



جامعة ابن خلدون - تيارت -



كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير

قسم: العلوم التجارية

مذكرة تخرج تدخل ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر

في شعبة: العلوم التجارية تخصص: مالية وتجارة دولية

دراسة تحليلية لواقع استخدام شروط التجارة الدولية

(نسخة 2020) في الجزائر

الأستاذ المشرف:

- د. بوجلة إيمان

من إعداد الطلبة:

✓ طيبي سليمة

✓ رحيم أسماء

الصفة	الدرجة العلمية	إسم ولقب الأستاذ:
رئيسا	أستاذة محاضرة "أ"	معسكري سمرة
مشرفا و مقررا	أستاذة محاضرة "ب"	بوجلة إيمان
مناقشا أول	أستاذة محاضرة "أ"	بلعجين خالدية
مناقشا ثانيا	أستاذة محاضرة "ب"	ايجري خيرة

نوقشت وأجيزت علنا بتاريخ:

السنة الجامعية : 2022/2021

الشكر

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات و بفضلہ تنزل الخيرات و البركات و بتوفيقه تتحقق المقاصد و الغايات

الحمد لله الذي وهبنا هذا التوفيق و السداد و منحنا الثبات و أعاننا على إتمام هذا العمل بعد أن سافرنا لنضع النقاط على الحروف و نكشف ما وراء ستار العلم و المعرفة فها هي ثمار علمنا قد أينعت و حان قطافها .
هذه كلماتنا المبعثرة نهمس بها في أذن كل من سيفتح هذه المذكرة لينهل منها ما يشاء و يشتهي .

هي أيضا كلمات شكر إلى كل من حثنا و غرس فينا الأمل و الإرادة إلى كل من الأستاذة المشرفة بوجلة إيمان و الأستاذة بلعجين خالدية و معسكري سمرة ، إلى كل من ساعدنا من قريب أو بعيد على إتمام مشروعنا الدراسي و نخص بالذكر : قبلي صورية ، شوپتر محمد الأمين .

الإهداء

أهدي ثمرة جهدي هذا إلى أعز انسانية في حياتي ، الى من كانت سنداً لي و
أنارت دربي إلى أمي غاليتي بارك الله في عمرها و شافها و حفظها ،
و إلى من كان سبباً في مواصلة دراستي و اكمال مسيرتي ، إلى من سعى لراحتي و
لم ييخل علي بشيء إلى أبي الحبيب حفظه الله و أدامه نورا لدربي ،
إلى اخواتي " خالدية ، حنان ، فاطمة ، هوارية " حفظهم الله و رعاهم ،
دون أن أنسى رفيقة مشواري الجامعي التي قاسمتني لحظاته ، و صارت أعز صديقة
" طيبي سليمة " أدام الله محبتنا ،

إلى من كانت سبباً في تشجيعي التي بفضلها أحببت هذا التخصص ، إلى من
أشرفت على هذا العمل المتواضع بكل صدق و مصداقية ، إلى من علمتني
أبجدية الحياة إلى أستاذتي الغالية التي أعتبرها أختاً لي " بوجلة إيمان " ،
و إلى كل أساتذتي و أخص بالذكر بلعجين خالدية ، سدي علي ، معسكري
سمرة .

إلى كل الأحباء و الأقارب و أخص بالذكر عمي " رحيم بن عيسى " الذي كان
له الفضل في إكمال هذه المذكرة المتواضعة

" رحيم أسماء "

الإهداء

إلى فيض الحب و وافر العطاء بلا مقابل ، إلى من كانت سنداً لي في هذا العمل و ميلاده ، إلى من غمرتني بحنانها إلى أمي التي مهما قلت لن أوفيها حقها ، أتمنى لها دوام الصحة و العافية ،

إلى من كان شمعة تنير دربي و من علمني الاجتهاد و المثابرة و حب الاطلاع و السير على خطى الحبيب المصطفى عليه أفضل الصلاة و السلام ، إلى أبي الحبيب أطال الله عمره ، إلى فرحة البيت و قرّة العين ، أخواتي العزيزات كل باسمه " بشرى ، بسمة ، إسراء " ،

إلى التي كانت سبباً في تواجدي هذا اليوم بعد الله سبحانه و تعالى ، إلى القمر المشرف على هذا البحث نعم الأساتذة و نعم الأخت أستاذة " بوجلة إيمان " ، إلى كل أساتذتي في الكلية الذين كانوا عوناً لنا في هذه المسيرة ، إلى رفيقة المشوار التي جمعتني بها كراسي هذه الكلية لتصبح صديقة قلبي و رفيقة العمر " رحيم أسماء " ، و إلى رفيقات العمر أتمنى لهن كل التوفيق و النجاح ، إلى سندي و من كان له الفضل في مسيرتي ، شريك حياتي و صديق أيامي القادمة بجلوها و مرها " شويتر محمد الأمين ، إلى كل الأقارب و بالأخص "قبلي صورية " " طيبي سليمة "

فهرس المحتويات

I.....	الشكر
II.....	الإهداء 1
III.....	الإهداء 2
III.....	فهرس المحتويات
VII.....	قائمة المختصرات
VIII.....	قائمة الأشكال :
IX.....	قائمة الجداول :
أ.....	مقدمة
1.....	الفصل الأول : الإطار النظري لشروط التجارة الدولية
1.....	تمهيد الفصل :
2.....	المبحث الأول : المفهوم العام لشروط التجارة الدولية
2.....	المطلب الأول : تعريف و نشأة شروط التجارة الدولية
3.....	أولا : تعريف الشروط التجارية الدولية:
4.....	ثانيا : نشأة و تطور قواعد شروط التجارة الدولية :
6.....	المطلب الثاني: أهمية شروط التجارة الدولية
9.....	المبحث الثاني: الإطار القانوني لشروط التجارة الدولية
9.....	المطلب الأول : الطبيعة القانونية لشروط التجارة الدولية
10.....	المطلب الثاني : إلزامية شروط التجارة الدولية
10.....	أولا : قواعد شروط التجارة الدولية ذات طبيعة ملزمة "الاتفاق أساس الإلتزام"
12.....	ثانيا : قواعد شروط التجارة الدولية غير ملزمة
13.....	المبحث الثالث : عرض تفصيلي لشروط التجارة الدولية 2020
13.....	المطلب الأول : شروط تجارة دولية متعددة الوسائط
23.....	المطلب الثاني: شروط التجارة الدولية للنقل المائي
28.....	المبحث الرابع :مستجدات شروط التجارة الدولية :
28.....	المطلب الأول : أهم التغيرات التي طرأت على شروط التجارة الدولية 2020:
32.....	المطلب الثاني : الفرق بين شروط التجارة الدولية 2010 و شروط التجارة الدولية 2020:
33.....	أولا : تدوين سندات الشحن على متن السفينة في شرط FCA:

- 33..... ثانيا : قائمة التكاليف:
- 34..... ثالثا : مستويات مختلفة من التغطية التأمينية في الشرطين CIF وCIP :
- 34..... رابعا : ترتيب النقل بوسائل الخاصة للطرفين البائع و المشتري في الشروط FCA و DAP و DPU و DDP :
- 35..... خامسا : التغيير في اسم الشرط DAT إلى الشرط DPU :
- 35..... سادسا : إدراج المتطلبات المتعلقة بالأمن ضمن إلتزامات النقل وتكاليفه.
- 36..... سابعا : التغيير في الشكل العام ، العرض و التصميم للشروط
- 37..... خاتمة الفصل :
- 37 الفصل الثاني : دراسة تحليلية لشروط التجارة الدولية في الجزائر
- 37..... تمهيد الفصل:
- 38 المبحث الأول: الإطار المنهجي للدراسة
- 38..... المطلب الأول : الإطار الزمني والمكاني.....
- 38..... الفرع الأول : الإطار المكاني :
- 44..... الفرع الثاني : الاطار الزمني.....
- 44..... المطلب الثاني : طرق جمع المعلومات
- 44..... أولا: أدوات جمع البيانات والمعلومات.....
- 45..... ثانيا:تعريف المقابلة
- 46..... ثالثا: تعريف الاستبيان :
- 46..... رابعا:مبررات إختيار الاستبيان
- 46..... خامسا: تحكيم الاستبيان.....
- 47 المبحث الثاني: الاطار القانوني لشروط التجارة الدولية في الجزائر
- 47 المطلب الأول: شروط التجارة الخارجية والصادرات
- 47..... أولا: تسديد أجرة حمولة البضائع عند التصدير:
- 48..... ثانيا:الصادرات وميزان المدفوعات:.....
- 49..... المطلب الثاني: شروط التجارة الدولية والواردات
- 49..... أولا:تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الإستيراد:.....
- 50..... ثانيا:الواردات وميزان المدفوعات:.....
- 52..... المطلب الثالث: تحدي السفن الأجنبية
- 53 المبحث الثالث : عرض و تحليل نتائج الدراسة الاستقصائية
- 53..... المطلب الأول: عرض نتائج الدراسة
- 58..... المطلب الثاني: تحليل نتائج دراسة الإستبيان
- 58..... أولا :نتائج الدراسة الاستقصائية مع البنوك
- 64..... ثانيا : نتائج الدراسة الاستقصائية مع الميناء
- 67..... المطلب الثالث : نتائج الدراسة
- 69..... خلاصة الفصل:.....

70.....	الخاتمة
73.....	قائمة المراجع
76.....	قائمة الملاحق
	الملخص

قائمة المختصرات

المختصرات	المعنى بالإنجليزية	المعنى بالعربية
EXW	Ex works	التسليم في المصنع
FCA	Free Carrier	التسليم لناقل حر
CPT	Carriage Paid To	التسليم مع دفع أجرة النقل إلى مكان الوصول
CIP	Carriage And Insurance Paid To	التسليم مع دفع أجورات النقل و التأمين في مكان الوصول
DPU	Delivered At Place Unloaded	تسليم البضاعة في مكان الوصول مفرغة من وسيلة النقل الثانوي
DAP	Delivered At Place	التسليم في المكان المتفق عليه في بلد الإستيراد
DDP	Delivered Duty Paid	تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية
FAS	Free Alongside Ship	التسليم بجانب السفينة
FOB	Free On Board	التسليم على ظهر السفينة
CIF	Cost Insurance & Freight	التسليم مع دفع التكاليف و التأمين و أجرة الشحن
CFR	Cost And Freight	التسليم مع دفع التكاليف و أجرة الشحن
BEA	Banque Extérieure D'Algérie	البنك الخارجي الجزائري
CPA	Crédit Populaire d'Algérie	القرض الشعبي الجزائري
EPO	Entreprise Portuaire d'Oran	المؤسسة المينائية وهران
BNA	Banque National d'Algérie	البنك الوطني الجزائري

التسليم على الحدود	Delivered At Frontier	DAF
الغرفة التجارية الدولية	International Chamber Of Commerce	ICC

قائمة الأشكال

الصفحة	عنوان الشكل	رقم الشكل
12	شكل توضيحي يشرح الشرط EXW	شكل (1-1)
13	شكل توضيحي يشرح الحالة الأولى للشرط FCA	شكل (1-2 أ)
13	شكل توضيحي يشرح الحالة الثانية للشرط FCA	شكل (1-2 ب)
14	شكل توضيحي يشرح الشرط CPT	شكل (1-3)
15	شكل توضيحي يشرح الشرط CIP	شكل (1-4)
16	شكل توضيحي يشرح الشرط DPU	شكل (1-5)
17	شكل توضيحي يشرح الشرط DAP	شكل (1-6)
18	شكل توضيحي يشرح الشرط DDP	شكل (1-7)
19	شكل توضيحي يشرح الشرط FAS	شكل (1-8)
20	شكل توضيحي يشرح الشرط FOB	شكل (1-9)
21	شكل توضيحي يشرح الشرط CIF	شكل (1-10)
22	شكل توضيحي يشرح الشرط CFR	شكل (1-11)

قائمة الجداول :

الصفحات	عنوان الجدول	رقم الجدول
31	إلتزامات البائع و المشتري في نسخة 2020 لشروط التجارة الدولية	جدول رقم (1-1)

قائمة الملحق

رقم الصفحة	عنوان الملحق	رقم الملحق
صفحة 76	استبيان عن واقع استخدام شروط التجارة الدولية في الجزائر قبل التحكيم	ملحق (1-1)
صفحة 78	استبيان عن واقع استخدام شروط التجارة الدولية في الجزائر بعد التحكيم	ملحق (2-1)

مقدمة

مقدمة :

تعتبر التجارة أحد الأنشطة الاقتصادية الهامة في الوقت الحالي ، تنقسم هذه الأخيرة إلى تجارة داخلية وتجارة خارجية ، حيث تشمل الأولى التعاملات التجارية الوطنية بين أشخاص إقليم الدولة الواحدة ، و تشمل الثانية التعاملات الدولية بين أشخاص في أكثر من دولة ، وتشمل مجموع المبادلات في الأموال و الخدمات بين الأمم و قد أصبح من الواضح أن التجارة الدولية تحتل مركز الصدارة في العلاقات الدولية الحديثة ، حيث تعتبر المحور الرئيسي الذي تدور حوله هذه العلاقات .

تطورت المعاملات التجارية في الآونة الأخيرة تطورا كبيرا و ترتب على ذلك تغييرا جذريا في التعاقدات التجارية و إجراءات الشحن و النقل و كذلك الإجراءات الجمركية ، و ظهرت على الساحة عبارات تجارية لم تكن متداولة من ذي قبل لتيسير التجارة و أمن سلسلة الإمداد الدولية و اللوجستيات و غيرها ، و نظرا للتزايد الكبير في هذه المعاملات و العلاقات التجارية إزداد حجم و تعقيد التجارة العالمية مما أدى إلى تزايد سوء الفهم و النزاعات بين أطراف المتعاملين ، و من هذا لعبت الكثير من المنظمات الدولية دورا هاما في وضع القواعد و الإتفاقيات التي من شأنها أن تضمن الإلتزام و التنسيق بين مختلف الدول و المؤسسات و بما يؤدي إلى إنسياب حركة التجارة و تفادي التعقيدات أو المعوقات التي تؤثر على حركة تدفق البضائع من دولة لأخرى .

على عكس العلاقات في السوق الداخلية ، تتأثر الأسواق الخارجية بدرجة أكبر بالعوامل الخارجية و الثقافية و الاقتصادية ، و تختلف إستراتيجيات العمل دوليا من دولة إلى أخرى حسب أهداف و قيود الدولة . الأسئلة التي تواجه البائع و المشتري : من سيتولى النقل و متى و في أي مكان يتم نقل المخاطر و المسؤوليات ؟ ، و للإجابة عن هذه التساؤلات و القضايا و محاولة إيجاد حلول للمشاكل التي تواجهها عقود التجارة الدولية بسبب تعدد و اختلاف الأنظمة القانونية التي يمكن أن تخضع لها من خلال إيجاد قواعد موضوعية موحدة في إطار الإتفاقيات الدولية ، فمصطلحات التسليم و إنتقال المخاطر و تحمل المصاريف إلى غير ذلك من المصطلحات المتعلقة بالتجارة الدولية ، بقيت خاضعة للتفسيرات المختلفة بين الأطراف رغم وجود قواعد موحدة جاءت بها الإتفاقيات الدولية كإتفاقية

فبينما المتعلقة بالبيع الدولي ، و هذا بسبب عدم وجود تعاريف و مفاهيم موحدة للمصطلحات و عليه لم تقتصر المحاولات المتعلقة بتوحيد قواعد المعاملات التجارية الدولية على عملية الإنتقال من منهج التنازع إلى توحيد القواعد ، و إنما ذهب الأمر إلى أبعد من ذلك ، حيث ظهر نظام خاص بتوحيد تفسيرات المصطلحات التجارية و هذا في إطار خلق صيغ تجارية تحمل تعاريف و مفاهيم موحدة في التجارة الدولية ، سميت تلك الصيغ بشروط التجارة الدولية "Les incoterms" ، وضعت من طرف غرفة التجارة الدولية *OMC* عام 1936 ، حيث تلعب هذه الأخيرة دورا هاما و بارزا في التجارة الدولية ، ذلك أنها تقدم للبائع "المصدر" و المشتري "المستورد" مجموعة من القواعد و الشروط تفسر و توضح بشكل كبير المصطلحات التجارية الأكثر شيوعا في التجارة الدولية و تحديد مسؤوليات كل منهما .

وبحكم موقع الجزائر الإستراتيجي و تموقعها في شمال إفريقيا و طبيعة تجارتها الخارجية و اعتمادها على الواردات أكثر من الصادرات فهي ذات إقتصاد ريعي ، هذا ما يجعل لها حركة تبادلات تجارية كبيرة ، مما يستلزم تنظيم العلاقات القانونية و العمليات التجارية بين البائع و المشتري ، و من هذا يستوجب إستخدام الجزائر لشروط التجارة الدولية لتحديد مختلف مراحل دخول و خروج السلع من و إلى أراضيها و تحديد مسؤوليات و إلتزامات كلا الطرفين " المصدر و المستورد" ، و هذا ما حاولنا التطرق إليه بالتقرب إلى بعض المؤسسات ذات علاقة بالتجارة الدولية لمعرفة مدى استخدام الشروط التجارية الدولية بها عن كتب .

أولا: الإشكالية

و على ضوء ما تقدم يتسنى لنا طرح إشكالية بحثنا هذا و المتمثلة في:

ما واقع إستخدام شروط التجارة الدولية نسخة 2020 في الجزائر ؟

ثانيا: التساؤلات الفرعية

و ليتسنى لنا الإجابة على هاته الإشكالية بشكل مفصل، دقيق و علمي، سنفصلها و نطرح

التساؤلات الفرعية التالية :

- ما المقصود بشروط التجارة الدولية 2020؟ و ما هي تصنيفاتها؟
- ما مدى معرفة موظفي البنوك و الموائئ و ممارسي التجارة الدولية في الجزائر بشروط التجارة الدولية؟
- ماهي أكثر شروط التجارة الدولية المستخدمة في الجزائر؟ و ما سبب إستخدامها دون غيرها؟

ثالثا : الفرضيات

- المنظومة القانونية و المشرع الجزائري لا يساعدان على إستخدام كل شروط التجارة الدولية .
- المؤسسات الجزائرية لا تستطيع إستخدام كافة الشروط التي تتناسب مع مقوماتها.
- المتعاملين التجاريين في الجزائر على دراية بتفاصيل الشروط و كيفية إستخدامها.

رابعا: أسباب إختيار الموضوع

- لأن الموضوع يعتبر جوهر تخصصنا و له علاقة كبيرة به، و لميلنا الشخصي للبحث في موضوع شروط التجارة الدولية.
- نظرا لنقص الدراسات المتعلقة بموضوعنا في جامعة ابن خلدون تيارت على وجه الخصوص .
- نظرا لأن شروط التجارة الدولية موضوع حديث نسبيا بحيث أن آخر نسخة صدرت في 2020 .
- نظرا لرغبتنا في معرفة واقع إستخدام هذه الشروط في الجزائر و ميولنا الشخصي للبحث في المواضيع التي درسناها نظريا بشكل تطبيقي .

خامسا: أهداف الدراسة

- معرفة واقع إستخدام شروط التجارة الدولية لبعض المؤسسات التي لها علاقة بالتجارة الدولية .
- محاولة الوقوف على أهم المشاكل التي تعيق إستخدام شروط التجارة الدولية في الجزائر .

- إيجاد حلول و طرح اقتراحات للنقائص المتعلقة بشروط التجارة الدولية.
- الوصول إلى المؤسسات التي تتعامل بشروط التجارة الدولية بشكل شخصي، و معاينة إستخدام الشروط عن كتب .

سادسا: أهمية البحث

تتمثل أهمية الموضوع في ما يلي :

يكتسي هذا الموضوع أهمية كبيرة من خلال ضرورة شروط التجارة الدولية و دورها في التجارة الدولية و التبادل الدولي ، و التي تساهم في توزيع المسؤوليات، التكاليف و الأخطار بين كل من البائع و المشتري خلال فترة العقد، و مدى مساهمتها في الحد من النزاعات التجارية في هذا الإطار .

كما أن تطور و تحديث شروط التجارة الدولية بشكل دوري (تقريبا كل عشرة سنوات) استوجب علينا القيام بهاته الدراسة، لمعرفة واقع إستخدام هاته الشروط في بعض المؤسسات الوطنية، و معرفة ما أن كانت الجزائر تواكب آخر المستجدات على الساحة الدولية فيما يخص التجارة الدولية.

سابعا: المنهج المستخدم

للإجابة على الاشكالية المطروحة، و بهدف الإحاطة بكل جوانب اعتمدنا على المنهجين : الوصفي و التحليلي ، حيث تم الاعتماد على المنهج الوصفي في الاطار النظري للدراسة و المتمثل في "الفصل الاول" بتقديم عموميات حول شروط التجارة الدولية و المفاهيم التي لها علاقة بالموضوع ، حيث استخدمنا أدوات جمع البيانات و المعلومات التالية : الكتب ، المقالات ، المذكرات ، و الرسائل الجامعية ... الخ أما الاطار التطبيقي و المتمثل في "الفصل الثاني" فاعتمدنا فيه على المنهج التحليلي، و كانت الأداة المستخدمة هي الاستبيان و المقابلة قصد جمع اكبر قدر ممكن من المعلومات، بالإضافة إلى الاستعانة بالجرائد الرسمية للاستعانة بالقوانين و التشريعات المتعلقة بموضوع بحثنا في الجزائر.

ثامنا: الدراسات السابقة

الدراسات السابقة لهذا الموضوع قليلة جدا، و تتناول الموضوع بشكل مختلف، نذكر منها:

- مذكرة عبد المالك هاني ، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع ، مذكرة شهادة ماستر في التجارة الدولية ، جامعة محمد خيضر ، بسكرة ، 2014-2015 .

تناولت هذه الدراسة شروط التجارة الدولية من خلال دورها في تنظيم النقل البحري بطرحه اشكالية التالية :

ما دور شروط التجارة الدولية في تنظيم النقل البحري للبضائع ؟ و ما هو واقع النقل البحري للبضائع في الجزائر -ميناء الجزائر العاصمة نموذجا ؟

و قد توصل الباحث إلى أن الجزائر تستخدم شروط التجارة الدولية التي تتناسب مع مقوماتها في قطاع النقل البحري للبضائع و التي تتصف بالتأخر الكبير.

