ROUIBA - ALGERIEDZ

RateOfferedTo
xxxxxxx

Attn

Subject 40'RH - COMMODITY: DATES FREE IN ALGERI > FREE OUT LA SPEZIA SHIPPER: xxxxxxx

RATE SUBJECT TO EQUIPMENT AVAILABILITY AT POL NO REEFER PLUG AT POD

SE A FRE IGH

T

POL	POD	Item/Service	Attrib	Curr	Rate20'	Rate40'	UM	Notes	DemSto
ALG	SPE	SEAFREIGHT 40'RH		EURO		1.010,00	FIOS		
ALG	SPE	COST RECOVERY SURCH		EURO		34,00			

FRE E TIME S TORA GE S & DEMURRA GE

S

PORT STORAGES		Dangerous /Harmless any kind		Gauge ANY	Free Time 5 days	DEMURRAGES		Dangerous /Harmless harmless		Free Time 8 days
POD	Equipment Reefer 40'					POD	Equipment Reefer 40'			
SPE						SPE				

NOTE

S

This commercial offer is valid from 31/05/2022 to 30/16/2022

Unless otherwise specified, the surcharges are valid at the time of shipment. Our service will be settled in accordance with the general condition's agreement quoted www.tarros.i

t. Best regards

INSTRUCTIONS FOR ISSUING BILL OF LADING

Combined transport shipment or port to port shipment

Instructions pour l'émission du connaissement

Transport combiné ou port à port

Shippers (complete name and address)		Consignée (complete name and address)			Notify Party (complete name and address)	
Port of Loading		Place of receipt				
		Place of delivery				
Container nr. /type	Tare Kgs	Seal Nr.	Quantity & kind packages	Descriptions of goods	cbm	Kgs g.w
Total number of containers		Shipper's stow/load & count				
Freight & Charges						
Set of bill of lading requested nr.						
Set of express or seawaybill of loading :						

date,place of issue _

Shipper signature & Stamp

Signature et cachet du Chargeur

الملحق رقم (03)



MED AGENSEA SPA

Au capital de 20 000 000 DA Agreement N° 13/0519
ADRESSE: Zone industrielle de Rouiba Voie C Alger
Tel : +213 (0) 023 85 08 58 Fax +213 (0) 23 850 828
cs@medagensea.dz
site web : www.medagensea.com

Mise à Disposition Conteneurs Vides

Reference

ALGER 15/06/2022

Booking

POD LA SPEZIA

Bénéficiaire

Transitaire

Armateur TARROS SPA

Reference De Payment

Total / Type TC	Montant
1 x 40'RH	0,00
TOTAL :	0,00

Cachet Client



Cachet Service

الملحق رقم (04)