- مذكرة : شيخاوي محمد - طراري فيصل ، واقع إستخدام شروط التجارة الدولية في الجزائر ،مذكرة شهادة ماستر في التجارة الدولية ، جامعة ابن خلدون ، تيارت ، 2019 / 2020 ،

إلا أن دراسته اقتصرت على شروط التجارة الدولية 2010 و كانت دراسته الميدانية في بنوك تيارت فقط .

أما دراستنا فتميزت عن الدراسات السابقة بتطرقها للنسخة الأخيرة للشروط، نسخة 2020، بالإضافة إلى اختلاف الإطار المكاني للدراسي، فقد تنقلنا إلى ولاية وهران لدراسة واقع إستخدام هذه الشروط على مستوى بنوكها و ميناءها باعتبارها من المدن الكبرى، و باعتبار أن المعاملات التجارية الدولية فيها على نطاق أوسع و أشمل.

تاسعا: حدود الدراسة

دراسة واقع شروط التجارة الدولية 2020 في الجزائر ، حيث تعتمد على دراسة تحليلية، نستخدم فيها الاستبيان و المقابلة الشخصية في بعض بنوك ولاية وهران والميناء : بنك الخارجي للجزائر * BEA * و البنك الوطني الجزائري * BNA * و القرض الشعبي الجزائري * CPA * و المؤسسة ميناء وهران ، من شهر مارس إلى شهر ماي 2022 .

عاشرا: صعوبات البحث

- صعوبة إيجاد مراجع كافية حول الموضوع .
- قلة وجود مؤسسات استيراد و تصدير باعتبار أن الولاية داخلية مما اضطرنا للتنقل إلى ولاية وهران باعتبارها عاصمة غرب الجزائر و تتميز بتعدد المعاملات التجارية ذات الصلة بالتصدير و الاستيراد .
- رفض بعض المؤسسات البنكية و مؤسسات التأمين للسماح لنا بإجراء الدراسة الاستقصائية لعمالها، مما اضطرنا لتغيير خطة البحث و التخلي عن الجزء المتعلق بمؤسسات التأمين.

إحدى عشر: هيكل البحث

للإجابة على الاشكالية المطروحة ارتأينا تقسيم بحثنا إلى فصلين كما يلي :

الفصل الاول : الاطار النظري لشروط التجارة الدولية .

ففي هذا الفصل حاولنا التطرق إلى عموميات حول شروط التجارة الدولية و الإطار القانوني لها و عرض تفصيلي لشروط 2020 زيادة إلى الفرق بين شروط 2010 و شروط 2020

الفصل الثاني :الاطار التطبيقي لشروط التجارة الدولية 2020

و في هذا الفصل حاولنا التطرق إلى واقع إستخدام شروط التجارة الدولية في الجزائر، معتمدين في ذلك على دراسة استقصائية لمجموعة من المتعاملين التجاريين اللذين لهم تعامل مباشر بالشروط التجارية.

الفصل الأول : الإطار النظري

لشروط التجارة الدولية

تمهيد الفصل :

أصبح التبادل التجاري الدولي ضرورة حتمية لا مفر منها و ذلك من أجل زيادة الدعم الاقتصادي بين الدول ولأنه يعكس وضعية البلد بالنسبة لغيرها من دول العالم من حيث معاملاتها التجارية الصادرة منها و الواردة إليها.

و مع اختلاف المناطق الجغرافية للدول، و اختلاف أعراف و ثقافات أطرافها، أضحي من الضروري اللجوء إلى توحيد التنظيمات و القوانين و الشروط الموحدة ذات الطابع التجاري الدولي التي تضبط عمليات التصدير و الاستيراد، و ذلك تفاديا للمنازعات التي قد تنشأ نتيجة سوء فهم أحد الأطراف، نتيجة لذلك قامت غرفة التجارة العالمية بتوحيد جملة من المصطلحات تحت مسمى شروط التجارة الدولية ، تختصر في طياتها مجموعة من الالتزامات و القوانين التي تقسم المسؤوليات بين البائع و المشتري ، سنحاول في هذا الفصل التعرف عليها بالتفصيل .

و بالتالي سيتناول هذا الفصل اربعة مباحث كل مبحث يحتوي على مطلبين موضحة كما يلي:

- المبحث الاول : المفهوم العام لشروط التجارة الدولية
- المبحث الثاني : الإطار القانوني لشروط التجارة الدولية
- المبحث الثالث : عرض تفصيلي لشروط التجارة الدولية 2020
- المبحث الرابع :مستجدات شروط التجارة الدولية 2020

المبحث الأول : المفهوم العام لشروط التجارة الدولية

تعد شروط التجارة الدولية من العقود النموذجية التي تنظم و توزع المسؤوليات بين كل من البائع والمشتري خلال فترة العقد، و هذه الشروط هي في الأصل عبارة عن حروف مختصرة تمثل كتلة من العقود ولكل منها مصطلحات خاصة متفق عليها تسمح لكل طرف سواء البائع أو المشتري بتحديد التزاماته، و سنتناول في هذا المبحث مفهوم هاته الشروط، أهميتها، و دورها في التجارة الدولية.

المطلب الأول : تعريف و نشأة شروط التجارة الدولية

تلعب شروط التجارة الدولية دورا هاما و بارزا في التجارة الدولية ، ذلك أنها تقدم للبائع (المصدر) و المشتري (مستورد) مجموعة من القواعد و الشروط الصادرة عن غرفة التجارة الدولية تفسر و توضح بشكل كبير المصطلحات التجارية الاكثر شيوعا في التجارة الدولية¹.

غرفة التجارة الدولية و دورها في وضع شروط التجارة الدولية:

أنشأت غرفة التجارة الدولية عام 1919 من طرف وزير التجارة الفرنسي آنذاك "آتين كليمنتل " في العاصمة الفرنسية باريس ، لإيجاد تنظيم عالمي يمثل فيه جميع أصحاب الأعمال ليدافع عن مصالحهم و يمثلهم لدى الحكومات و المؤسسات الدولية.

كانت الغرفة في بدايتها تمثل شركات تنتمي إلى بضعة بلدان ، لكنها و مع تطورها عبر السنين عززت تمثيلها. وتضم الغرفة حاليا أعضاء منتسبين ينحدرون من أكثر من 120 بلدا في العالم، و تتوفر على هيئات تمثيلية وطنية في أكثر من 90 بلدا عضوا في الغرفة.²

¹ شيخي محمد الامين ، تفسير مصطلحات التجارة الدولية Incoterms ، مجلة القانون و العلوم السياسية ، المجلد 3، العدد 2، كلية الحقوق لجامعة تلمسان ، الجزائر ، 2017، ص 426

² <https://www.aljazeera.net> , شوهد 2022/03/26 وقت 02:55

كان لغرفة التجارة الدولية دور مهم في إرساء مجموعة من القواعد الدولية المرجعية في عدة مجالات ، مثل الأعراف و الممارسات الموحدة للاعتماد المستندي التي رأت النور عام 1933 و لا تزال المصارف الدولية تعمل بها .

و في عام 1936 أصدرت الغرفة دليلها المرجعي للمصطلحات التجارية الدولية الذي يعتبر مرجعا دوليا معترفا به في مجال تحديد المسؤوليات الملقاة على عاتق كل من البائع و المشتري إزاء كل معاملة تجارية ذات صيغة دولية . و يتم تحديث هذا الدليل بشكل مستمر ليوافق متطلبات و مستجدات كل مرحلة.

و تساهم غرفة التجارة الدولية في فض المنازعات المتعلقة بالصفقات الإقتصادية بين الشركات من خلال هيئتها التي استحدثتها للتحكيم في المنازعات ذات الطابع الإقتصادي.¹

أولا : تعريف الشروط التجارية الدولية:

تمثل شروط التجارة الدولية مجموعة من عقود التجارة الدولية الصادرة عن غرفة التجارة الدولية ، وهي بمثابة شروط لتسليم البضاعة كما تعتبر كدليل لمصطلحات التجارة الدولية.

وتعرفها غرفة التجارة الدولية على أنها قواعد تحدد مسؤوليات كل من المشتري والبائع في تسليم البضائع في إطار عقد البيع ، فهي قواعد رسمية تحدد كيفية توزيع التكاليف والمخاطر بين الأطراف ، فقواعد شروط التجارة الدولية تدرج بانتظام في قلب عقود البيع على المستوى العالمي ، و أصبحت يوما بعد يوم جزءا أساسيا في اللغة التجارية .²

كما تعرف بأنها قواعد و قوانين دولية لتفسير المصطلحات و المفاهيم التجارية المثبتة في الغرفة التجارية ، أو هي تعبير عن المصطلحات التجارية الدولية المستخدمة في البيوع الدولية ، ذلك أنها تنصرف إلى صيغ قانونية تجارية معروفة على الصعيد الدولي ، تحدد ما هي إلتزامات طرفي عقد البيع الدولي

¹ خلخال جوهر ، قواعد الأنكوترمز و تطبيقاتها على النقل البحري للبضائع في الجزائر ، مجلة الاستاذ الباحث للدراسات القانونية و السياسية ، المجلد 3 ، العدد 3 ، جامعة ابي بكر بلقايد- تلمسان ، 2018/05/27 ، ص 555

² - توام زاهية/ رزاي سعاد ، مصطلحات التجارة الدولية " الأنكوترمز " قراءة في اصدار 2020 ، مجلة المنهل الإقتصادي ، المجلد 04 ، العدد 01 ، جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي ، الجزائر ، جوان 2021 ، ص 317

و تعين إلتزامات في شأن نقل البضاعة و التأمين عليها ، والتعامل بشأن التخليص الجمركي و تستخدم بالإضافة إلى ذلك في حالة نشوب نزاع تجاري ، حيث تمثل الصيغ الوحيدة المستخدمة لحل النزاعات بين الأطراف.¹

و تعرف كذلك بمجموعة القواعد العامة المعروفة لدى كل المتعاملين في مجال التجارة الدولية والتي تسمح بتوزيع التكاليف والمخاطر بوضوح بين البائع والمشتري عند إبرام عقد البيع الدولي.

ومن خلال ما سبق نستخلص أن شروط التجارة الدولية هي قواعد مصاغة ومقترحة من قبل غرفة التجارة الدولية على أطراف عقد البيع الدولي وهي قواعد غير إلزامية كما أن هذه القواعد تهدف إلى تحديد وتوحيد بعض الإلتزامات المميزة للبيع . وذلك لتمكين البائع والمشتري من احترام إلتزاماتهم المتبادلة في مجال نقل البضائع وتحمل المخاطر والتكاليف ومنه تعرف هذه القواعد في حدها الأدنى ثلاثة أمور.

✓ إلتزامات كل من البائع والمشتري

✓ كيف يتم تقسيم تكلفة النقل بين البائع و المشتري و تحدد النقطة التي يتحول تحمل مسؤولية

الخطر كضياح البضاعة أو تلفها

✓ من الطرف المسؤول عن تخليص البضائع الجمركية و استيرادها

ثانيا : نشأة و تطور قواعد شروط التجارة الدولية :

عرفت مصطلحات التجارة الدولية عدة تطورات مختلفة ، فنظرا للتباين و اختلاف الأعراف التجارية السارية في الدول المختلفة نجد أن غرفة التجارة الدولية أولت رعايتها و كفايتها بتحديد مفاهيم سهلة و واضحة للقواعد المتعارف عليها دوليا عن طريق إصدارها نشراتها المتتالية لتفسير هذه المصطلحات المستعملة في عقود التجارة الدولية و كانت البداية بإصدار أول مجموعة و التي تعتبر النواة الأولى لهذه القواعد عام 1936 وكان عددهم تسعة شروط . و قد قامت غرفة التجارة الدولية بهذه الخطوة باعتبارها أحد المنظمات الدولية التي أسند إليها توحيد المفاهيم الدولية للتجارة الدولية لترسيخ

¹ شيخي محمد الامين، مرجع سبق ذكره، ص 426.

مبدأ حرية التجارة السلعية وكان ذلك في المؤتمر الإقتصادي الدولي الذي إنعقد في الولايات المتحدة الأمريكية عام 1926.¹

و ظلت هذه المجموعة سارية حتى عام 1953 حين دعت الضرورة لإجراء مراجعة شاملة لها و إعادة صياغتها لتكون صورة معبرة أكثر كما كان يجري به العرف في أسواق التجارة الدولية ، و على هذا فقد عدلت قواعد 1936 وحلت محلها مجموعة جديدة من القواعد هي قواعد شروط التجارة الدولية 1953 حيث تضمنت عشر عقود للبيوع الدولية مازال معمولاً ببعضها حتى الآن .

لكن مع التطور الحاصل في التجارة الدولية ثم إعادة صياغة مجموعة جديدة تلغى السابقة و كان ذلك عام 1967 حيث تم إضافة عقدين جديدين إليهما ، DDP و DAF ، إلا أن هذه الأخيرة هي الأخرى عدلت مرة أخرى سنة 1976 و أضيفت إليها عقد جديد هو FOB Air port ، و ذلك بعد أن ازداد النقل بالطائرات ، و كان ذلك عام 1976 .

في سنة 1980 قامت غرفة التجارة الدولية بإصدار مجموعة جديدة لشروط البيوع التجارية حيث تضمنت 14 عقدا و ذلك من اجل مواكبة التطورات الكبيرة في مجال النقل الدولي ، و التوسيع في الطيران ، و النقل البحري حيث ظهرت الحاويات كوسيلة لنقل البضائع و كذلك ظهور النقل متعدد الوسائط .

و لقد أصدرت غرفة التجارة الدولية نسخة أخرى معدلة لسابقة عام 1990 ، التي تأتي على خلفية جهودها منذ أواخر الثمانينات قصد إجراء تنقيح مماثل لما جرى 1953 لموائمتها للممارسات التجارية المعاصرة .²

و مع بداية عام 2000 قامت غرفة التجارة الدولية بإصدار نسخة جديدة لشروط التجارة الدولية ، جاء ذلك تبعا للتطور الذي صاحب التجارة الدولية و خاصة ما يتعلق بالنقل و التأمين و التسليم و الشحن

¹- شيخي محمد الأمين مرجع سبق ذكره ، ص ص ، 430-431

² شيخي محمد الأمين، مرجع سبق ذكره، ص ص : 430-431.

و التفرغ ، إضافة إلى إنتشار المناطق الحرة و زيادة إستخدام الإتصالات الإلكترونية في المعاملات التجارية الدولية و إنتشار المناطق الجمركية الحرة .¹

منذ مطلع القرن الحادي و العشرين أدى تطور الإقتصاد العالمي إلى التوسع الكبير في المعاملات التجارية بين الأمم ، مما ترتب عليه ارتفاع معدل إحتتمالات حدوث النزاعات بين أطراف عقود البيوع الدولية بسبب عدم صياغة هذه العقود بالدقة الكافية ، و في واقع الأمر لم تتخلف غرفة التجارة الدولية على عاداتها عن مسابرة ركب التقدم ، فقامت بمراجعة المصطلحات التجارية لسنة 2000 ، و إجراء تعديلات و الإضافات اللازمة عليها ، و من ثمة فقد أصدرت غرفة التجارة الدولية قواعد مصطلحات التجارة المحلية و الدولية جديدة سنة 2010، و كان آخر إصدار لها عام 2020 ، و التي اصدرتها مؤخرا في سبتمبر 2019 و بدأت حيز التنفيذ في جانفي 2020 و في هذه النسخة الأخيرة تم الاحتفاظ ب 11 شرط مثل نسخة 2010، بدل 13 شرطا في نسخة شروط 2000.²

المطلب الثاني: أهمية شروط التجارة الدولية

تعكس التعديلات المنتظمة على إصدارات شروط التجارة الدولية منذ ظهورها عام 1936 ، مدى أهميتها في تسهيل العمليات التجارية على الصعيد الدولي خاصة بعد إنتشار المناطق الجمركية الحرة و زيادة إستخدام الإتصالات الإلكترونية في المعاملات التجارية ، و التي تتجلى أصلا من خلال أهدافها و المتمثلة في النقاط التالية:³

- ✓ هي أساس المبادلات التجارية باعتبارها مصطلحات مفهومة في كل دول العالم
- ✓ هي أداة لتوزيع المهام التي يجب أن يؤديها كل من البائع و المشتري طوال مرحلة تسليم البضاعة ، حيث يرجع المتعاملون في التجارة الدولية إلى استعمال قواعد شروط التجارة الدولية لأنها تحدد

¹ شبيخي محمد الامين ، مرجع سبق ذكره، ص ص 430-431

² بوجلة إيمان، شروط التجارة الدولية، مطبوعة محكمة مقدمة لطلبة السنة 1 ماستر تخصص مالية و تجارة دولية، كلية العلوم الإقتصادية، التجارية و علوم التسيير، جامعة تيارت، 2021/2020 ، ص 5.

³ - توام زاهية/ رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص 318

بصفة دقيقة و واضحة كل من الإلتزامات البائع و المشتري بما فيها من تكاليف و إنتقال المسؤولية المتعلقة بنقل البضائع من البائع إلى المشتري ، إلا أنه من الضروري أن يعلم طرفا العقد أن قواعد شروط التجارة الدولية لا تحدد العلاقات بين مختلف الناقلين أو المؤمنين و لا قيمة السلعة أي ثمن البضائع محل البيع و خاصة لا تحدد ما له علاقة بنقل الملكية ، لا الكيفية و لا إجراءات إنتقالها .

✓ تهدف إلى وضع مجموعة من القواعد الدولية لتفسير المصطلحات الأكثر استعمالاً في العلاقات التجارية الدولية و بالتالي يتم تجنب الكثير من الغموض و النزاع التي يمكن أن تنشأ جراء إبرام عقد بيع دولي في أي عملية بيع و شراء ، حيث أنه من المهم تحديد مكان التسليم ، أو معرفة متى تنتقل المسؤولية ، أو من يتحمل مسؤولية مخاطر الشحن ، أو توزيع تكاليف مسار النقل ، فهي تحدد من الخلافات الناشئة بشكل معتبر جداً .

✓ تكيفها مع واقع العرف التجاري الدولي إذ أن وضعها و تعديلها يتم دائماً على ضوء العرف السائد في المعاملات التجارية الدولية.

وظائف شروط التجارة الدولية:

يمكن التمييز بين الوظائف الرئيسية و الوظائف الثانوية :

✓ الوظائف الرئيسية لمصطلحات التجارة الدولية : تتمثل فيما يلي:¹

- تقسيم التكاليف : من يتحمل التكاليف؟
- توزيع الحقوق : من يتعاقد مع الإلتزامات و على النقل؟
- تحويل المخاطر : من الذي يغطي المخاطر و متى؟

✓ الوظائف الثانوية لمصطلحات التجارة الدولية:²

- مستندات البضائع: من الذي يحصل على المستندات المتعلقة بالبضائع؟

¹ - توام زاهية/ رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص 318

² توام زاهية/ رزاي سعاد ، نفس المرجع، ص 318

- الجمارك : من المسؤول عن التخليص الجمركي؟
- وثائق النقل : من الذي يقدم وثائق النقل؟
- المعلومات : من يقوم بإبلاغ الآخر و متى و كيف؟
- فحص البضائع : من يقوم بفحص و تفتيش البضائع؟
- التعبئة و التغليف: من الذي يحدد طريقة التعبئة؟

المبحث الثاني: الإطار القانوني لشروط التجارة الدولية

الأصل أن القواعد المتعلقة بالبيع الدولية و في أي حال من الأحوال لا تعد قواعد تشريعية بما أنها غير صادرة عن هيئة تشريعية ، و هذا يعني أنها لا تتسم بالصفة الإلزامية كما هو الحال بالنسبة للمعاهدات الدولية المبرمة بين الدول، و هذا ما سنفصل فيه أكثر في هذا المبحث .

المطلب الأول : الطبيعة القانونية لشروط التجارة الدولية

هناك مبدأ عام يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار دائما ، و هو أن العقد شريعة المتعاقدين ، بمعنى أنه ممكن للأطراف المتعاقدة أن تتفق فيما بينها على ما تشاء من الأحكام والشروط والإلتزامات. والقاعدة العامة أن شروط التجارة الدولية تعتبر قواعد اختيارية غير ملزمة ، ولا تتمتع بالصفة الآمرة فهي قواعد اختيارية تصدرها وتشرف على تعديلاتها غرفة التجارة الدولية ، ويمكن الإحالة إليها في عقود البيع الدولية للبضائع ، إذا توافق الأطراف على ذلك ، كما يحق لهم تعديل بعض بنودها أو الإضافة عليها.

على عكس النصوص التشريعية والاتفاقيات الدولية التي تلزم الدول المنظمة إليها على أنه متى أشار المتعاقدان إليها في عقودهم فإنها تستمد إلتزامها من إتفاق الأطراف على تبنيها ، ويفضل أطراف التعاقد عادة تبني هذه القواعد عندما ينتمون إلى دول تتشابه أنظمتها القانونية بهدف تفسير الإصلاحات الواردة في عقودهم ولكن بالرغم من الصفة الاختيارية لشروط التجارة الدولية ، يبدو أنها أصبحت جزءا لا يتجزأ من التشريعات الجمركية لبعض بلدان أوروبا ، في التصدير و الاستيراد ، مما جعلها إلزامية بعد دخولها في التشريع ، وأصبح المتعاقدون مضطرين إلى اعتمادها في العقد التجاري المبرم بينهم.¹

¹ محمد أمين بن فايد علي ، الأنكوترمز : البية التعامل في البيع الدولية ، مجلة السياسة العالمية ، المجلد 5 ، العدد 3 ، جامعة محمد بوقرة بومرداس ، الجزائر، 2021/12/24 ، ص ص: 628-634

ومن أفضل ما تقدمه شروط التجارة الدولية للأطراف المتعاقدين المرونة في إستخدامها حيث تترك الحرية في إضافة شروط معينة منها، شأنها في ذلك شأن الاتفاقيات الدولية التي تتم على نطاق دولي ، ومنها قواعد "فيينا" المستخدمة في البيع الدولي للبضائع المنقولة ، و سواها ، ولكن المهتمين بقواعد شروط التجارة الدولية يرون أنه من المستحسن ألا يجري أطراف العقد تعديلات كثيرة على بنود شروط التجارة الدولية و إلا وقعوا في مشكلات شرح المصطلح المستعمل ، و أصبحت شروط التجارة الدولية من دون جدوى¹.

وذهب البعض بشأن قواعد شروط التجارة الدولية إلى القول أنها مجرد مصطلحات تجارية يشكل إدراجها في عقود المبيعات تكملة مفيدة لأحكام اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود البيع الدولي للبضائع².

المطلب الثاني : إلزامية شروط التجارة الدولية

تطرح مسألة إدراج مصطلحات التجارة الدولية كعنصر أساسي في العقد التجاري الدولي أهمية كبيرة في تحديد طبيعتها القانونية ، أي مدى إمكانية اعتبارها قواعد ملزمة للنسبة للأطراف المتعاقدة³.

أولا : قواعد شروط التجارة الدولية ذات طبيعة ملزمة "الاتفاق أساس الإلتزام"

تطبيقا لمبدأ سلطة الإدارة ، لهذه الأخيرة السلطة الأكبر في تكوين أي علاقة تعاقدية و تحديد الآثار المترتبة عنها.

فالأصل هو حرية و استقلال الإرادة و لا يكون خلاف ذلك في الحدود التي يرسمها القانون وتكريس ذلك في إطار العقود التجارية الدولية يجعل أحكامها خاضعة لاتفاق المتعاملين باعتبارهم الأدرى بما يتوافق و يحقق مبادئهم ، لذلك تبتعد هذه العقود في الغالب عن أية أحكام قانونية مستقاة من

¹ محمد ملين بن قايد علي ، مرجع سبق ذكره ، ص ص: 628-634

² - شيخي محمد الامين ، مرجع سبق ذكره ، ص ص: 431-432

³ - ليلي مشطر ، مصطلحات التجارة الدولية عنصر اساسي في عقد التجارة الدولية ، مجلة اجاث قانونية و سياسية ، مجلد 3 ، العدد 1 ، جامعة تيزي وزو ، الجزائر ، 2018 ، ص 237

القوانين الوطنية بما يسمح بتفادي و إزالة كل الصعوبات التي قد تواجه المبادلات التجارية بين أطراف من دول مختلفة خاضعين لأنظمة قانونية متباينة ، كما يساهم في تعزيز الحركة التجارية على المستوى الدولي ، و هو في الواقع ما تستهدفه قواعد شروط التجارة الدولية .¹

لكن و رغم ذلك تساءل العديد من المختصين حول طبيعة هذه القواعد بما تتضمنه من تفسيرات أن كانت ملزمة بالنسبة للمتعاملين.

قد استقر الأغلبية على أنها ليست ملزمة للأطراف ، إذ لهم الأخذ بها أو تركها ، كما يمكن لهم في حال النص عليها إدخال بعض التعديلات أو الإضافات التي يرونها مناسبة .

يعتبر هذا الرأي منطقيا بالنظر إلى أن شروط التجارة الدولية في جوهرها تتعلق بالآثار المترتبة على العقد أي بتنفيذه تحديدا من خلال توضيح مسؤوليات و أعباء كل طرف أي البائع و المشتري ، كما أن غرفة التجارة الدولية قد صاغت مثل هذه القواعد استجابة للحاجة العملية لتوحيد بعض المفاهيم التجارية المختلفة بين الأنظمة القانونية الوطنية لكل طرف في العقد مما خلق عديد من المشاكل و سوء الفهم فيما بينهم و اثر سلبا على حركة التجارة الدولية ، و بذلك تطبيقا و إدراج ذلك في العقود المبرمة بينهم ، فالإلتزام لا يستمد من كونها قواعد دولية صادرة عن غرفة التجارة الدولية على عكس الاتفاقيات الدولية الملزمة للأطراف المنظمة إليها ، و النصوص التشريعية الداخلية ، و إنما تستمد تلك الصفة من إرادة و اتفاق أولئك الأطراف .²

¹- ليلي مشطر ،مرجع سبق ذكره ، ص 238

²ليلي مشطر ،مرجع سبق ذكره ، ص 237

ثانيا : قواعد شروط التجارة الدولية غير ملزمة

إنطلاقا مما سبق في حال عدم وجود أي اتفاق بين المتعاملين على اعتماد قواعد شروط التجارة الدولية في عقودهم ، فلن تترتب على ذلك أي مسؤولية تجاههم .
و هنا يستلزم الأمر تجنبنا لأية عوائق أن يتم الاتفاق على القانون الواجب التطبيق ليكون هو المرجع في تحديد إلتزامات الأطراف و تحمل المسؤوليات و التكاليف و المخاطر المرتبطة بالمعاملة .¹

¹- ليلي مشطر ، مرجع سبق ذكره ، ص 238

المبحث الثالث : عرض تفصيلي لشروط التجارة الدولية 2020

يتم تحديث شروط التجارة الدولية كل 10 سنوات تقريبا من قبل غرفة التجارة الدولية ، وذلك لمواكبة التطورات التي تطرأ على التجارة الدولية ، و فك النزاعات و حل المشاكل التي من الممكن أن تحدث بين البائع و المشتري .

سنتحدث فيما يلي عن شروط التجارة الدولية 2020 بما أنه آخر تحديث حيث دخل حيز التنفيذ في 1 جانفي 2020 الفارط، حيث تناولت النسخة الأخيرة تعديلات معتبرة و مهمة مقارنة بالنسخ السابقة سنتطرق لها في هذا المبحث .

المطلب الأول : شروط تجارة دولية متعددة الوسائط

تتضمن هاته المجموعة تلك الشروط الموجهة للتطبيق في حالة كل أنواع النقل بالإضافة إلى النقل المتعدد الوسائط، أي أنه يغطي أكثر من وسيلة نقل (بر ، بحر ، جو ، سكة حديدية أو الأربعة معا)¹ ، و تضم سبعة شروط و هي : EXW.FCA.CPT.CIP.DAP.DPU.DDP .

• الشرط (EXW (Ex works) التسليم في المصنع:

حيث يتم بمقتضى هذا الشرط تسليم البضاعة عند المصنع او مخزن البائع ، و عليه يتحمل المشتري كافة النفقات و المخاطر المتعلقة بنقل البضاعة من مكان تواجدها أي من حيث وضعها البائع تحت تصرف المشتري ، ويعد هذا الشرط الأقل إلزاما بالنسبة للبائع ، حيث يتمثل إلزام هذا الأخير في تسليم البضاعة حسب المواصفات و الشروط المحددة في العقد مع إرفاقها في الغالب بشهادة مطابقة تسلم من طرف شركات متخصصة ، يثبت من خلالها إلزامه بينود الاتفاق ، كما أنه غير مسؤول عن

¹ - Tighilt Fodil / Bouchellal Youcef, Performance Des Entreprises A L'International Et L'utilisation Des Incoterms :Les Résultats D'Une Etude Empirique Menée En Algérie , Revue Des Reformes Economique Et Intégration Dans L'Economie Mondiale, Volume 15, Nmr 2 , 30 /12/2021, P, 489

شحن البضاعة داخل او فوق وسيلة النقل التي يوفرها المشتري ، و لا بالتخليص الجمركي عند تصدير البضاعة ، و في حال رغب طرفا العقد أن يتحمل البائع مسؤولية شحن البضاعة من مكان المصنع إلى المكان الذي يريده المشتري و كذا المخاطر و النفقات المتعلقة بذلك، فيجب عليهم تحديد ذلك بصفة واضحة بدمج بند صريح ينص على ذلك بعقد البيع ، و بالتالي فهذا الشرط لا يجب استعماله إذا كان المشتري غير قادر سواء بصفة مباشرة او غير مباشرة ، أن يتخذ الإجراءات الجمركية اللازمة للتصدير ، و تجدر الاشارة أن هذا الشرط لم يخضع لأي تغيير مقارنة مع شروط 2010.¹

الشكل رقم (1-1): شكل توضيحي يشرح الشرط EXW



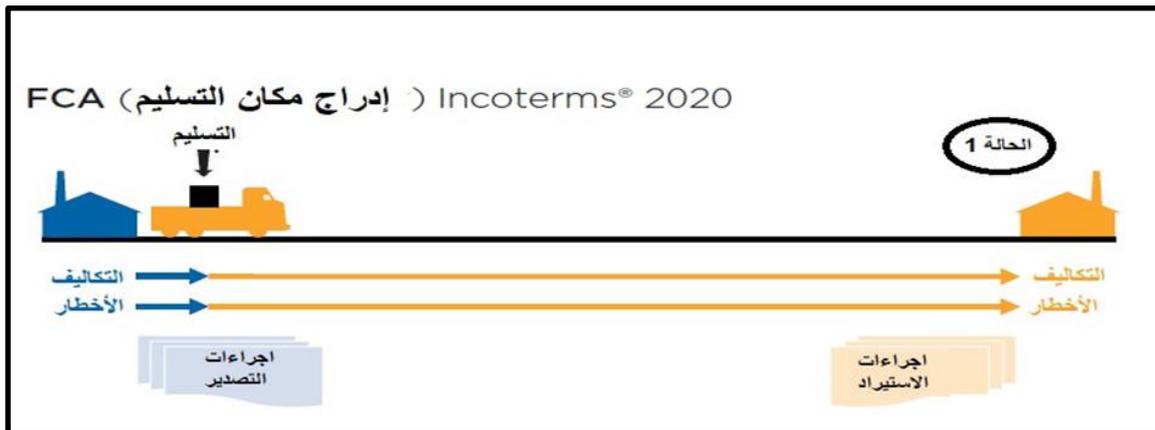
المصدر : Incoterms 2020, ICC rules for the use of domestic and international terms, The International chamber of commerce (ICC), Paris , 2020, P :22
بتصرف

¹ Incoterms 2020, ICC rules for the use of domestic and international terms, The International chamber of commerce (ICC), Paris , 2020, P : 23 (بتصرف)

• الشرط FCA (Free Carrier) التسليم لناقل حر:

يعني هذا الشرط أن البائع يتحمل مسؤولية البضاعة حتى يسلمها لناقل الحر الذي حدده المشتري في المكان المتفق عليه، كما يخلصها جمركيا ، و عليه يتحمل المشتري مسؤوليتها من نقطة تسليمها لناقل إلى مصنعه،¹ وحسب تقديرات الهيئات المختصة فأن واحدة من كل اربعة معاملات دولية تستخدم هذا المصطلح ، حيث تتمثل ميزته الرئيسية في مرونته في اختيار عنوان التسليم الذي يمكن أن يكون مصنع ، مطار، ميناء... الخ.²

الشكل رقم: (1-2) (أ) شكل توضيحي يشرح الحالة الأولى للشرط FCA



المصدر: Incoterms 2020, ICC rules for the use of domestic and

international terms, The International chamber of commerce (ICC), Paris , 2020, P:28 .

و تجدر الإشارة أن لمكان التسليم اثر على إلتزامات شحن او تفرغ البضاعة في المكان المحدد ، فإذا اتفق على التسليم في أرض البائع، فعليه أن يقوم بشحن البضاعة على وسيلة النقل الثانوي ، إما إذا

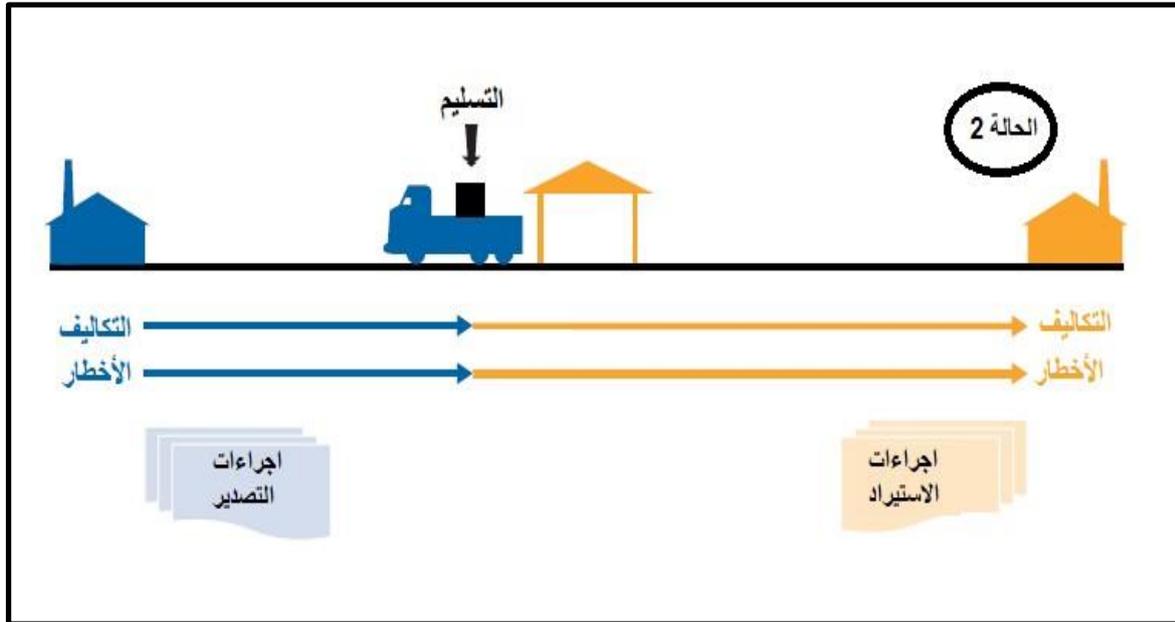
¹ Incoterms 2020, Op.Cit, P: 28.

² توام زاهية / رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره، ص:321.

تم التسليم في مكان اخر هنا على البائع أن يتحمل مسؤولية و تكاليف نقلها للمكان المتفق عليه، دون افراغها من وسيلة النقل الثانوي.¹

و تعني عبارة الناقل في عقد النقل كل شخص يلتزم بالقيام بعملية نقل برية (عبر الطرق بالشاحنات او السكك الحديدية) او بحرية او جوية او حتى المزج بين العديد من وسائل النقل ، فإذا طلب المشتري من البائع تسليم البضاعة إلى شخص غير الناقل ، يعتبر البائع أنه وفي إلتزامه بالتسليم في اللحظة التي تسلم البضاعة فيها لذلك الشخص ، وعليه يتم تحويل الخطر من البائع إلى المشتري بعد عملية التخليص الجمركي في بلد البائع و كذا التكاليف التي يتحملها البائع تتوقف في هذه المرحلة.²

الشكل رقم: (1-2) (ب) شكل توضيحي يشرح الحالة الثانية للشرط FCA



المصدر : The Incoterms 2020, ICC rules for the use of domestic and international terms,

International chamber of commerce (ICC), 2020 , Paris, P : 29.

بتصرف ،

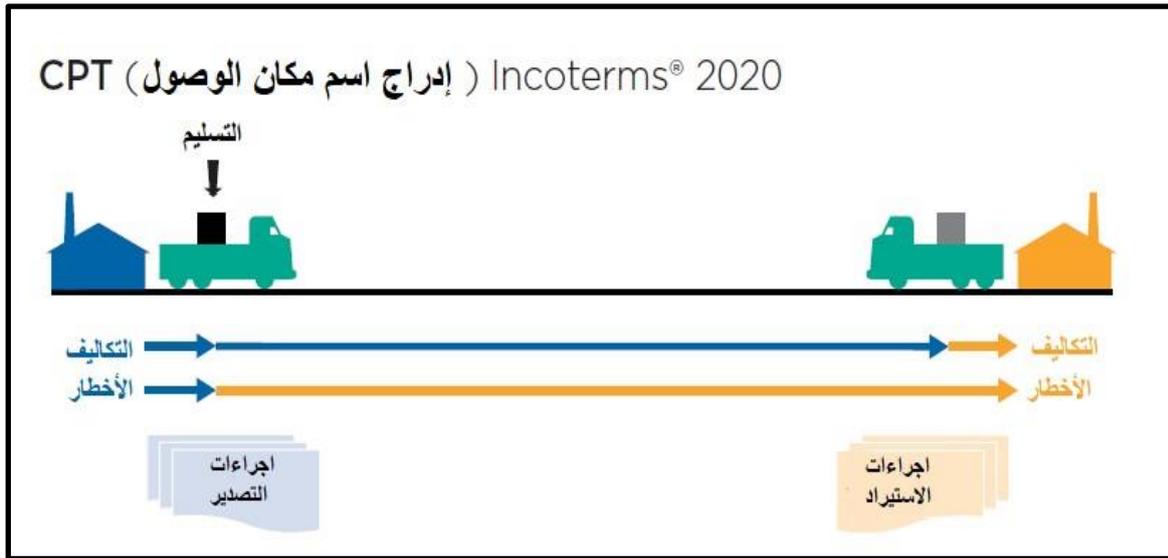
¹ توام زاهية / رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص 320

² - توام زاهية / رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص 321

• الشرط CPT (Carriage Paid To) التسليم مع دفع أجرة النقل إلى مكان الوصول:

وفق هذا الشرط يدفع البائع اجرة مسار نقل البضاعة حتى وصولها إلى المكان المتفق عليه في عقد البيع ، بحيث يتحمل المشتري كل من مخاطر الفقد و التلف التي يمكن أن تلحق بالبضاعة ، و كذا خطر النفقات الاضافية الناشئة عن ظروف خارجية بعد أن تسلم البضاعة للناقل ، فهي تنتقل من البائع إلى المشتري بمجرد تسليم البضاعة إلى الناقل ، و عبارة الناقل تعني كل شخص يلتزم بعملية النقل ، فإذا كان هناك عدة ناقلين متتالين لنقل البضاعة إلى مكان الوصول المحدد فإن انتقال المسؤولية و المخاطر ينتقل عند التسليم إلى الناقل الاول .¹

الشكل(1-3) شكل توضيحي يشرح الشرط CPT



المصدر : Incoterms 2020, ICC rules for the use of domestic and international terms, The International chamber of commerce (ICC) Paris , 2020, P : 38 (بتصرف)

¹ Incoterms 2020, Op.Cit, P: 38

• الشرط CIP (Carriage And Insurance Paid To) التسليم مع دفع

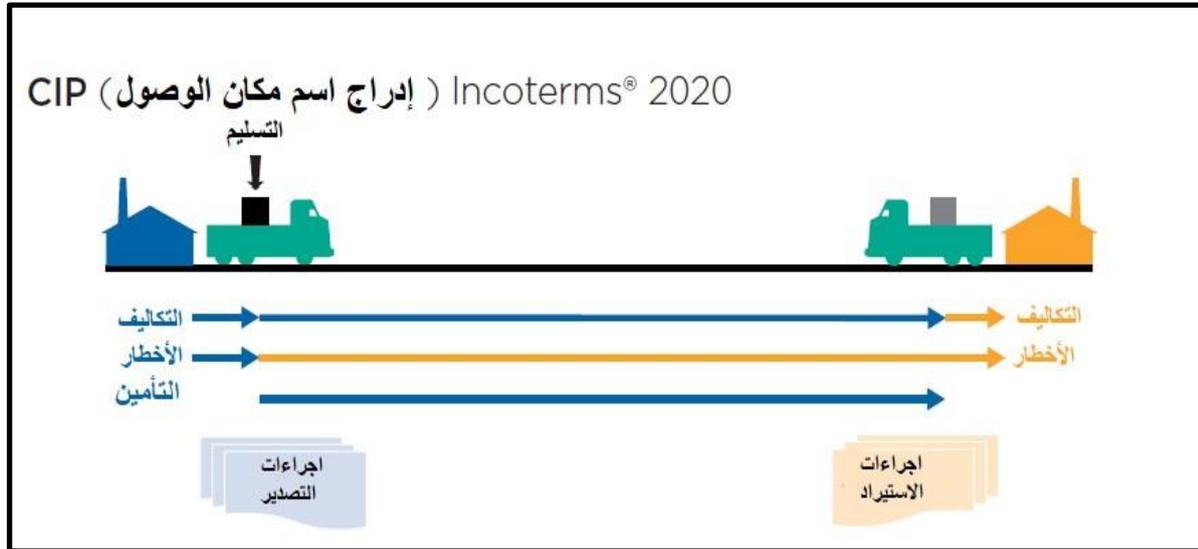
أجرة النقل و التأمين في مكان الوصول:

يهتم البائع وفق هذا الشرط بتسليم البضائع إلى المكان الذي يختاره المشتري و يلتزم البائع بدفع اجرة النقل حتى مكان الوصول المسمى كما يتولى التأمين على البضاعة لحساب المشتري ضد الهلاك او التلف الذي قد يصيب البضاعة فيغطي البائع الحد الاقصى للتأمين خلال فترة النقل ، أي أن البائع يتعاقد مع شركة تأمين و يدفع أقساط التأمين في حدها الاقصى لصالح المشتري .¹

هذا الشرط حافظ على صفاته التي كانت في اصدار 2010 باستثناء التغطية التأمينية التي إنتقلت من حدها الأدنى إلى حدها الاقصى في اصدار 2020.

و يتم تحويل الخطر عند التسليم للمشتري ، أي أن المشتري يتحمل الخطر عند التسليم للنقل الأول، و تتوقف التكاليف التي يتحملها البائع حتى مصنع المشتري او أي مكان يحدده المشتري ما عدا أجرة الشحن و تكاليف التأمين .²

الشكل (1-4) شكل توضيحي يشرح الشرط CIP



¹ Incoterms 2020, Op.Cit, P: 45

² - توام زاهية / رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص 322

المصدر: Incoterms 2020, ICC rules for the use of domestic and international terms, The International chamber of commerce (ICC), Paris, 2020, P :45 (بتصرف)

• الشرط **DPU (Delivered At Place Unloaded)** تسليم البضاعة في

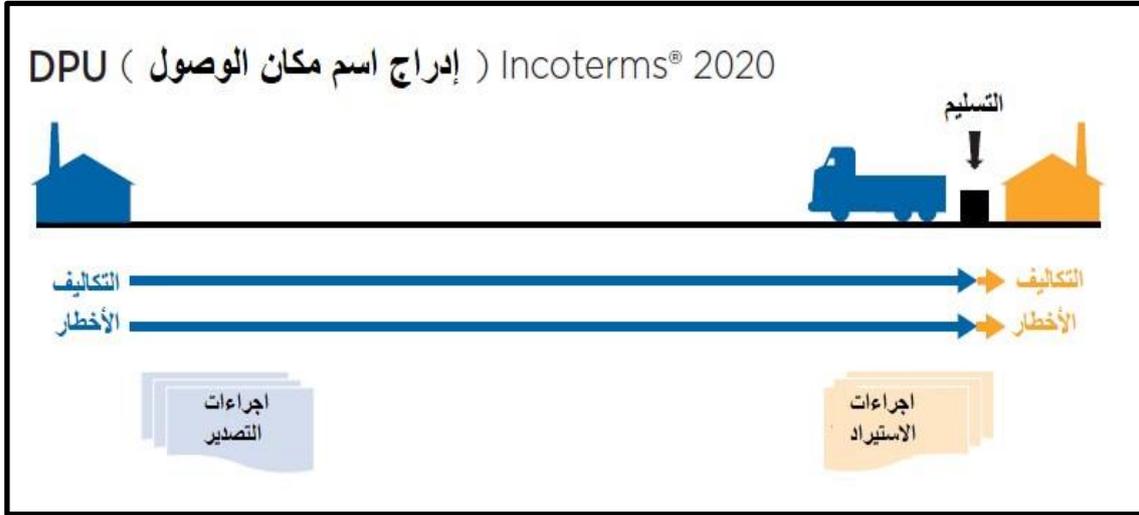
مكان الوصول مفرغة من وسيلة النقل :

يعد هذا المصطلح جديد في إصدار 2020 ، وقد حل محل المصطلح DAT 2010¹ ، ووفق هذا الشرط يقوم البائع بتسليم البضائع إلى المحطة النهائية أو أي مكان آخر يحدده المشتري ، ثم يتولى المشتري التخليص الجمركي للاستيراد و نقل البضاعة إلى مصنعه أو مخازنه عند الاقتضاء ، و يعتبر التسليم قد تم لما يقوم البائع بتفريغ البضاعة من وسيلة النقل المستعملة في المكان المتفق عليه ، و بالتالي يمكن القول أن البضاعة سلمت للمشتري و هي تحت تصرفه ، فالبائع يتحمل جميع المخاطر و النفقات حتى مكان التسليم، و يشترط في هذا الشرط أن يقوم البائع بالتخليص الجمركي عند التصدير ، أما المشتري فهو مطالب بتنظيم عملية توجيه البضائع إلى الوجهة النهائية و القيام بالإجراءات الجمركية للاستيراد ، و يتم تحويل مخاطر النقل من البائع إلى المشتري وفق هذا الشرط عندما يتم تفريغ البضائع في وجهتها النهائية ، أما مسؤولية البائع فتنتهي عندما يتم التسليم.²

¹- توام زاهية/ رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص 325

² Incoterms 2020, Op.cit, P:61.

الشكل (1-5) شكل توضيحي يشرح الشرط DPU



المصدر : Incoterms 2020, ICC rules for the use of domestic and international terms, The International chamber of commerce (ICC), Paris , 2020, P:61. (بتصرف)

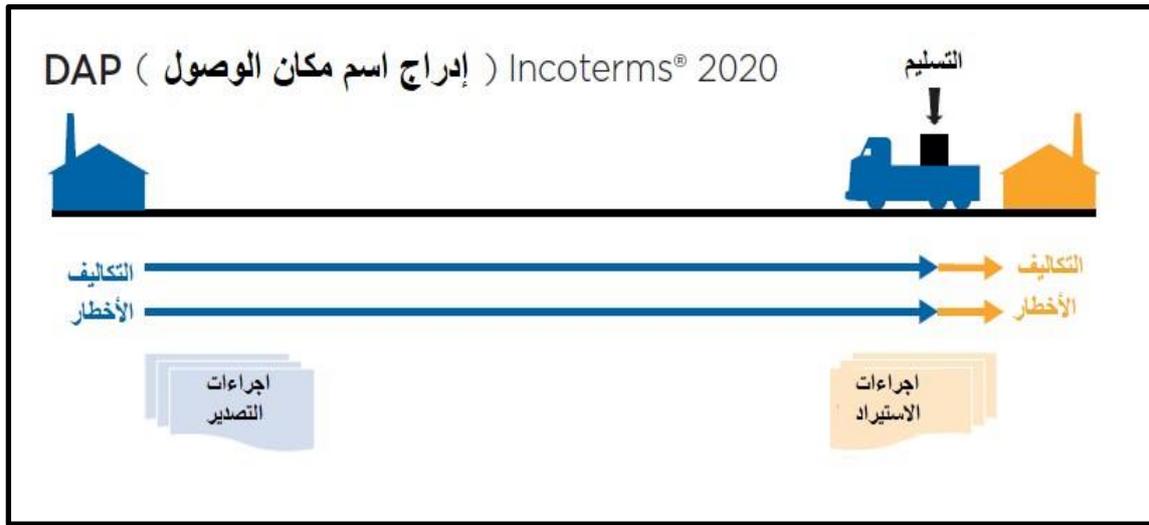
• الشرط **DAP (Delivered At Place)** التسليم في المكان المتفق عليه في بلد الاستيراد:

يستخدم هذا المصطلح في عقود بيع البضاعة ، بصرف النظر عن نوع واسطة النقل المختارة لنقل البضاعة¹ ، وفق هذا الشرط يعتبر أن البائع أوفى بالتزامه بمجرد تسليمه البضاعة المنقولة تحت تصرف المشتري ووضعها في المكان المتفق عليه غير مفرغة ، حيث يقوم البائع بتجهيز البضاعة و تعبئتها و تغليفها و إعدادها للنقل و التسليم وذلك على نفقته الخاصة تحت مسؤوليته و اتمام الإجراءات الجمركية الخاصة بالتصدير و يكون المشتري مسؤولاً عن التخليص الجمركي للاستيراد كما يتولى تفريغ البضاعة من وسيلة النقل.

¹ - توام زاهية/ رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص: 325

و يتم تحويل الخطر من البائع إلى المشتري في المكان المتفق عليه قبل التفريغ و بالتالي يتحمل المشتري مخاطر هلاك او تلف البضائع من وقت تسليمها اليه ، كما تتوقف التكاليف التي يتحملها البائع في مكان وصول البضاعة قبل التفريغ .¹

الشكل (1-6) شكل توضيحي يشرح الشرط DAP



المصدر: Incoterms 2020, ICC rules for the use of domestic and international terms, The International chamber of commerce (ICC), Paris, 2020, P :54 (بتصرف)

• الشرط (Delivered Duty Paid)DDP تسليم البضاعة خالصة الرسوم الجمركية

وفق هذا الشرط يكون البائع قد أوفى بالتزامه بالتسليم عند وضع البضاعة في المكان المتفق عليه في بلد الاستيراد و هي لازالت على وسيلة النقل في حالة الاستعداد للتفريغ²، يلتزم البائع بتجهيز البضاعة المباعة و الإجراءات الجمركية للاستيراد و التصدير على نفقته الخاصة و يزود المشتري بسند النقل الصادر عن الناقل و يلتزم بنقل البضاعة على نفقته الخاصة و تحت مسؤوليته إلى غاية تسليمها في مكان

¹ Incoterms 2020,op.Cit , P:54

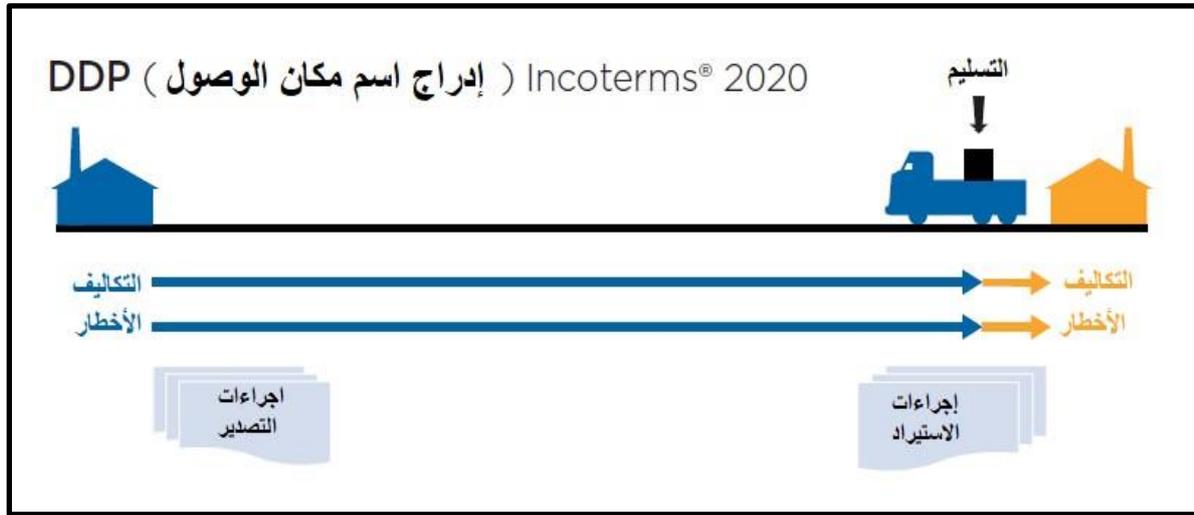
² Incoterms 2020, Op.Cit, P:67

الفصل الأول الإطار النظري لشروط التجارة الدولية

الوصول، لا يوجد أي إلتزام من البائع تجاه المشتري بالتأمين على البضاعة، لكن نظرا لكون البضاعة ستنتقل على عاتقه و مسؤوليته من بلد التصدير إلى بلد الاستيراد، و نظرا للمدة الطويلة التي يلتزم من خلالها البائع بالمحافظة على البضاعة إلى غاية تسليمها في مقر المشتري كما يلتزم بتخزينها و تداولها و إعادة شحنها في حالات معينة ، فهو مضطر للتأمين عليها للمحافظة عليها من مخاطر النقل ، و بالتالي يتحمل البائع كل نفقات البضاعة إلى غاية تسليمها للمشتري، ماعدا تكاليف التفريغ في مكان الوصول، و بالمقابل يلتزم المشتري بدفع الثمن الاجمالي للبضاعة وفق شروط عقد البيع.¹

ملاحظة : الشرط EXW يعبر عن إلتزامات البائع في حدها الأدنى في حين الشرط DDP على إلتزامات البائع في حدها الأقصى و يتم تحويل الخطر و التكاليف من البائع إلى المشتري حتى وصول البضاعة إلى مصنع المشتري.²

الشكل (1-7) :شكل توضيحي يشرح الشرط DDP



المصدر: Incoterms 2020, ICC rules for the use of domestic and international terms, The International chamber of commerce (ICC) , Paris, 2020, P:67. (بتصرف)

¹ Incoterms 2020, Op.Cit, P:67

² - توام زاهية/ رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص 326

المطلب الثاني: شروط التجارة الدولية للنقل المائي.

يطلق عليها أيضا اسم شروط التجارة الدولية البحرية أو النهرية ، و تشمل قواعد تصلح فقط للنقل البحري و النقل عبر الممرات المائية ، أي أنها تستخدم عندما تكون نقطة استلام الناقل للبضاعة و نقطة تسليمها للمستورد هي ميناء بحري ، و تضم أربعة قواعد هي : **FAS** **FOB CFR CIF**¹ ، و فيما يلي يتم شرح كل قاعدة أو شرط من شروط التجارة الدولية 2020.

• الشرط **FAS (Free Alongside Ship)** التسليم بجانب السفينة:

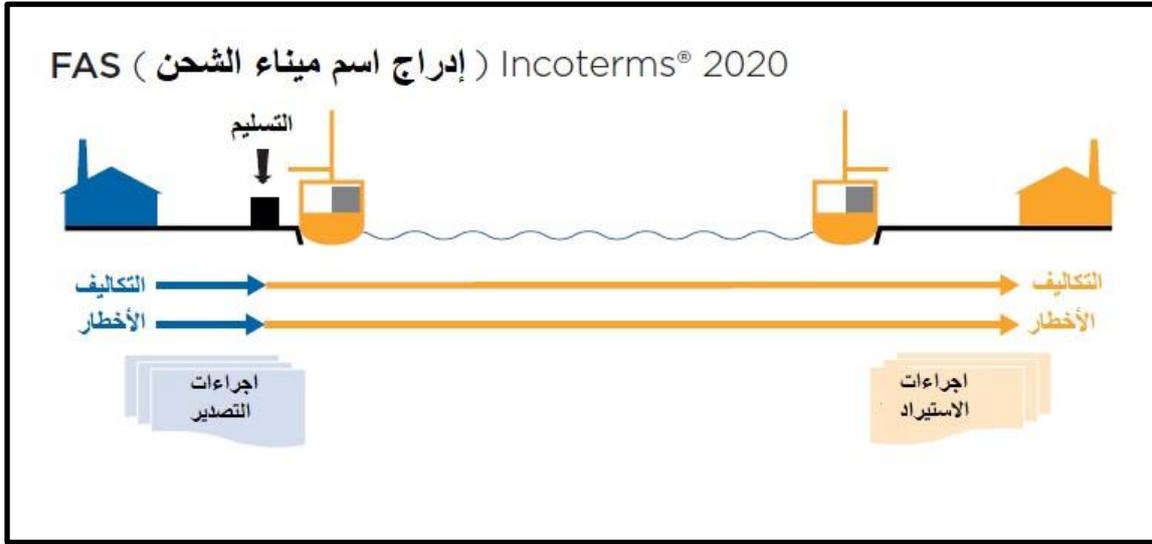
يلتزم البائع بتسليم البضاعة بوضعها على جانب السفينة في ميناء الشحن المحدد سابقا ، و هذا يعني أن المشتري يتحمل كل نفقات و مخاطر فقد و تلف البضاعة ابتداء من تلك النقطة، و يلتزم البائع بالتخليص الجمركي للتصدير ، و عليه يتم نقل الخطر من البائع إلى المشتري مباشرة بعد التخليص الجمركي في بلد البائع كما أن التكاليف التي يتحملها البائع تتوقف كذلك في هذه المرحلة ،² غير أنه إذا اتجهت رغبة طرفي العقد بأن يقوم المشتري بالتخليص الجمركي للتصدير فعلى طرفي العقد تحديد ذلك بوضع بند صريح ينص عليه في عقد البيع، و تجدر الإشارة أنه في عام 2020 كان من المفترض أن يحتفي هذا الشرط لأنه كان يستخدم فقط في بعض المنتجات (المعادن و الحبوب) ، و لكن في الاخير لم يتم حذفه اذ أن غرفة التجارة الدولية لم تنشئ شرطا خاصا لهذه الفئة من المنتجات .³

¹ - توام زاهية / رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص 319

² Incoterms 2020, Op.Cit, P:74

³ توام زاهية / رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص 320

الشكل (1-8) شكل توضيحي يشرح الشرط FAS



المصدر: Incoterms 2020, ICC rules for the use of domestic and international:

terms, The International chamber of commerce (ICC) , Paris, 2020, P:74 (بتصرف)

• الشرط (Free On Board) FOB التسليم على ظهر السفينة:

تحت هذا الشرط يسلم البائع البضاعة إلى المشتري على ظهر السفينة المسماة من طرف المشتري و

الراسية في ميناء الشحن، و يتحمل المشتري مخاطر الطريق على أساس أنه يتسلم البضاعة منذ تحميلها على ظهر السفينة و يتحمل نفقات الطريق منذ ذلك الوقت ، إلا أن البائع يتولى الإجراءات الجمركية عند التصدير أما إجراءات الاستيراد فتقع على عاتق المشتري، ففي حالة مناولة البضائع إلى الناقل قبل تحميلها على ظهر السفينة و مثال ذلك تسليم الحاوية إلى ناقل في محطة طرفية هنا يفضل استخدام

الشرط FCA بدل FOB.¹

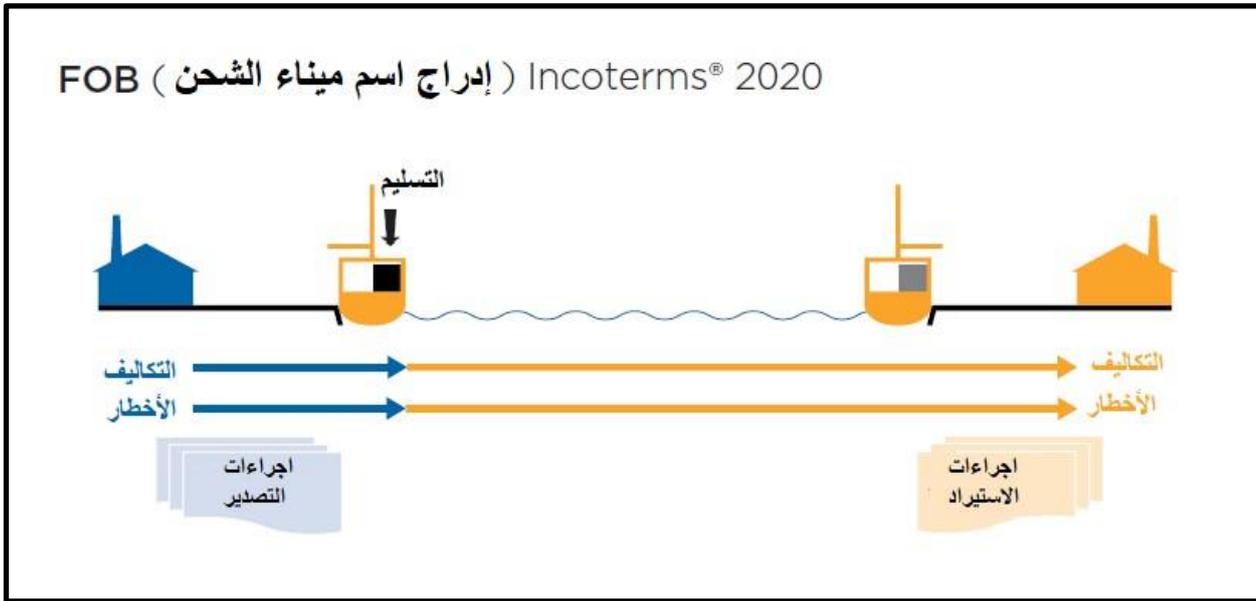
ووفق هذا الشرط يتم تحويل الخطر من البائع إلى المشتري بعد التخليص الجمركي للبضائع ، كما

أن التكاليف التي يتحملها البائع تتوقف عد التخليص و تحميلها على متن السفينة.²

¹ Incoterms 2020, Op.Cit, P:81.

² - توام زاهية / رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص ص (321-322)

الشكل (1-9) شكل توضيحي يشرح الشرط FOB



المصدر: Incoterms 2020, ICC rules for the use of domestic and international terms, The International chamber of commerce (ICC) ,Paris, 2020, P :81.

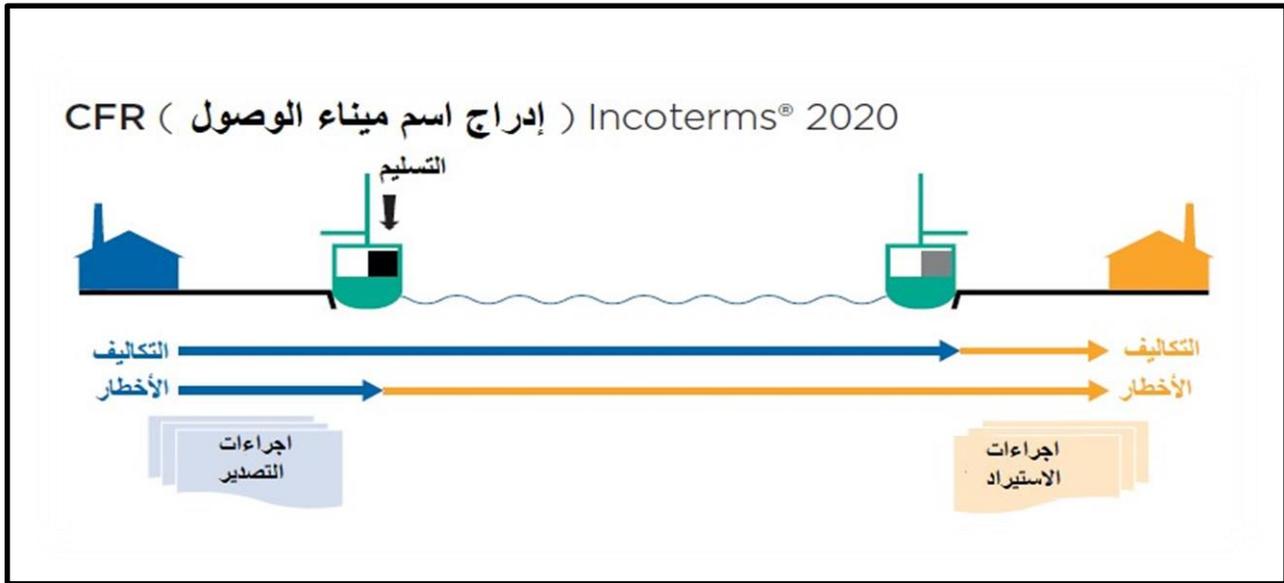
• الشرط CFR (cost and freight) التسليم مع دفع التكاليف و أجرة الشحن :

يعني هذا الشرط أنه على البائع دفع نفقات و أجرة نقل البضاعة حتى ميناء الشحن المحدد و أنه بمجرد تسليم البضاعة على ظهر السفينة تنتقل مسؤولية تحمل المخاطر و النفقات الزائدة التي قد تلحق بالبضاعة إلى المشتري ، أي أن المخاطر أثناء النقل الرئيسي لا يغطيها البائع ، و يحث هذا الشرط على أن البائع ملزم بالتخليص الجمركي للتصدير ، إذا اتفق طرفا العقد على إلا يتم تسليم البضاعة على ظهر السفينة يجدر هنا استعمال الشرط CPT (فعلى سبيل المثال إذا رصت البضاعة في حاوية و سلمت للنقل في إحدى المحطات الطرفية ، هنا تكون القاعدة المناسبة CPT و ليس CFR¹)، و يتم تحويل

¹ - توام زاهية / رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص 324

الخطر من البائع إلى المشتري بعد أن يتم تحميل البضائع على ظهر السفينة في بلد البائع ، كما تتوقف التكاليف التي يتحملها البائع عند تفريغ البضائع من القارب على الأرصفة ما عدا أجرة الشحن.¹

الشكل (10-1) شكل توضيحي يشرح الشرط CFR



المصدر : Incoterms 2020, ICC rules for the use of domestic and international terms, The International chamber of commerce (ICC) , Paris, 2020, P :88

• الشرط (Cost Insurance & Freight) CIF (التأمين مع دفع التكاليف و

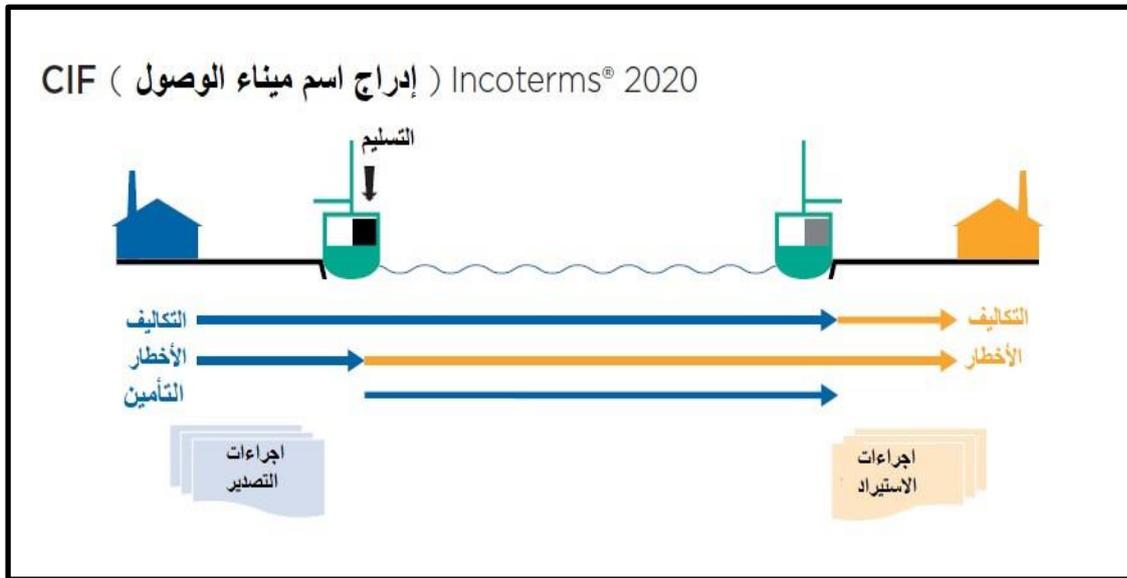
التأمين و أجرة الشحن :

في هذا الشرط البائع يلتزم بتسليم البضاعة إلى المشتري بشحن البضاعة على ظهر السفينة ، و دفع أجرة الشحن حتى الميناء المتفق عليه، و يكون ملتزم أيضا بالقيام بالتأمين البحري الذي يغطي مخاطر التلف أو الفقد التي يمكن أن تلحق بالبضاعة خلال مسار نقلها ، فالبائع يتعاقد مع المؤمن و يدفع بذلك أقساط التأمين في حده الأدنى ضد المخاطر المتوقعة ، فإذا رغب المشتري في تغطية أشمل، فعليه إما الاتفاق صراحة مع البائع ليقوم به و يكون ذلك بطلب من و على مسؤولية و نفقة المشتري، أو يقوم هو

¹ Incoterms 2020, Op.Cit, P:88

بتأمين تكميلي ، كما يلتزم البائع بتجهيز البضاعة و التخليص الجمركي للتصدير، و من اهم مميزات هذا الشرط أن إلتزام البائع بالتسليم يتم الوفاء به من وقت الشحن أي وجود البضاعة على ظهر السفينة.¹ كما أن مخاطر الطريق تكون على عاتق المشتري من وقت الشحن ، و المصاريف المتعلقة بالبضاعة تكون على عاتق المشتري من وقت الشحن، أما أي نفقات تتعلق بعملية النقل ذاتها فتكون على حساب البائع ، هذا الشرط يشبه الشرط CFR لكن البائع وفقه يدفع التأمين بالإضافة إلى أجرة الشحن.²

الشكل (11-1) شكل توضيحي يشرح الشرط CIF



المصدر: Incoterms 2020, ICC rules for the use of domestic and international terms, The International chamber of commerce (ICC) ,Paris, 2020, P:95.

¹ Incoterms 2020, Op.Cit, P:95.

² - توام زاهية/ رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص 323

المبحث الرابع: مستجدات شروط التجارة الدولية

منذ عام 1990 ، تقوم غرفة التجارة الدولية بتحديث لشروط التجارة الدولية من أجل تكييفها مع الاتجاهات الجديدة في التجارة الدولية و هذا مع كل عقد جديد ، أي تحديث في عام 2000 ثم في عام 2010 و أخيرا في عام 2020 ، و هدفت هذه التحديثات أو هذه المراجعات إلى التمسك والتوافق مع أكبر قدر ممكن من القوانين المختلفة المعمول بها .

المطلب الأول : أهم التغيرات التي طرأت على شروط التجارة الدولية 2020

تم إعادة النظر في شروط نسخة 2020 في سبتمبر الماضي من العام 2019 و قد دخلت حيز التنفيذ بدأ من 1 جانفي 2020 ، حيث إنضمت أخيرا الصين و أستراليا للمرة الأولى إلى هيئة التحرير المكلفة بمراجعة شروط التجارة الدولية، جنبا إلى جنب مع ممثلين من فرنسا و إنجلترا و ألمانيا و الولايات المتحدة الأمريكية وتركيا ، و قاموا باقتراح النسخة النهائية من Incoterms2020¹ .

يتمثل الهدف الرئيسي من هذه الطبعة الجديدة في تسهيل قراءة و فهم قواعد و شروط التجارة الدولية من أجل الحد قدر الإمكان من سوء التفاهم والنزاعات التي يمكن أن تنشأ عن سوء تفسير تفاصيل شروط التجارة الدولية .

✓ وتمثل أول إضافة في هذا الإصدار الجديد في قيام غرفة التجارة الدولية بوضع عرض تقديمي محسن في الكتيب الرسمي لغرفة التجارة الدولية رقم EF723 ، حيث نجد و من أجل كل مصطلح من مصطلحات شروط التجارة الدولية ملاحظات توضيحية (Notes Explicatives) للمستخدمين مع توصيات للإستخدام ، الرسوم البيانية التي تحدد موقع التسليم (نقطة تحويل المخاطر) و توزيع التكاليف (نقطة توقف وتحويل التكلفة) بالإضافة إلى التأمين و التخليص الجمركي، و كجزء لا يتجزأ

¹ - توام زاهية/ رزاي سعاد ، مرجع سبق ذكره ، ص 327

من الشروط ، ستمكن هذه الملاحظات من الآن فصاعدا من توضيح الأمور أمام القضاة والمحكمين في حالة النزاعات بين البائع والمشتري¹.

✓ تم إعادة ترتيب الإلتزامات المتبادلة من أجل تسليط الضوء على النقاط الأساسية المتعلقة بالتسليم و تحويل المخاطر .

✓ هناك مادة واحدة تتضمن توزيع لجميع التكاليف بين البائع و المشتري .

✓ إضافة متطلبات متعلقة بالأمان في إلتزامات النقل و تقاسم التكاليف بين البائع و المشتري .

و فيما يلي أهم التغيرات التي مست المصطلحات

- استبدال المصطلح **DAT** "التسليم في المحطة النهائية" (**Delivered At Terminal**)، والذي يتم وفقه البائع بتفريغ البضاعة من وسيلة النقل المستعملة في المحطة المتفق عليها و استبداله بالمصطلح **DPU** "التسليم في المكان المتفق عليه مع التفريغ" (**Delivered At Place Unloaded**) حيث أثار المصطلح **DAT** الكثير من سوء الفهم في المعاملات من خلال إساءة تفسير مصطلح المحطة النهائية **Terminal**، و قد جاء المصطلح الجديد **DPU** ليلزم البائع بتسليم البضائع المفرغة إلى الوجهة المتفق عليها (سواء كانت محطة أو مصنع أو مستودع أو غيرها...) و إذا لم يكن المكان محطة نهائية، فيجب على البائع التحقق من أن المكان الذي يخطط لتسليم البضائع فيه هو مكان يسمح له بتفريغ البضاعة فيه²

- إثراء المصطلح **FCA** بخيار بوليصة شحن (**Connaissance A Bord**):

حسب إصدار شروط التجارة الدولية 2010، فإن البائع بموجب المصطلح **FCA** يلتزم فقط بتسليم البضاعة الجاهزة للتصدير للناقل الذي يعينه المشتري ، ويكون التسليم في المكان المتفق عليه ،وقد جاء إصدار 2020 ليعزز و يثري هذا المصطلح بخيار "بوليصة الشحن على متن السفينة" (**On Bord**) (**Bill Of Lading (B/L)**) تشير لشحن البضائع على ظهر السفينة³.

¹ - محمد لمين بن قايد علي، مرجع سبق ذكره، ص ص: 628-634

² (بتصرف) <https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms/> (visité le 02-03-2022 à 20h)

³ <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=a6d530f0-f180-4973-8092-4dbfee36b1de> (visité le 02-03-2022 à 21h)(بتصرف).

وستساهم هذه الإضافة في تسهيل المعاملات خاصة الاستجابة لطلبات البنوك (في حالة الاعتماد المستندي على سبيل المثال) و تجدر الإشارة إلى أن هذا الخيار غير مدون في إلتزامات المشتري أي أنه لا يمثل إلتزاما و لكنه مدون في الفترة التوضيحية لمصطلح **FCA**، وعليه يجب على البائع والمشتري التفاهم بخصوص هذا الخيار "بوليصة الشحن لبضاعة على متن السفينة" عند إبرام عقد البيع.¹

● شروط التأمين : تعزيز تأمين النقل بالنسبة للمصطلح **CIP**:

في الواقع ، هناك ثلاثة أنواع لبوليصة التأمين على الشحن البحري المتاحة للمعاملات الدولية ، و هذه الأنواع معروفة باسم :

Institute Cargo Clauses (A)–(ICC–A)

Institute Cargo Clauses (B)–(ICC_B)

Institute Cargo Clauses (C)–(ICC–C)

ويغطي كل نوع من سياسات الشحن البحري هاته مخاطر مختلفة فمثلا يغطي البند **(ICC–C)**

C) الحد الأدنى من التغطية التأمينية ، أما البند **(ICC–A)** والمعروف أيضا باسم « tous

risques » يوفر التغطية التأمينية في حدها الأقصى و حسب إصدار شروط التجارة الدولية 2010 ،

فإن البائع و حسب المصطلح **CIP** ملزم بالتأمين ضد المخاطر بشأن الفقد أو التلف الممكن أن يلحق

بالبضاعة خلال مسار نقلها ، فعلى البائع التعاقد مع شركة تأمين و دفع أقساط التأمين ، و على

المشتري العلم بأنه ضمن هذا المصطلح ما على البائع إلا التأمين كحد أدنى للمخاطر المتوقعة الحصول ،

و إذا أراد المشتري تأمين بحد أقصى ، عليه الاتفاق مع البائع و إدراج بند صريح بعقد البيع على أن البائع

يتحمل مسؤولية التأمين الشامل ، و إلا فعلى المشتري القيام بتأمين تكميلي.²

و في الحقيقة ، إنتقلت متطلبات التأمين في مصطلح **CIP** من التغطية **C** إلى التغطية **A**

للمعهد « Institute Cargo Clauses » و ذلك لزيادة التغطية التأمينية حيث و حسب إصدار

¹ ليلي مشطر ، مرجع سبق ذكره ، ص: 239

² Emily O'Connor, Incoterms 2010 Q &A: Questions and expert ICC guidance on the Incoterms 2010 rules, ICC Publishing, Paris, 2013, P: 79.

2020 فإنه وفق المصطلح CIP يتولى البائع التأمين على البضاعة لحساب المشتري ضد الهلاك أو التلف الذي قد يصيب البضاعة فيغطي البائع الحد الأقصى للتأمين خلال فترة النقل ، أي أن على البائع التعاقد مع الشركة التأمينية و دفع أقساط التأمين في حدها الأقصى أي حسب بند (ICC-A) أو ما يعادل سعر البضاعة حسب العقد المضاف إليه ، حيث أن هذا المصطلح في هذا الإصدار 2020 حافظ على كل صفاته التي كانت في إصدار 2010 ، باستثناء التغطية التأمينية التي إنتقلت من حدها الأدنى في إصدار 2010 إلى حدها الأقصى (tous risques) في الإصدار الجديد لعام 2020 ، وبالتالي فمن الآن فصاعداً ، أصبحت التغطية التأمينية للمصطلح CIP أكثر شمولاً.¹

• امكانية إستخدام وسائل النقل الشخصية بالنسبة للمصطلحات **DDP DPU DAP**

FCA

شروط التجارة الدولية 2010 ، أخذت بعين الاعتبار أن البضائع يتم نقلها من البائع إلى المشتري من قبل طرف ثالث (ناقل تجاري أو شركة نقل بحري) ، وبالتالي لم تسمح قواعد 2010 للمشتري أو البائع بإتاحة فرصة إستخدام وسائل النقل الخاصة به من أجل تسليم البضاعة ، وهذا النقص تداركه إصدار 2020 ، والذي أخذ بعين الاعتبار مفهوم النقل لحساب الخاص ، حيث ولأول مرة يمكن و من أجل مجموعة من المصطلحات أن يكون النقل الداخلي في بلد البائع (حالة المصطلح **FCA**) أو النقل في بلد الوجهة أي بلد المشتري (حالة المصطلحات **DDP DPU DAP** **EXW**) محققاً بإستخدام وسائل النقل الشخصية الخاصة بالبائع أو المشتري لنقل البضائع دون الاعتماد بالضرورة على شركة النقل.²

• التخليص الجمركي في حالة التصدير و الاستيراد بالعبور :

يبين إصدار 2020 بصورة واضحة الطرف المسؤول عن القيام بالتخليص الجمركي بتحمل مستحقات الجمركة و كذا المخاطر ، و لأول مرة يتم أخذ حالة جمركة البضاعة وفق نظام العبور ، و عليه

¹ Les fiches de Riverchelles, la fiche N 17 : Incoterms 2020, P :4, Téléchargée du site : <https://www.riverchelles.fr/fiche-technique-17-incoterms-2020/> (visité Le 02-03-2022 à 21h) (بتصرف).

² Incoterms 2020, Op.Cit,P:16.

وفي هذه الحالة ، فإن القاعدة المستعملة وفق هذا الإصدار هي أن تنسب المسؤولية للطرف الذي يتحمل مخاطر النقل إلى غاية مكان التسليم.

فبخصوص المصطلحات

EXW, FCA, FAS, FOB, CPT, CFR, CIP, CIF والتي يتم فيها تحويل مخاطر النقل في بلد البائع فإن مسؤولية القيام بالتخليص الجمركي عند العبور يتحملها المشتري و العكس في حالة المصطلحات DAP, DPU, DDP والتي يتم فيها تحويل مخاطر النقل في بلد المشتري ، فإن مسؤولية القيام بالتخليص الجمركي للعبور يتحملها البائع ، وعليه فإن هذه الإضافة تعتبر جد مهمة عندما يتعلق الأمر بعقد بيع بضاعة يستلزم تسليمها العبور على إدارات الجمارك الدول قبل الوصول إلى إدارة جمارك بلد المستورد أي المشتري .¹

المطلب الثاني : الفرق بين شروط التجارة الدولية 2010 و شروط التجارة الدولية 2020 :

كانت أهم مبادرة وراء قواعد شروط التجارة الدولية ل 2020 هي التركيز على كيفية تحسين العرض لتوجيه المستخدمين نحو الشرط الصحيح لعقد البيع الخاص بهم وذلك ب:

أ. شرح اوضح لمختلف الشروط و العلاقة بين عقد البيع و العقود الملحقة به

ب. ملاحظات ارشادية مطورة و مقدمة لتوضيح

كل شرط من شروط التجارة الدولية كل هذه التغييرات جاءت بعد محاولات كبيرة للتغيير من طرف غرفة التجارة الدولية لمساعدة التجار من كل أنحاء العالم في القيام بمعاملات تجارية أكثر سلاسة دون تعقيدات .²

بغض النظر عن التغييرات العامة هناك تغييرات جوهرية لقواعد شروط التجارة الدولية 2020 مقارنة مع قواعد شروط التجارة الدولية 2010 نذكر منها :

¹ Incoterms 2020, Op.Cit,P:14.

² - Incoterms 2020 , Op.cit , P 10

أولاً : تدوين سندات الشحن على متن السفينة في شرط FCA:

عندما يتم بيع البضائع FCA للنقل عن طريق السفينة قد يرغب البائعون أو المشترون (أو على الأرجح بنوكهم حيث وجد خطاب اعتماد) في الحصول على بوليصة شحن مع تدوين على متن الطائرة .
و مع ذلك يتم الإنتهاء من التسليم بموجب شرط FCA قبل تحميل البضائع على متن السفينة ليس من المؤكد بأي حال من الأحوال أن البائع يمكنه الحصول على بوليصة الشحن على متن السفينة من شركة النقل ، من المحتمل أن يكون هذا الناقل بموجب عقد النقل الخاص به ، ملزماً و يحق له إصدار بوليصة الشحن على متن السفينة فقط بمجرد أن تكون البضاعة بالفعل على ظهر السفينة .

لتلبية هذا الموقف توفر FCA A6/B6 من شروط 2020 الآن خياراً إضافياً ، يمكن للمشتري والبائع الاتفاق على أن المشتري سوف يوجه الناقل الخاص به لإصدار بوليصة الشحن على متن السفينة إلى البائع بعد تحميل البضائع و يكون البائع ملزماً بعد ذلك بتقديم سند الشحن إلى المشتري ، عادة من خلال البنوك ، تدرك غرفة التجارة الدولية أنه على الرغم من هذا الاتحاد ما بين بوليصة الشحن على متن الطائرة و تسليم FCA فإن هذا يلي حاجة واضحة في السوق ، و أخيراً يجب التأكيد على أنه حتى في حالة اعتماد هذه الآلية الاختيارية لا يكون البائع ملزماً تجاه المشتري بشروط عقد النقل .¹

ثانياً : قائمة التكاليف

نظراً لأن ترتيب الإلتزامات في نسخة 2020 قد تغير كلياً ، تم إدراج جميع التكاليف الآن في قسم واحد لكل شرط لتجنب الإلتباس الذي كان في النسخ السابقة للشروط ، فغالباً ما كانت شركات النقل تغير هيكل التسعير الخاص بها للتعامل مع الإضافات ، وغالباً ما كان البائعون يفاجئون بإعادة رسوم المناولة في محطتي الإنطلاق أو الوصول، و هو ما كان يسبب الإلتباس و سوء الفهم للشركات الناقلة و للمتعاملين التجاريين. و قد أصبحت كل التكاليف الآن تظهر في قسم "تخصيص التكاليف" A9 / B9 من كل شرط. فعلى سبيل المثال تم ذكر التكاليف المتعلقة بالحصول على

¹ - Incoterms 2020 ,Op.cit , P11

مستند التسليم في FOB 2010 في المادة A8 تحت عنوان "مستند التسليم" ولكن ليس في المادة A6 تحت عنوان "تخصيص التكاليف".

والغرض من ذلك هو تزويد المستخدمين بقائمة شاملة من التكاليف، بحيث يمكن للبائع و المشتري الآن العثور على مكان واحد في جميع التكاليف التي سيكون مسؤولاً عنها .
و مذكور أيضا في مقالهم الأصلي ، على سبيل المثال لا تزال التكاليف المتضمنة في الحصول على المستندات عند الشرط FOB أن المستخدمين المهتمين بتخصيص تكاليف المستندات قد يكونون أكثر ميلا للمقالات المحددة لمستندات التسليم بدلا من المقالات التي تسرد جميع التكاليف .¹

ثالثا : مستويات مختلفة من التغطية التأمينية في الشرطين CIF وCIP :

في نسخة 2010 لشروط التجارة الخارجية، بموجب الشرطين CIF / CIP، يشتري البائع تأمينًا للمشتري. حيث يكون مستوى التأمين المطلوب في الشرطين هو تأمين فئة C أو تغطية دنيا، ولكن في نسخة 2020 ، تم تغيير مستوى التغطية في الشرط CIP إلى تغطية قصوى أو تأمين فئة A ، لأن التأمين فئة أ يغطي مستوى تأمين أكثر شمولاً و هو ما يطلق عليه أحيانا تأمين لجميع المخاطر. على أن تكون قاعدة التأمين في كلا الشرطين 110 ٪ على الأقل من قيمة البضاعة A .²

رابعا : ترتيب النقل بوسائل الخاصة للطرفين البائع و المشتري في الشرط FCA وDAP و DDP وDPU :

في قواعد شروط التجارة الدولية 2010 كان من المفترض أن فترة نقل البضائع من البائع إلى المشتري تتم بواسطة ناقل تابع للطرف الثالث يعمل لهذا الغرض إما من قبل البائع أو المشتري اعتمادا عن الشرط المراد استخدامه .

¹ - Incoterms 2020 ,Op.cit , P11

² - Incoterms 2020 ,Op.cit , P12

أما في المداولات التي أدت إلى شروط 2020، هناك بعض المواقف التي يمكن فيها نقل بضائع دون إشراك أي ناقل تابع للطرف الثالث على الإطلاق وبالتالي لم يكن هناك ما يمنع البائع وفقا للقاعدة هذه من الترتيب لمثل هذا النقل دون الاستعانة بمصادر خارجية لهذه الوظيفة، أي إستخدام وسائل النقل الخاصة به.¹

خامسا : التغيير في اسم الشرط DAT إلى الشرط DPU :

الاختلاف الوحيد بين الشرطين DAT و DAP في شروط 2010 هو أنه في الشرط DAT يقوم البائع بتسليم البضائع تحت تصرف المشتري على وسيلة النقل القادمة لتفريغها في المحطة المسماة و تجدر الإشارة أيضا أن المذكرة الإرشادية للشرط DAT سنة 2010 نصت على كلمة " محطة " على نطاق واسع لتشمل أي مكان، سواء كان مغطى ام لا .

قررت المحكمة الجنائية الدولية إجراء تغييرين على الشرطين DAT و DAP أولا :تم عكس الترتيب الذي يتم من خلاله تقديم قاعدتي 2020 به و يظهر DAP الآن حيث يتم تسليم البضاعة قبل تفريغها ، ثانيا تم تغيير اسم الشرط DAT إلى DPU (أي تم التسليم في مكان التفريغ) مما يؤكد حقيقة أن مكان الوجهة يمكن أن يكون أي مكان وليس فقط محطة طرفية .

و مع ذلك إذا لم يكن هذا المكان في محطة فيجب على البائع التأكد من أن مكان الذي ينوي تسليم البضائع فيه هو المكان الذي يمكنه تفريغ فيه البضائع²

سادسا : إدراج المتطلبات المتعلقة بالأمن ضمن إلتزامات النقل وتكاليفه

وتجدر الإشارة إلى أن المتطلبات المتعلقة بالأمن جعلت دخولا ضعيفا إلى حد ما في قواعد 2010 من خلال A2/B2 و A10/B10 في كل قاعدة كانت قواعد 2010 هي المراجعة الأولى لقواعد شروط التجارة الدولية، لتدخل حيز التنفيذ بعد إنتشار المخاوف المتعلقة بالأمن في الجزء الأول

¹ - Incoterms 2020 ,Op.cit, P12

² - Ibid , P12

من هذا القرن، تلك المخاوف و ما يرتبط بها من ممارسات الشحن التي أوجدوها في أعقابها ، أصبحت الآن أكثر رسوخا ، نظرا لإرتباطها بمتطلبات النقل ، تمت الآن إضافة تخصيص صريح لإلتزامات المتعلقة بالأمان A7/A4 لكل قاعدة من قواعد شروط التجارة الدولية ، يتم الآن أيضا إعطاء التكاليف التي تكبدتها هذه المتطلبات مكانة أكثر بروزا في مقالة التكاليف أي A9/B9 .¹

سابعاً : التغيير في الشكل العام ، العرض و التصميم للشروط

تحتوي نسخة 2020 على ملاحظات توضيحية أكثر شمولاً ، مع مخططات أفضل ، و هيكل مختلف للمستخدمين و إعادة ترتيب للإلتزامات لجعل التسليم و المخاطر أكثر وضوحاً ، حيث تم تغيير الشكل العام للإلتزامات البائع و المشتري على النحو التالي:²

الجدول (1-1): إلتزامات البائع و المشتري في نسخة 2020 لشروط التجارة الدولية

Seller\Buyer Obligations	إلتزامات البائع و المشتري
A1\B1 : General Obligations	B1\A1 : الإلتزامات العامة
A2\B2 : Delivery	B2\A2 : التسليم
A3\B3 : Transfer Of Risk	B3\A3 : إنتقال المخاطر (المسؤولية)
A4\B4: Carriage	B4\A4 : النقل
A5\B5 : Insurance	B5\A5 : التأمين
A6\B6 :Delivery\Transport Document	B6\A6 : وثائق النقل \ التسليم
A7\B7 : Export\Import Clearance	B7\A7 : التخليص الجمركي للتصدير \ الاستيراد
A8\B8 :Checking\Packaging\Marking	B8\A8 : الفحص \ التغليف \ وضع العلامات
A9\B9 : Allocation Of Costs	B9\A9 : تخصيص التكاليف
A10\B10 : Notices	B10\A10 : الإشعارات

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتماداً على :

Incoterms 2020, ICC rules for the use of domestic and international terms, The International chamber of commerce (ICC), Paris , 2020

¹ - Incoterms 2020 ,Op.cit , P12

² - Ibid , P13

خاتمة الفصل :

تعد شروط التجارة الدولية من بين المعاملات التجارية الأكثر إستخداما في العالم ، الغرض منها هو تحديد إلتزامات ممارسي التجارة الخارجية بوضوح ، و تعمل بتوزيع التكاليف و المسؤوليات بين كل من البائع و المشتري .

جاءت شروط التجارة الدولية نتيجة جهد كبير قامت به غرفة التجارة الدولية حيث لها وظيفة مزدوجة ، فهي تسمح لأطراف العقد بإستخدام مجموعات مختصرة لتستجيب للسرعة التي تتميز بها عقود التجارة الدولية دون اللجوء للمفاوضات الطويلة.

و يتكون الإصدار الأخير 2020 من 11 شرطا، يتميز كل شرط بخصائص معينة تجعله مفضلا لمعامل تجاري دون الآخر.

و بغية التعرف على واقع إستخدام هاته الشروط في الجزائر، سنخصص الفصل القادم لدراسة استقصائية تحليلية في بعض المؤسسات الجزائرية، و لبعض المتعاملين التجاريين اللذين لهم تعامل مباشر بهاته الشروط.

الفصل الثاني : دراسة تحليلية

لشروط التجارة الدولية في

الجزائر

تمهيد الفصل:

بالحديث عن شروط التجارة الدولية هناك الكثير من الأطراف الفاعلة التي تستخدم الشروط بشكل مباشر، أهمها المصدر و المستورد، و يأتي في الدرجة الثانية، البنوك، شركات التأمين، الموانئ... فالتعاملون الاقتصاديون الذين يتوجهون نحو السوق الخارجية من خلال نشاط التصدير والاستيراد ، ملزمون بالتوجه لشركات التأمين، و بالمرور بالبنوك كإجراء إلزامي وذلك لتسوية الجانب المالي للقيام بالصفقة التجارية المتفق عليها بين الطرفين عبر محطات النقل المختلفة من مطارات و موانئ وغيرها، والتي بدورها تعتبر نقطة مهمة في حركة المبادلات التجارية ، كان هذا سببا كافيا لإختيارنا كل من البنك الوطني الجزائري(BNA)، وبنك الجزائر الخارجي(BEA)، والقرض الشعبي الجزائري(CPA)، و كذلك المؤسسة المينائية لولاية وهران (EPO) للقيام بالدراسة الميدانية فيها للوقوف على النتائج وتحليلها، و للإجابة على التساؤلات المطروحة حول موضوع الدراسة .

وستتناول في هذا الفصل الجانب التطبيقي للدراسة بحيث يحتوي على ثلاث مباحث وهي :

- المبحث الأول : الإطار المنهجي للدراسة .
- المبحث الثاني : الإطار القانوني للشروط في الجزائر .
- المبحث الثالث: تحليل نتائج الدراسة .

المبحث الأول: الإطار المنهجي للدراسة

مما لا شك فيه أن أي دراسة إستقصائية تتم في إطار مكان و زماني ، يسمح بجمع البيانات و المعلومات اللازمة بشكل مباشر عن طريق جمع و تحليل أجوبة المبحوثين عن التساؤلات المطروحة من خلال الاستبيان المقدم لهم، أو من خلال مقابلتهم الشخصية .
و عليه سيتناول هذا المبحث كل من الإطار المكاني و الزماني و المنهج المستخدم في هاته الدراسة.

المطلب الأول : الإطار الزماني والمكاني

في هذا المطلب سنقوم بعرض الإطار المكاني والزماني المستغرق في هذه الدراسة التي تمت على مستوى 3 بنوك تجارية لولاية وهران بالإضافة إلى المؤسسة المينائية لولاية وهران وسنعطي لمحة عن كل من هذه المؤسسات في هذا المطلب.

الفرع الأول : الإطار المكاني

1. تمت الدراسة على مستوى المؤسسة المينائية لولاية وهران :

- ميناء وهران (شركة EPO) :

تأسس ميناء وهران الكبير في نهاية القرن السادس عشر و كان يطلق عليه العرب ميناء بورتوس ماغنوس ثم غراند من قبل العرب . بدأ الإسبان بنائه في وقت متأخر عشية مغادرتهم النهائية لوهران عام 1792 عندما وصل الفرنسيون عام 1831 كان لابد من إعادة بناء كل شيء لأنه سيصبح بوابة و منفذ لغرب الجزائر و اختاروا وهران كمدينة ادارية (تركيب 100000 اوروبي و فرنسي و اسباني) ، بدأت الاعمال الرئيسية الاولى عام 1848 ، و منذ ذلك الحين اتبعت عدة مراحل و لم تنته حتى عام 1962 لاعطائه المظهر الحالي للميناء.

نتيجة لاعادة هيكلة الشركات ، و بموجب المرسوم الرئاسي 82_289 المؤرخ 14 اغسطس 1982 ، ادى اندماج هذه الشركات الثلاث التي كانت حتى ذلك الحين كيانات منفصلة :

● المكتب الوطني للموانئ ONP

• شركة المناولة الوطنية SONAMA

• الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة فرع القطر CNAN

الى ولادة شركة EPO في نوفمبر 1982 ، و منحتها الدولة هيكلها و وسائلها و كل ما كانت تملكه الكيانات الثلاث ، فضلا عن الموظفين المرتبطين بادارة و تشغيل هذه الهيئات. و بالتالي فان اعادة الهيكلة هذه قد مكنت شركات الموانئ المنشأة حديثا من الجمع بين المهام التجارية و تلك الخاصة بالخدمة العامة ، و هو وضع شائع في ادارة الموانئ التجارية في العالم.¹

بيانات مؤسسة ميناء وهران:

• اسم الشركة : **EPO (Entreprise Portuaire d'Oran)**

• الوضع القانوني : شركة مساهمة مغربية

• رأس المال : 4.000.000.000.000 دج

• المقر : **Rue Du 20 Aout** وهران

• القطاع : النقل

• عدد الموظفين : 994

• نوع الملكية : حكومية

• الهاتف : 041332449

• البريد الالكتروني **info. EPO@ port-oran.dz**

2. أما بالنسبة للبنوك فقد تناولنا في هذه الدراسة 3 بنوك متموقعة في ولاية وهران تحديدا في شارع

نهج الشيخ عبد القادر وهي :

¹ معلومات مقدمة من طرف مؤسسة ميناء وهران.

- البنك الوطني الجزائري (BNA): أول بنك تجاري، أنشئ البنك الوطني الجزائري بتاريخ 13 جوان 1966، حيث مارس كافة النشاطات المرخصة للبنوك التجارية ذات الشبكة، كما تخصص إلى جانب هذا في تمويل القطاع الزراعي.

سنة 1982 تم إعادة هيكلة البنك الوطني الجزائري، وهذا بإنشاء بنك جديد متخصص "بنك الفلاحة والتنمية الريفية" مهمته الأولى والأساسية هي التكفل بالتمويل وتطوير المجال الفلاحي.¹

القانون رقم 01-88، الصادر بتاريخ 12 جانفي 1988، المتضمن توجيه المؤسسات الإقتصادية نحو التسيير الذاتي، كان له تأثيرات أكيدة على تنظيم ومهام البنك الوطني الجزائري منها:

- خروج الخزينة من التداولات المالية وعدم تمركز توزيع المواد من قبلها.

- حرية المؤسسات في التوطين لدى البنوك.

- حرية البنك في أخذ قرارات تمويل المؤسسات.

القانون رقم 10-90 الصادر بتاريخ 14 أفريل 1990 المتعلق بالنقد والقرض، سمح بصياغة جذرية للنظام البنكي بالتوافق مع التوجيهات الإقتصادية الجديدة للبلاد، هذا القانون وضع أحكاما أساسية من بينها، إنتقال المؤسسات العمومية من التسيير الموجه إلى التسيير الذاتي.

على غرار البنوك الأخرى، يعتبر البنك الوطني الجزائري كشخص معنوي، يؤدي كمهنة إعتيادية، كافة العمليات المتعلقة بإستلام أموال الناس، عمليات القروض وأيضا وضع وسائل الدفع وتسييرها تحت تصرف الزبائن.

البنك الوطني الجزائري أول بنك حاز على إعتماده، بعد مداولة مجلس النقد والقرض بتاريخ 05 سبتمبر 1995.

في شهر جوان 2009، تم رفع رأس مال البنك الوطني الجزائري من 14600 مليار دينار جزائري إلى 41600 مليار دينار جزائري.

¹ معلومات مقدمة من طرف البنك الوطني الجزائري لولاية وهران.

الفصل الثاني دراسة تحليلية لشروط التجارة الدولية في الجزائر

في شهر جوان 2018، تم رفع رأسمال البنك الوطني الجزائري من 41600 مليار دينار جزائري إلى 150000 مليار دينار جزائري.¹

- **القرض الشعبي الجزائري (CPA):** القرض الشعبي الجزائري هو بنك تجاري تم إنشائه في ديسمبر 1966 بموجب الأمر 36-66 المؤرخ في 29 ديسمبر 1966، وهو ثاني بنك ظهر بعد الإستقلال بعد البنك الوطني الجزائري، وقد تم إنشائه بإستغلال مجموعة من البنوك السابقة وهي:²
 - البنك الشعبي التجاري والصناعي لوهران.
 - البنك الشعبي التجاري والصناعي للجزائر.
 - البنك الجهوي التجاري والصناعي لعنابة.
 - البنك الجهوي للقرض الشعبي الجزائري.
- ثم أدمجت فيه بعد ذلك ثلاث بنوك أجنبية أخرى هي:

● البنك المختلط الجزائر-مصر Banque Mixte Algérie -Egypte في 1968/01/01.

● شركة مرسيليا للقرض Société Marseillaise Du Crédit في 1968/06/03.

● المؤسسة الفرنسية للقروض والبنك Compagnie Française De Crédit Et De Banque في 1971.

يقوم القرض الشعبي الجزائري بجمع الودائع بإعتباره بنكا تجاريا كما يمنح القروض القصيرة الأجل، وإبتداء من سنة 1971 أصبح يقوم بمنح القروض المتوسطة الأجل أيضا.

¹ <https://www.bna.dz/ar/> تاريخ الإطلاع: 2022/03/10 الساعة 14:00

² معلومات مقدمة من طرف بنك القرض الشعبي الجزائري .

الفصل الثاني دراسة تحليلية لشروط التجارة الدولية في الجزائر

وقد إنبثق عنه في سنة 1985 بنك تجاري جديد هو بنك التنمية المحلية (BDL)، وفي سنة 1989 تحول القرض الشعبي الجزائري إلى مؤسسة عمومية إقتصادية EPE متخذة الشكل القانوني " شركة مساهمة".

وفي 1997/04/06 وبعد إستيفاء الشروط المطلوبة من قانون النقد والقرض حصل القرض الشعبي الجزائري على ترخيص بمزاولة العمل المصرفي من بنك الجزائر.

ويتكون مجلس الإدارة فيها من 10 أعضاء مفوضين من قبل المساهمين ، ويتخذ كل القرارات المتعلقة بالسياسة التجارية و المالية للبنك أما الأنشطة المتعلقة بالتسيير تشرف عليها الإدارة العامة DG و على رأسها المدير العام PDG و تعود ملكيته إلى الدولة لكنها لا تقوم بتسييره و إدارته .

- البنك الخارجي الجزائري (BEA): تم إنشاء بنك الجزائر الخارجي بموجب الأمر رقم 67/204 المؤرخ في 01 أكتوبر 1967 بصفة مؤسسة وطنية برأس مال قدره 20 مليون دينار جزائري، وتم تأسيسه على أنقاض 05 بنوك أجنبية وهي:¹

- القرض الليوني Crédit Lyonnais.
- المؤسسة العامة Société General.
- قرض الشمال Crédit Nord.
- البنك الصناعي الجزائري والمتوسطي La Banque Industrielle De l'Algérie Et De La Méditerranée.
- بنك باركليز المحدود Barclays Bank Limited.

ويعتبر هذا البنك بنك ودائع مملوك للدولة وخاضع للقانون التجاري، تتمثل وظيفته الأساسية في تنمية العلاقات الإقتصادية بين الجزائر والدول الأخرى، تسهيل عمليات الإستيراد

¹معلومات مقدمة من طرف البنك الخارجي الجزائري.

والتصدير من خلال وضع إتفاقيات مع البنوك الأجنبية، وتوفير ضمانات للمستوردين الجزائريين لتسهيل عملية الإستيراد من خلال هذه الإتفاقيات.

وقد توسعت عمليات البنك عام 1970 لكونه البنك الذي تتمركز فيه حسابات المؤسسات الصناعية الكبرى في ميدان النفط والمحروقات، الصناعات الكيماوية والبتروكيماوية، النقل ومواد البناء.

وبعد 21 سنة من الوجود أصبح بنك الجزائر الخارجي أول مؤسسة إقتصادية تستقل بأموالها، وذلك بموجب المرسوم 01-89 المؤرخ في 02 جانفي 1989، وفي 5 فيفري 1989 تحول البنك إلى شركة ذات أسهم مع إحتفاظه بكافة مبادئه وأهدافه المسطرة، وتم تحديد رأسماله بواحد مليار دينار جزائري، وكانت الأسهم مشكلة من:

- 35% مساهمة إلكترونيك، إتصالات وإعلام آلي.
- 35% مساهمة البناء.
- 20% مساهمة الخدمات.
- 10% مساهمة كيمياء، بتروكيمياء وصيدلة.

وفي سنة 2006 قام البنك بعمليات إعادة هيكلة وظائفه ودخل في مرحلة جديدة من التحديث، والتي مست كل هياكله وشبكته بالكامل، كما عرفت هذه السنة إستراتيجية تحديث وإعادة تأهيل الوكالات لضمان المواثمة مع المتطلبات التكنولوجية الجديدة والصفقات المتاحة للزبون، كل هذا في بيئة تنافسية.

أما سنة 2011 فعرفت توسيعا لشبكة البنك وتجييدا لهياكله القديمة في إطار التحديث والتحسين المستمر في الخدمات وطريقة تقديمها، كما إفتتح البنك في هذه السنة أول وكالة بخدمة حرة Liber Service واقعة بديدوش مراد وسط، وتم رفع رأس ماله إلى 76 مليار دينار جزائري، لتسمح هذه الزيادة بالعمل بالتنسيق مع أكبر البنوك المحلية وكذا الدولية.

حاليا يسعى بنك الجزائر الخارجي إلى تدعيم وتوسيع شبكته البنكية من خلال إنشاء وكالات وتزويدها بأكفأ الموارد البشرية لمجارات المنافسة.

- سبب إختيار الدراسة في البنوك والميناء :

سبب إختيارنا لهاته المؤسسات (البنوك الثلاث والميناء) لدورها الأساسي في التجارة الدولية، حيث يمكننا من خلالها التعرف على كل المعاملات المتعلقة بالتصدير والإستيراد و طرق التمويل في التجارة الخارجية و على وجه الخصوص استخدامها لشروط التجارة الدولية، وبالنسبة للحيز المكاني فاخترنا أن تكون دراستنا تحديدا في ولاية وهران نظرا للموقع الجغرافي للولاية و التي تعتبر بوابة التجارة الخارجية، و لوجود مؤسسة ميناء وهران التي تعتبر من أكبر الموانئ في الجزائر من حيث المساحة و من حيث العمليات التجارية، مما يسهل إجراء الدراسة الاستبائية.

الفرع الثاني : الإطار الزمني

إستغرق الإطار الزمني لهذه الدراسة فترة وجيزة لم تتجاوز 15 يوم من شهر ماي 2022 و قد بدأت من تاريخ 08/05/2022 إلى غاية 23/05/2022 ، حيث قمنا بدراسة إستقصائية بصفة شخصية و تمثلت في توزيع مجموعة من الإستبيانات للمصالح الخاصة بالتجارة الخارجية لكل من ومؤسسات البنوك التجارية الثلاث و مؤسسة الميناء و ممارسي التجارة الخارجية الكائن مقرهم بولاية وهران .

المطلب الثاني : طرق جمع المعلومات

إعتمدنا في جمع المعلومات خلال هذا الفصل على مصدرين الأول، كان في شكل مقابلة مباشرة مع المصالح المختصة بالتجارة الخارجية في البنوك التي قمنا بزيارتها خلال فترة الدراسة، أما المصدر الثاني فكان من خلال اجراء دراسة استقصائية للمتعاملين التجاريين، و الأطراف الذين لهم علاقة باستخدام الشروط في المؤسسات محل الدراسة.

أولا: أدوات جمع البيانات والمعلومات

تتطلب أية دراسة ميدانية توفر معطيات كمية وكيفية والتي يمكن الحصول عليها من ثلاث مصادر، وهي منبع المعلومات الداخلي، منبع المعلومات الخارجي ومنبع المعلومات المباشر، فمنبع المعلومات الداخلي ينبع من داخل المؤسسة، أما منبع المعلومات الخارجي فهو الذي يمكن الباحث

من الحصول على المعطيات من جهات أخرى خارج المؤسسة (وقد يكون لقاء مبلغ رمزي مقابل تكلفة جمعها وترتيبها وحفظها) كالديوان الوطني للإحصائيات أو الهيئات الرسمية والممثلة في أجهزة الدولة كمراكز التوثيق، الغرف التجارية أو الغرف الفلاحية أو الغرف الصناعية، ويمكن الحصول على المعطيات خارجيا من المكتبات الجامعية (مذكرات، أطروحات، تقارير، كتب، مجلات، دورات، دليل،..)، كما يمكن الحصول على المعطيات من مواقع شبكة الإنترنت (كمحركات البحث العلمية، وقواعد المعطيات العلمية)، وفي حالة استحالة الحصول على المعطيات عن طريق المنبعين الأولين يبقى الخيار الوحيد هو منبع المعلومات المباشرة الذي يعتمد على التحري (استخدام صبر الآراء) Sondage للتقرب مباشرة من مجتمع الدراسة، عن طريق الاستبانة (الاستبيان) أو المقابلة أو الملاحظة¹ وفي دراستنا هذه إعتدنا على الاستبيان و المقابلة، بالإضافة الى ملاحظة المراسيم والتشريعات القانونية المتعلقة بالشروط و المنشورة عبر الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية.

ثانيا: تعريف المقابلة

هي تقنية من التقنيات المباشرة لجمع البيانات ميدانيا، هدفها الحصول على المعلومات من مصادرها بطريقة نصف موجهة، وهي طريقة يفضلها الكثير من الباحثين ممن يتقن العمل بمختلف تقنيات التحقيق في الميدان، جاء في منهجية التطبيقات الميدانية في العلوم الإنسانية والاجتماعية: "تفضل المقابلة نصف الموجهة، وهي نظام من المسألة المرنة والمراقبة، في متناول المتخصص إذا ما إحترم المعايير الرئيسية... تسعى هذه المنهجية إلى تسهيل التعبير على المستجوب بتوجيه نحو مواضيع تعد أولية للدراسة، مع السماح له بشيء من الإستقلالية".

وهي تقوم أساسا على الحوار، بل هي حوار منظم ومسير وحديث هادف بين الباحث والمبحوث الذي وقع عليه الإختيار، حيث يهدف الباحث إلى الحصول على معلومات ترتبط بطبيعة بحثه، يقول طلعت إبراهيم: "... المقابلة تفاعل لفظي مقصود يتم عن طريق موقف مواجهة يحاول فيه الشخص القائم بالمقابلة أن يستثير معلومات أو آراء أو إعتقادات شخص آخر أ وأشخاص آخرين للحصول على بعض البيانات الموضوعية".²

¹أ.أويابة صالح، أدوات جمع البيانات والمعلومات في الدراسة الميدانية، الندوة العلمية حول منهجية إمراد IMRAD وتطبيقات SPSS، قسم العلوم التجارية، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة غرداية، 13 ديسمبر 2018.

²كامل محمد المغربي، أساليب البحث العلمي في العلوم الإنسانية والاجتماعية، ط 1، دار الثقافة للنشر والتوزيع، الأردن، 2007، ص 130.

ثالثا: تعريف الإستبيان

هو قائمة من الأسئلة تعبر عما يرغب الباحث العلمي في معرفته عن طريق عينة الدراسة ، حيث يقوم بعرض قائمة الإستبيان على المفحوصين للإجابة عنها ، وتوفير المادة العلمية الخام للباحث ، وبعد ذلك يتم تصنيفها و من ثم إستخدام الوسائل الإحصائية لتحليلها بدقة والوصول إلى نتائج النهائية للبحث العلمي¹.

رابعا: مبررات إختيار الإستبيان

على الرغم من الجهود التي يتطلبها الإستبيان في توزيعه و جمعه و الوقت المستغرق و تكاليف التنقل إلى ولاية وهران و من ثم إلى مختلف المؤسسات يبقى أهم عامل يجب توفره لنجاح الإستبيان هو مدى إستجابة المصلحة المختصة في كل مؤسسة مع الباحث . و من بين الأسباب الدافعة إلى هذا الإستبيان هي :

- ضيق الوقت و الرغبة في تقليص الجهود المبذولة .
- الدراسة الاستقصائية تسمح بفهم وجهات النظر الخاصة بالمشاركين إتجاه الظاهرة المطروحة كما تسمح بتوضيح الأسئلة أو اللبس لديهم إن وجد.

خامسا: تحكيم الاستبيان

تم تحكيم الاستبيان من طرف:

الأستاذ سدي علي أستاذ التعليم العالي بكلية العلوم الاقتصادية، التجارية و علوم التسيير بجامعة ابن خلدون تيارت، بصفته أستاذ في التجارة الدولية، و بصفته خبير في المعاملات التجارية الدولية.

السيدة: قبلي صورية المنسقة الرئيسية في المؤسسة المينائية بوهران، بصفته منسقة في الميناء و لها علاقة مباشرة بالمتعاملين التجاريين و باستخدام شروط التجارة الدولية.

و هناك نسخة من الاستبيان قبل و بعد التحكيم في الملاحق (الملحق 1 و 2)

المبحث الثاني: الاطار القانوني لشروط التجارة الدولية في الجزائر

تسعى الجزائر لتنظيم التجارة الخارجية والإستفادة من مكاسبها، عن طريق تسهيل وتحديد العلاقة مع العملاء والموردين، زيادة إلى ذلك تخفيض تكاليف النقل البحري لتحسين ميزان المدفوعات، بالرغم من ضعف المقومات لذلك مثل قلة مؤسسات التأمين الدولية، والسفن الوطنية التي يعتبر عددها ضعيف جدا مقارنة بالدول المجاورة ناهيك عن الدول المتقدمة، والسبيل لتحقيق هذه الأهداف يأتي نتيجة لتطبيق قواعد شروط التجارة الخارجية في مختلف معاملات الصادرات والواردات، والمادة 27 من القواعد المطبقة على عمليات التجارة الخارجية بمقتضى المرسوم رقم 07-01 تنص على إستخدام الجزائر لشروط التجارة الخارجية، والنظام المطبق على تسديد أجرة حمولة البضاعة أو تكاليف النقل البحري للبضائع في الجزائر يبنى على أساس تحديد شروط النقل وتسديد أجرة حمولة البضائع المنقولة بحرا وكذا مصاريف توقيف الحاويات بموجب عقد النقل البحري المنبثق عن العقد التجاري، في حالتي التصدير والإستيراد

المطلب الأول: شروط التجارة الخارجية والصادرات

يتم تطبيق شروط التجارة الخارجية في صادرات النقل البحري للبضائع كما يلي:

أولا: تسديد أجرة حمولة البضائع عند التصدير

ويكون تسديد أجرة حمولة البضائع عند التصدير كما يلي:

عندما ينص العقد التجاري المتعلق بعملية التصدير على تسديد أجرة حمولة البضاعة مسبقا فإن الدفع يتم بالدينار الجزائري من قبل المصدر لدى وكيل السفينة وفي هذه الحالة يدرج مبلغ أجرة حمولة البضاعة في السعر المفوتر للبضائع المصدرة ويلزم المصدر الخاضع للقانون الجزائري بترحيل المبلغ وفق نفس شروط ترحيل ناتج البضائع المصدرة، يسجل المبلغ المحصل على هذا النحو في الجانب الدائن من الحساب الإنتقالي لمجهز السفينة (الناقل المعني).

إذا كانت البضائع المصدرة بأجرة حمولة مدفوعة مسبقا منقولة في البداية من طرف سفينة مجهزة وطني وتكون محل عملية مسافنة في ميناء أجنبي فإن أجرة حمولة البضاعة المستحقة لمجهز السفينة

الأجنبي الذي قام بنقل السلع من ميناء المسافنة إلى ميناء الوجهة تسدد من طرف وكيل المجهز الوطني وتسجل في الجانب المدين للحساب الإنتقالي في الخارج للسفينة التي نقلت البضائع إلى ميناء العبور الدولي.

يحصل صاحب السفينة الأجنبي أجر الحمولة المدفوعة عند الوصول للبضائع المصدرة والمنقولة من طرف سفن التجهيز الوطني وتسجل في الحساب الإنتقالي لهذه السفن وفق الشروط المحددة في أحكام هذا المرسوم.¹

ثانيا: الصادرات وميزان المدفوعات

يكون تطبيق شروط التجارة الخارجية في حالة الصادرات كما يلي:

قيمة النولون "المبلغ الذي يتحصل عليه مالك السفينة نظير نقل البضائع وتسليمها بأمان من ميناء الشحن إلى ميناء التفريغ" الذي تحصل عليه السفن الوطنية في حالة نقل الصادرات الوطنية المبيعة وفق الشرط (FOB) التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير" ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يتحصل عليها الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات.²

ما يدفعه المصدرون من نوالين للسفن الأجنبية من أجل نقل الصادرات الوطنية المبيعة وفق الشرط (CIF) التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يدفعها المصدر الوطني في جانب المدفوعات من ميزان الخدمات.

- مما سبق نستنتج مايلي:

في حالة التصدير من الجزائر وتكون سفينة نقل البضائع جزائرية الجنسية أو العلم (في حالة كراء سفينة أجنبية من المصدر الجزائري أو المصدر الأجنبي المقيم في الجزائر /المستثمر)، ينص المرسوم التنفيذي رقم 14-365 من الجريدة الرسمية على تسديد أجرة نقل البضاعة المصدرة من الجزائر مسبقا بالدينار الجزائري من المصدر إلى وكيل السفينة (شخص أو شركة يعينه الناقل البحري لينوب

¹ المواد 4، 5، 6، المرسوم التنفيذي رقم 14-365 المؤرخ في 25 ديسمبر 2014، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 74، ص 4.

² أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري-الأسس الاقتصادية والإدارية، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر 2009، ص ص: 169-170.

عنه بتسليم البضاعة إلى أصحابها)، ل يتم تسجيل المبلغ المحصل من النقل البحري للبضاعة في جانب المقبوضات من ميزان المدفوعات الجزائري.

بما أنه في بعض الحالات تقوم الجزائر بعملية النقل البحري سواء بواسطة سفينة محلية أو أجنبية، وفي حقيقة الأمر وبالنظر إلى فقر الأسطول التجاري الجزائري الذي لا يزيد عدد سفنه على أربعة، يتم في غالب الأحيان كراء سفن أجنبية لإتمام عملية تصدير المحروقات، مع العلم أن تكاليف النقل يتحملها المستورد الأجنبي، وعليه لتنظيم حركة البضاعة يتم الإستعانة بشروط التجارة الخارجية التي تكون تكلفة النقل الأساسي على حساب المشتري للنفط الجزائري، ونظام التصدير في الجزائر غالبا مايعتمد على الشرط (FOB) "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، و الإستفادة في هذه الحالة من إيرادات النقل البحري للبضاعة من المستورد الأجنبي.

المصدر الجزائري في حالة نقل البضائع في سفينة ناقل وطني من الجزائر إلى ميناء العبور الأجنبي، يدفع عندئذ الناقل الوطني أجرة النقل لمجهز السفينة الأجنبي أو الناقل الأجنبي الذي يكمل نقل البضاعة إلى المستورد النهائي، ويسجل في هذه الحالة قيمة التولون في جانب المدفوعات، وفي حالة تجارة العبور عندما ينقل المصدر الجزائري البضاعة بحرا إلى منطقة عبور ليتم نقلها من طرف ناقل أجنبي إلى المستورد الأجنبي النهائي، يتم تطبيق وقتها مصطلح (CIF) "التكاليف و التأمين وأجرة الشحن مدفوعة"، أي المصدر الجزائري يدفع للناقل الأجنبي أجرة الشحن وتكاليف النقل وتأمين النقل لإكمال عملية إيصال البضائع إلى الدولة المستوردة للسلع الجزائرية.¹

المطلب الثاني: شروط التجارة الدولية والواردات

يتم تطبيق شروط التجارة الخارجية في واردات النقل البحري للبضائع كما يلي:

أولا: تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الإستيراد

يكون تسديد أجرة حمولة البضاعة عند الإستيراد كما يلي:

¹ المواد 7، 8، 9، 10، المرسوم التنفيذي رقم 365-14 المؤرخ في 25 ديسمبر 2014، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 74، ص5.

الفصل الثاني دراسة تحليلية لشروط التجارة الدولية في الجزائر

عندما تسدد أجرة حمولة البضاعة المستوردة بحرا من طرف أشخاص طبيعيين أو معنويين مقيمين في الجزائر بالدينار الجزائري طبقا للتنظيم المعمول به المتعلق بالواردات وكذا بنود العقد التجاري فإن مبلغها لا يدرج في سعر البضاعة المفوترة.

عندما تدرج أجرة حمولة البضائع المستوردة فإن تسديدها يتم مسبقا من طرف المورد أو لحسابه.

تسدد أجرة حمولة البضائع المستوردة عند الوصول من طرف أشخاص طبيعيين أو معنويين غير مقيمين بالجزائر بالدينار الجزائري الناتج عن القيمة المقابلة للعملة الصعبة القابلة للتحويل والمستوردة مسبقا أو عن طريق التسجيل في الجانب المدين للحساب المفتوح بالعملة الصعبة أو في حساب أجنبي بالدينار القابل للتحويل.

يسجل مبلغ أجرة الحمولة المحصل بالدينار الجزائري عند الوصول من طرف وكيل السفينة ويسجل من طرف هذا الأخير في الجانب الدائن للحساب الإنتقالي للسفن المعنية.¹

ثانيا: الواردات وميزان المدفوعات

يكون تطبيق شروط التجارة الخارجية في حالة الواردات كما يلي:

قيمة النولون التي تدفع للسفن الأجنبية نظير قيام تلك السفن بنقل الواردات وفق الشرط (FOB) "التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يدفعها المستورد الوطني في جانب المدفوعات من ميزان الخدمات.

قيمة النولون التي تحصل عليها السفن الوطنية من نقل الواردات الوطنية، حالة تطبيق الشرط (CIF) "التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة"، على الواردات وأيضا يمكن تطبيق الشرط (CFR) "التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" لأن المصدر الأجنبي هنا هو الذي يدفع النولون، ويكون تسجيل أجرة النقل البحري التي يتحصل عليها الناقل الوطني في جانب الإيرادات من ميزان الخدمات.

مما سبق نستنتج مايلي:

¹ عبد المالك هاني، دور مصطلحات التجارة الدولية في تنظيم حركة النقل البحري للبضائع، واقع ميناء الجزائر العاصمة، مذكرة ماستر تجارة دولية، جامعة بسكرة 2013-2014، ص 96

حسب المرسوم رقم 14-365 من الجريدة الرسمية، المستورد الجزائري المقيم يدفع أجرة النقل البحري للبضائع أو النولون البحري بالدينار الجزائري إلى وكيل السفينة الأجنبي أو الناقل البحري، حيث لا يتم إدراج مبلغ النقل البحري في العقد أو الفاتورة التجارية لعملية الإستيراد، إلا إذا تم الدفع مسبقا فتكون عندئذ أجرة الحمولة أو النولون مفوترة.

وبالنسبة للمستوردين غير المقيمين بالجزائر، فبعد تحويل العملة الصعبة إلى الدينار الجزائري يتم وقتها تسديد أجرة حمولة البضائع عند الوصول إلى وكيل السفينة الأجنبي.

في حالة الإستيراد بواسطة سفينة أجنبية أي تكون تابعة للمصدر الأجنبي، ويتحمل المستورد الجزائري تكاليف النقل البحري يتم إستعمال وقتها الشرط (FOB) التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، أما عند تحمل المصدر الأجنبي لتكاليف النقل الأساسي، يتم الإستيراد بالشرط (CIF) التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" من طرف المصدر الأجنبي وفي بعض الأحيان بالشرط (CFR) التكاليف و أجرة الشحن مدفوعة" من طرف المصدر الأجنبي دون التأمين على نقل البضاعة و الذي يتحمله في حالة إعتماد الشرط (CFR) التكاليف وأجرة الشحن مدفوعة" المستورد الجزائري.

تعتمد المؤسسات الاقتصادية الجزائرية عند الإستيراد على تسلم المنتج إلى أقرب مكان، وعندما يصدر فإنه يطلب من المشتري أن يأتي لإستلام البضاعة عند الباب، في ظل غياب الرقابة على المؤسسات، والسيطرة على سلسلة التوريد، وحصّة ضئيلة فقط من شحن البضائع تتم في الواقع من قبل المؤسسات الوطنية من خلال المبيعات أو التصدير بالشرط (FOB) التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير"، هذه المؤسسات تعاني إملاءات من المؤسسات الأجنبية التي ترفض تحميل البضائع في الجزائر وذلك في ظل ضعف قدرات الأسطول الوطني، والمصرح له فقط بإستئجار السفن الأجنبية، لذلك تخضع الجزائر تماما لتأثيرات السوق، وليس لديها تأثير على أسعار الشحن، حيث تدفع مقابل المنتجات المستوردة أكثر من تلك المصدرة، الأمر الذي يوفر قدرا أقل من الدخل القومي بسبب ارتفاع مستوى أسعار الشحن البحري.

تكلفة الشحن في الجزائر مرتفعة وهي أعلى من المعدلات في المغرب العربي، هذه الحالة ليست فقط نتيجة عدم التوازن بين الواردات والصادرات وإنما أساسا إلى قلة كفاءة الجوانب المتصلة بالبنية التحتية وتشغيل الموانئ (السفن الصغيرة، أوقات الإنتظار طويلة جدا، والتعامل مع كافة الأنشطة بطيء جدا،

وعودة الحاويات فارغة وغيرها)، هذا ما يؤدي إلى فرض شركات النقل البحري المحلية والأجنبية رسوم إضافية على البضائع المستوردة مما يزيد من تكلفة الشحن.¹

المطلب الثالث: تحدي السفن الأجنبية

يتمثل إستعمار الجزائر السفن الأجنبية للنقل البحري للبضائع إستيرادا وتصديرا تحديا كبيرا وذلك بالنظر إلى الأسباب التالية:

شركات الشحن البحري الأوروبية العاملة بالجزائر تلزم الجزائر بالدفع بالعملة الصعبة وترفض إستلام رسوم النقل والشحن بصيغة الشرط (FOB) التكاليف مدفوعة حتى ظهر السفينة في ميناء التصدير "فذلك راجع منطقيا إلى أن الحكومة لاتقوم بتحويل مستحقاتهم بالعملة الصعبة، لذا لجأو إلى صيغة الدفع (CIF) التكاليف والتأمين وأجرة الشحن مدفوعة" والتي تضمن حقوقهم، فليس في الأمر تعدي على السيادة الوطنية بقدر ما هو إخلال الطرف الجزائري بما تقتضيه المعاملات الدولية.

النتائج المترتبة على رفض شركات الشحن تسوية الدفع بالدينار الجزائري مقدما على الصادرات رفض ملاك السفن الأجنبية العاملة في الجزائر تحميل البضاعة للتصدير وفقا للشروط (CFR)، (CIF)، وتدفع قيمة الشحن مقدما بالدينار الجزائري يتطلب المصدرين الجزائريين لإستخدام الشرط (FOB)، أي يجب أن تكون البضائع تدفع من قبل المشتري الأجنبي، وليس البائع الجزائري، وفي هذا الوضع المصدر يفقد صالح دعم من قبل الدولة للصادرات غير النفطية، والتي تنطوي على سداد جزء من الشحن البحري من قبل صندوق الدعم للصادرات، وبالتالي يفقد ميزة نسبية.²

¹ عبد المالك هاني، مرجع سبق ذكره، ص 97.

² عبد المالك هاني، المرجع السابق، ص 98.

المبحث الثالث : عرض و تحليل نتائج الدراسة الاستقصائية

من خلال نموذج الإستبيان الذي أجريناه مع عينة من البنوك التجارية والمؤسسة المينائية لولاية وهران والتي من قبلها جمعنا عدد لا بأس به من الإجابات سنحاول تحليلها وتفسيرها في هذا المبحث من خلال ثلاث مطالب .

المطلب الأول: عرض نتائج الدراسة

تم توزيع 50 نموذج استبيان ومنه تم استرجاع 40 إستبيان صالح للدراسة و التحليل.

أولا : بالنسبة للبنوك

تمثلت الإجابات المسترجعة من البنوك في 16 إستبيان، مثلت 40% من مجموع الاستبيانات الصالحة للدراسة.

المحور الأول : البيانات الشخصية .

السؤال الأول :

● تحصلنا بين البنوك الثلاث على 62.45% إجابة من جنس الإناث أما 37.5% ذكور.

السؤال الثاني : كانت أعمار المبحوثين من بين 20 سنة إلى 60 سنة وكانت نسبها كالتالي :

- من 20 إلى 30 سنة : 12.5%
- من 30 إلى 40 سنة : 56.25%
- من 40 إلى 50 سنة : 25%
- من 50 إلى 60 سنة : 6.25%

السؤال الثالث : المستوى الدراسي

- باكلوريا : 6.25%
- ليسانس : 6.5%
- ماستر : 25%

• دكتوراه : 6.25%

السؤال الرابع : قطاع العمل

كانت الإجابات من طرف البنوك 40% من مجموع الاستبيان .

المحور الثاني : أسئلة الاستبيان

السؤال الأول : هل لديك فكرة عن شروط التجارة الدولية ؟

• 25% : لا

• 75% : نعم

السؤال الثاني : ماهي آخر نسخة لشروط التجارة الدولية ؟

• 56.25% : سنة 2020

• 18.75% : سنة 2010

• 25% : لا يعرفون

السؤال الثالث : هل تعلم أن هناك نسخة جديدة لشروط التجارة الدولية ؟

• 62.5% : نعم

• 37.5% : لا

السؤال الرابع : متى كان آخر إصدار لها ؟

• 2020 : 62.5%

• لم تكن هناك إجابة : 37.5%

السؤال الخامس : ما هو الفرق بين شروط 2010 و شروط 2020 ؟

• تحول الشرط **DAT** إلى الشرط **DPU** : 37.5%

• الفرق في التأمين (دون ذكر التفاصيل) : 6.25%

• عدم الإجابة : 56.25%

الفصل الثاني دراسة تحليلية لشروط التجارة الدولية في الجزائر

السؤال السادس : ماهي الشروط التي تعمل بها في مؤسستك في حالة التصدير أو تعاملت

مع مستخدميها ؟

• **FOB = 87.5%**

• **CFR = 50%**

• **CPT = 50%**

• **FCA = 25%**

• **CIF = 6.25%**

السؤال السابع : ماهي الشروط التي تعمل بها في مؤسستك في حالة الإستيراد أو تعاملت مع

مستخدميها ؟

• **EXW= 12.5%**

• **FCA= 6.25%**

• **FOB= 75%**

• **CFR= 56.2%**

• **CPT= 50%**

السؤال الثامن : ما هو رأيك في النسخة الجديدة لشروط التجارة الدولية ؟

18.75% : معجبين بالنسخة الجديدة لأنها تخدم الزبون و تزيل النزاعات و سوء التفاهم بين

المتعاملين على شروط الصفقة.

12.5% : نفس شروط 2010 لم يكن هناك تغيير.

68.75% : لم يجيبو على السؤال.

السؤال التاسع : حسب رأيك هل يمكن الإستغناء عن شروط التجارة الدولية ؟

6.25% : نعم.

93.75% : لا.

الفصل الثاني دراسة تحليلية لشروط التجارة الدولية في الجزائر

ثانيا : بالنسبة للميناء

تمثلت الإجابات المسترجعة من الميناء في 24 إستبيان، مثلت 60% من مجموع الاستبيانات الصالحة للدراسة.

المحور الأول : البيانات الشخصية

السؤال الأول : الجنس :

إناث : 25% ذكور: 75%

السؤال الثاني : السن

من 20 إلى 30 سنة: 25%

من 30 إلى 40 سنة : 20%

من 40 إلى 50 سنة: 50%

من 50 إلى 60 سنة: 5%

السؤال الثالث : المستوى الدراسي

ليسانس : 60%

ماستر : 10%

دكتوراه: 25%

بكالوريا : 5%

السؤال الرابع : قطاع العمل : كانت هناك 65% من طرف عمال الميناء أما 35% الباقية فكانت من طرف ممارسي التجارة الخارجية .

المحور الثاني : أسئلة الإستبيان

السؤال الأول: هل لديك فكرة عن شروط التجارة الدولية "Incoterms"

نعم: 50% لا : 50%

السؤال الثاني : ما هي آخر نسخة لشروط التجارة الدولية ؟

50%: أجابوا ب 2020 ، أما 50% المتبقية لم يجيبوا

السؤال الثالث : هل تعلم أن هناك نسخة جديدة ؟

الفصل الثاني دراسة تحليلية لشروط التجارة الدولية في الجزائر

نعم : 50% أما 50% فأجابوا ب: لا

السؤال الرابع : متى اصدرت ؟

50% أجابوا ب : سنة 2020، أما 50% المتبقية لم يجيبوا.

السؤال الخامس : ما هو الفرق بين شروط "Incoterms" 2010 و 2020 ؟

50% أجابوا ب لا نعلم.

50% المتبقية فكان جوابهم : التطوير في نوعية الشروط لتفادي النزاعات بين المتعاملين.

السؤال السادس : ماهي الشروط التي تعمل بها في مؤسستك في حالة التصدير أو تعاملت مع

مستخدميها ؟

EXW= 50% ●

FOB= 75% ●

CFR= 75% ●

CIF= 50% ●

ماهي الشروط التي تعمل بها في مؤسستك في حالة الإستيراد أو تعاملت مع مستخدميها؟

EXW= 50% ●

FOB= 75% ●

CFR= 65% ●

CIF= 50% ●

السؤال الثامن : ما هو رأيك في النسخة الجديدة لشروط التجارة الدولية ؟

40%: معجبين بالنسخة الجديدة لأنها تقوم بحماية المستورد و فقط دون ذكر أي تفصيل

آخر.

10%: نفس شروط 2010 لم يكن هناك تغيير.

50%: لم يجيبوا على السؤال .

السؤال التاسع : حسب رأيك هل يمكن الإستغناء عن شروط التجارة الدولية ؟

55% : نعم (دون ذكر السبب)
45% : لا لأنه لا تتم أي عملية تجارية دون اللجوء إلى أحد الشروط لتحديد مسؤوليات البائع و المشتري .

المطلب الثاني: تحليل نتائج دراسة الإستبيان

في هذا المطلب سنقوم بتحليل دراسة الإستبيان التي كانت على على مستوى البنوك و سنحاول الوقوف على مدى منطقية الأجوبة و دقتها مع ما هو متداول في التجارة الخارجية و تحديدا في شروط التجارة الدولية .

أولا : نتائج الدراسة الاستقصائية مع البنوك

- السؤال الأول : ما نوع المؤسسة ؟

كانت الإجابة (بنك)

- السؤال الثاني : هل لديك فكرة عن شروط التجارة الدولية ؟

كانت معظم الإجابات "نعم" و الإجابات المتبقية "لا" حيث كانت هذه الإجابات منطقية نوعا ما و سنرى هذا في تحليل نتائج الأسئلة الموالية.

- السؤال الثالث: ما هي آخر نسخة لشروط التجارة الدولية ؟

كانت أغلبية الأجوبة بالنسبة للبنوك "نسخة 2020" مع نسبة قليلة من إجابة "نسخة 2010" و الأقلية من لم يجيبوا على هذا السؤال ، بالنسبة للذين أجابوا ب "نسخة 2020" فمنهم من كانت إجاباتهم عشوائية حسب ما ذكرنا سابقا عندهم أننا نعمل على مذكرة تخرج بعنوان "واقع شروط التجارة الدولية 2020 في الجزائر" ومنهم من أجابوا بدقة و موضوعية لأنهم قاموا بدراسة تكوينية مخصصة لشروط التجارة الدولية فهم على علم بكل تطور طرأ على شروط التجارة الدولية ، أما من أجابوا ب "نسخة 2010" هم من عملوا بها بحكم الممارسة في الميدان و لا زالوا يظنون أنهم يعملون بها لأنهم لم يبحثوا أو يتكلموا في مجالهم من أجل تطوير مكتسباتهم في التخصص، أما من لم يجيبوا فعلى الأرجح أنهم قاموا بالإجابة بشكل عشوائي .

- السؤال الرابع: هل تعلم أن هناك نسخة جديدة ؟ و متى صدرت؟

كانت أكثر من نصف الإجابة ب "نعم" بنسبة معينة هم أنفسهم من كانت إجابتهم عن تاريخ الإصدار ب "2020" وبدورهم أنفسهم الذين فسرنا سبب إجابتهم في السؤال السابق أن بعضهم أجابوا ب دقة والبعض عشوائيا.
أما من أجابوا ب لا هم أنفسهم الذين ليس لديهم دراية بشروط التجارة الدولية سوى شرط أو اثنين اللذان تعمل بهما مؤسستهم.

- السؤال الخامس: ما هو الفرق بين شروط 2010 و شروط 2020؟

هذا السؤال الذي لاحظنا وسنلاحظ في الإجابات القادمة هو عدم تمكن أغلبية موظفي البنوك من كل شروط التجارة الدولية و عدم معرفتهم جيدا إلا بعض الأقلية التي اكتسبتها بالتكوين أو بحكم ممارستها في المؤسسة، والمعروف في غرفة التجارة العالمية أن كل نسخة جديدة من هذه الشروط تطور و تعدل حسب النسخة السابقة لها لتدارك و تصحيح أي نقائص كانت سابقا فيكون تغيير جزئي لبعض الشروط ليست كلها، فكيف للموظفي أي مؤسسة ليس فقط البنوك وافقوا على العمل بنسخة جديدة وهم غير متمكنين من النسخة السابقة لها؟ التي على أساسها يمكن التمييز بين الفروق و الإضافات الجديدة؟ ففي هذا السؤال إنقسمت الأجوبة إلى 3 أشكال :

50% من المبحوثين لم يجيبوا على السؤال و هذا يعبر على انعدام التطوير في مكتسبات الموظفين وتمكنهم من التخصص و لاحظت هذه الفجوة التكوينية بشكل كبير في بنك "CPA" حيث أغلبيتهم لم يجيبوا على معظم أسئلة الإستبيان، ليبقى النصف الآخر منهم من أجاب كالتالي:

الفئة الأولى ذكرت: إستبدال الشرط " DAT بالشرط DPU " .

أما الفئة الأخرى أجابت ب " التأمين " و كلاهما لم يذكر أي تفصيل بخصوص إجابتهن بالرغم من صحتها ،

فهناك عدة فروق بين نسختي 2010 و 2020 نذكر منها :¹

¹ Incoterms 2020, Op.Cit, P: 10

الفصل الثاني دراسة تحليلية لشروط التجارة الدولية في الجزائر

• إستبدال الشرط " **DAT** بالشرط **DPU** " : بعد عدة جولات من المشاورات ، قامت غرفة التجارة العالمية بإزالة كلمة "محطة" من الشرط **DAT** لكونها تسبب الكثير من الإرتباكات بين المتعاملين التجاريين واستبدالها بالشرط **DPU** أي تسليم البضاعة في مكان الوصول مفرغة من وسيلة النقل .

• يختلف غطاء التأمين بين الشرط " **CIF** " و " **CIP** " : في نسخة 2010 بموجب الشرطين **CIP/CIF** يشتري البائع تأميناً للمشتري ، حيث يكون مستوى التأمين المطلوب هو تأمين فئة **C** أي تغطية دنيا و، ولكن في نسخة 2020 تم تغيير مستوى التغطية إلى القصى أو تأمين فئة **A** لأنه يغطي مستوى تأمين أكثر شمولاً و هو ما يطلق عليه تأمين جميع المخاطر ، على أن تكون قاعدة التأمين في كلا الشرطين **110%** على الأقل من قيمة البضاعة .

• قائمة التكاليف : نظراً للتغيير الكلي لترتيب الإلتزامات في نسخة 2020 تم إدراج جميع التكاليف الآن في قسم واحد لكل شرط لتجنب الإلتباس الذي كان في النسخ السابقة للشرط ، وقد أصبحت كل التكاليف الآن تظهر في قسم تخصيص التكاليف **B9/A9** من كل شرط .

• متطلبات الأمن و السلامة : تمت إضافة المخصصات المتعلقة بالأمن والسلامة إلى الإلتزامين **A7/A4** من كل شرط من الشروط ، كما تمت إضافة التكاليف الضرورية المرتبطة بذلك إلى **A9/B9** .

• وسائل النقل الخاصة : إفترضت نسخة 2010 للشرط أن البضائع المنقولة من البائع إلى المشتري كانت تنقل عن طريق طرف ثالث أما النسخة الأخيرة للشرط فتطرقت لإمكانية نقل البضاعة بوسائل النقل الخاصة بالمشتري تحت شروط المجموعة **F** ، أو وسائل النقل الخاصة بالبائع تحت شروط المجموعة **D** .

- السؤال السادس: ماهي الشروط التي تعمل بها في مؤسستك في حالة التصدير أو تعاملت مع مستخدميها ؟

كانت إجابة بنك **(BNA)** مقتصرة على الشروط: **(CFR)** **(FOB)** **(FCA)**

(CPT) مبررين ذلك أن:

أولاً: بالنسبة للشرط **(FOB)** : لأن البنك المركزي طلب منا ذلك للتخفيف من

استعمال العملة الصعبة ، وذلك لتخفيض فاتورة الإستيراد .

الفصل الثاني دراسة تحليلية لشروط التجارة الدولية في الجزائر

ثانيا : الشرط (CFR) (CPT) : كان تبريره لأن أغلب البائعين الأجانب يطلبون ذلك لسهولته و ضمانه .

ثالثا : موظف واحد من البنك الوطني الجزائري أضاف الشرط (FCA) إضافة إلى هذه الشروط و برر ذلك بأن هذا الشرط لا يتحمل أعباء الشحن في حالة التصدير .
أما بنك (CPA) لم يقم موظفيه بالإجابة على السؤال مبررا ذلك أن الإختيار يعود إلى المتعاملين التجاريين فيما بينهم خلال التفاهم على الصفقة .

و بخصوص بنك (BEA) وقعت إجابات موظفيه على الشروط (FCA) (CPT) (CFR) (FOB) دون ذكر تبرير السبب وراء إختيار هذه الشروط .
نلاحظ من خلال إجابات البنوك عن الشروط المستخدمة خلال عملية التصدير أنها اقتصرت على الشروط ال5 : **FCA / FOB / CFR / CPT / CIF** :

الشرط **FCA** : حيث بلغت نسبة الإجابات 25 % ، في هذا الشرط مسؤولية البائع تنتهي بتحميل البضاعة على وسيلة النقل الناقل الذي عينه المشتري ، فتنقل المسؤولية من البائع إلى المشتري ابتداء من تلك النقطة، نلاحظ هنا أن التبرير كان منطقيا بخصوص إختيار لهذا الشرط، أما بقية المستجوبين فكانت إجابة عشوائية.

الشرط **FOB** : حيث بلغت نسبة الإجابات 87.5 % ، في هذا الشرط تنتهي مسؤولية البائع بوضع البضاعة على ظهر السفينة المسماة من طرف المشتري في ميناء الانطلاق . خاصة و أن المشرع الجزائري يشترط دفع أجرة الشحن بالدينار الجزائري، و هو ما يرفضه أي متعامل تجاري، ما يجعل أغلب المتعاملين يختارون هذا الشرط في حالة التصدير، ليتحمل المشتري الأجنبي تكاليف و مسؤولية النقل و بالتالي تنتهي مسؤولية الطرف الجزائري بوضع البضاعة على ظهر السفينة و تخليصها جمركيا ، و يتحمل المشتري الأجنبي كل تكاليف و مسؤولية البضاعة من تلك النقطة، و عليه كان تبرير المستجوبين هنا منطقيا .

الشرط **CFR** : بلغت نسبة الإجابات 50 % ، و هو ما يعتبر غير منطقيا، خاصة مع ضعف الأسطول الجزائري، ففي هذا الشرط على البائع تحمل كافة مصاريف الشحن إلى ميناء الوجهة المتفق عليه، و المشرع الجزائري يشترط أن تكون أجرة الشحن مدفوعة بالدينار الجزائري، و أغلب السفن المستخدمة في النقل هي سفن أجنبية مستأجرة، و لا توجد سوى 4 سفن جزائرية، مما يجعل استخدام هذا الشرط في حالة التصدير قليلا جدا ، فتبرير الموظفين بأنه أكثر

الفصل الثاني دراسة تحليلية لشروط التجارة الدولية في الجزائر

ضمانا لوصول السلعة إلى المشتري بصفة مضمونة منطقي، لكن استخدامه الكثير هو الذي يعتبر غير منطقيًا .

الشرط **CPT**: بلغت نسبة الإجابات هنا 50 % أيضا، و في هذا الشرط على البائع تسليم البضاعة للناقل الذي حدده هو، وأن يدفع تكاليف و مصاريف النقل الرئيسي إلى المكان المتفق عليه ، لكن مسؤولية البضاعة تنتقل للمشتري بتسليم البضاعة للناقل، و تعتبر الإجابات هنا منطقية، لأن هذا الشرط يستخدم في كل أنواع النقل، مما يبرر استخدامه في حالة النقل الجوي بوسائل نقل وطنية، و دفع أجرة النقل بالدينار الجزائري، أما تبريرهم ب ضمان السلعة حتى وصولها إلى المشتري، فهو غفير منطقي، لان البضاعة تنقل على مسؤولية المشتري الأجنبي و ليس البائع الجزائري، فالطرف الجزائري يتحمل تكلفة النقل فقط دون مسؤولية البضاعة.

- السؤال السابع: ماهي الشروط التي تعمل بها في مؤسستك في حالة الإستيراد أو تعاملت مع مستخدميها ؟

اختار بنك **BNA** الشروط الأربعة **FOB/CPT/CIF/DAP** تحت تبريرهم أن هذه الشروط سهلة و مضمونة لوصول بضاعة زبائنهم دون أي ضرر ووضحوا إختيار الشرط **CPT** في حالة النقل الجوي و حالة بعد المسافة والوقت بين البلدين ،ومن خلال ما درسنا نلاحظ أن إجابتهم منطقية .
بالنسبة لبنك **BEA** فقد وقعت إجاباتهم على الشروط **EXW/ FCA/FOB/CFR/CPT**:

وكان توضيحهم لذلك بأن لا يمكن لزبائنهم الإستغناء عن إستعمال الشرط **FOB** في جميع الصفقات التجارية لكونه يقسم المسؤوليات بين البائع والمشتري على التساوي ، و أن الشرط **CPT** و الشرط **CFR** يخدم المستورد أكثر من أي شرط آخر .

أما بنك **CPA**: نفس الشيء كالسؤال المتعلق ب عملية التصدير فلم يقوموا موظفيه بالإجابة على السؤال لأن الإختيار يعود لطرفي الصفقة التجارية.

نلاحظ أن أغلب الإجابات هنا كانت عشوائية، ففي حالة الاستيراد لا يمكن استخدام

الشروط **FOB /EXW/FCA**

لاستحالة دفع أجرة الشحن لمؤسسة أجنبية باستخدام العملة المحلية، أما باقي الشروط فاستخدامها وارد، و ما لم يتم ذكره هو الشرط CIF و هو الأكثر استخداما في حالة الاستيراد، لتضمنه تكاليف الشحن و التأمين معا، و لعدم إمكانية دفعها بالعملة الوطنية، يجعل المستوردين يختارون هذا الشرط أكثر من الشرط CFR

هذا ما يثبت أن أغلب إجابات المستجوبين كانت عشوائية .

السؤال الثامن : ما هو رأيك في النسخة الأخيرة للشروط ؟

كما ذكرنا في التحليل بالنسب المئوية أن نصف الموظفين لم يجيبوا على هذا السؤال بدون ذكر سبب معين لذلك وكان أكثرهم من بنك CPA .

أما الصنف الثاني كانوا كلهم من بنك BNA منهم من أعجبوا بالنسخة الجديدة أكثر، مبررين ذلك بأنها تخدم الزبون و تؤدي إلى تفادي النزاعات بين المتعاملين و سوء التفاهم .

أما الباقي كان رأيهم بأن نسخة 2020 لشروط التجارة الدولية هي نفسها نسخة 2010 لم يطرأ عليها أي تغيير و هذا دليل على انعدام التمكن من كل الشروط و معرفتها جيدا إلا بعضها التي جرى العمل بها و تم اكتسابها بحكم الممارسة و الخبرة المحدودة .

- السؤال التاسع : هل يمكن الإستغناء عن شروط التجارة الدولية ؟ و لماذا؟

كانت الإجابة ب "لا" من كل البنوك إلا فئة قليلة من أجابوا "بنعم" لكن دون تبرير الإجابة. وكان تبرير من قالوا لا ، بأنهم لا يمكنهم الإستغناء عن الشروط تقريبا مبررات لها نفس المعنى أي لا يمكن أن تكون صفقة تجارية كاملة دون شروط التجارة الدولية لأنها تزيل الغموض بين البائع والمشتري ، و أضافوا أنهم مقيدون بغرفة التجارة العالمية وهذا شرط أساسي و إجباري في عقد البيع حتى يقوموا بتحديد مسؤولية كل من الطرفين ، و انطلاقا مما ذكرنا في الجانب النظري حول إلزامية الشروط : "في حال عدم وجود أي اتفاق بين المتعاملين على اعتماد شروط التجارة الدولية في عقودهم ، فلن تترتب على ذلك أي مسؤولية إجتاههم . و هنا يستلزم الأمر تجنباً لأية عوائق أن يتم الاتفاق على القانون الواجب التطبيق ليكون هو المرجع في تحديد التزامات الأطراف و تحمل المسؤوليات و التكاليف و المخاطر المرتبطة بالمعاملة"¹.

¹ليلي مشطر ، مرجع سبق ذكره ، ص 238

ثانيا : نتائج الدراسة الاستقصائية مع الميناء

السؤال الأول: ما نوع المؤسسة ؟

كانت الإجابة (ميناء)

السؤال الثاني: هل لديك فكرة عن شروط التجارة الدولية ؟

كانت كل الإجابات متوازية بين "نعم" و "لا" إلا أن هذه الإجابات كانت غير منطقية لأنه سيتبين ذلك في تحليل الأسئلة الموالية بعض التناقضات التي من المستحيل أن يقع فيها كل من يعرف شروط التجارة الدولية حق المعرفة.

السؤال الثالث: متى كانت آخر نسخة للشروط ؟

الفئة التي أجابت ب "نعم" في السؤال السابق نفسها الفئة التي أجابت ب نسخة 2020 هي آخر نسخة لشروط التجارة الدولية أما الفئة المتبقية لم تجب على السؤال لقلة خبرتهم في المجال و سيتوضح ذلك في تحليل نتائج الأسئلة الموالية .

السؤال الرابع : هل تعلم أن هناك نسخة جديدة لهذه الشروط؟ متى صدرت؟

نفس الأجوبة التي كانت في السؤال السابق التي تضمنت نصف الإجابات "نعم بتاريخ 2020" والنصف الآخر تفادوا السؤال مثل ما حصل في السؤال السابق.

السؤال الرابع: ما هو الفرق بين شروط 2010 و شروط 2020 ؟

هذا السؤال الذي وضح لنا الفجوة العلمية بين موظفي البنوك و موظفي الميناء حيث لم تكن أجوبة البنوك صحيحة %100 لكنها متقاربة مع ما هو متداول في التجارة الخارجية مقارنة مع موظفي الميناء بالرغم من انهم الأعلى تكوينا و أغلبهم ذوي شهادات جامعية و دراسات عليا، إلا أننا نلاحظ أنهم لا يملكون أي فكرة عن شروط التجارة الدولية سوى ما تتداوله مؤسساتهم خلال العمليات التجارية .

– السؤال الخامس: : ماهي الشروط التي تعمل بها في مؤسستك في حالة التصدير أو تعاملت مع مستخدميها ؟

مثل ما ذكرنا في عرض نتائج الإستبيان بالنسب المئوية أن إستبيان مؤسسة الميناء قسم على فئتين فئة الأولى التي تمثل عينة من موظفي الميناء تحديدا في مصلحة التصدير والإستيراد، والفئة الثانية تمثلت في ممارسي التجارة الخارجية من مصدريين و مستوردين .

فموظفي الميناء كانت أجوبتهم مقتصرة على الشرطين FOB وCFR مبررين ذلك أنهما أكثر الشروط سهولة و ضمانا بالنسبة للتصدير. نبدأ بالشرط FOB: أي أن النقل والتأمين يتحمله المستورد الأجنبي، و ما على المصدر الجزائري إلا وضع البضاعة على ظهر السفينة و تخليصها جمركيا للتصدير، و هنا كانت الإجابة منطقية ، أما فيما يخص الشرط CFR ، فاختياره بالنسبة للتصدير لم يكن منطقيا، لأن تكاليف الشحن هنا تقع على عاتق البائع الجزائري، و يكمن العائق في صعوبة إيجاد ناقل جزائري للإلزامية الدفع بالدينار الجزائري لسفينة الشحن لتفادي مشكل الصرف، أو إيجاد ناقل أجنبي يقبل الدفع بالعملة المحلية و هذا غير وارد، و هنا يتوضح أن إجابات المستجوبين كانت عشوائية و ليست عن خبرة.

أما ممارسي التجارة الخارجية فقد وقعت إجاباتهم إضافة إلى الشرطين المذكورين من قبل موظفي الميناء FOB وCFR على الشرطين EXW وCIF أيضا مبررين ذلك بما يلي:

الشرط EXW : "مسؤولية المورد" لا نعلم ما كان يقصده تحديدا بذكر هذا التبرير الغامض، بالإضافة الى أنه لا يمكن استخدام هذا الشرط في الجزائر، لأن التخليص الجمركي للتصدير يتطلب سجلا تجاريا للتصدير و الاستيراد، و المشرع الجزائري يشترط الجنسية الجزائرية للحصول على السجل، مما يجعل استخدام هذا الشرط مقتصرا على الجزائريين المقيمين في الخارج، أو لمؤسسة أجنبية لها فرع أو شريك في الجزائر، مما يجعل اختيار هذا الشرط عشوائيا هو الآخر.

الشرط CIF : مبررا ذلك ب "التأمين" : في هذا الشرط يكون الشحن والتأمين على عاتق البائع إلى ميناء الوجهة ، لكن يبقى المشكل هنا أنه يجب أن يكون الدفع بالدينار الجزائري ، والدفع بهذه الطريقة يكون إلا إذا كان الناقل جزائريا لأنه إذا كان الناقل أجنبيا حتما سيرفض الدفع بالعملة المحلية ، هنا نستطيع أن نقول أن الإجابة صحيحة في حال توفر ناقل جزائري، و يلاحظ أن هناك خلطا بين حالي التصدير و الاستيراد، فهذا الشرط هو الأكثر استخداما في حالة الاستيراد و ليس التصدير.

- السؤال السادس: : ماهي الشروط التي تعمل بها في مؤسستك في حالة الإستيراد أو تعاملت مع مستخدميها ؟

هنا كل من موظفي الميناء و ممارسي التجارة الخارجية احتوت إجاباتهم على الشروط

ال4 التالية :

EXW/FOB/CFR/CIF : فنلاحظ أن الإجابة كانت عشوائية بعض الشيء لأنه لا يمكن لأي شرط من هذه الشروط أن تكون في صالح المستورد ، وقد علقوا أمام الشروط المذكورة تعليقا واحدا ب : "التفادي صعوبات الأعباء والتأمين " إذن الأجوبة خاطئة .

فالشرط EXW: يتحمل فيه المشتري مسؤولية وتكاليف البضاعة من مكان المصدر إلى مكان المستورد ، مما يجعل استخدامه مستحيلا في حالة الاستيراد.

والشرط FOB : يتحمل فيه المشتري مسؤولية البضاعة بمجرد وضعها على السفينة ، و هذا غير مناسب للمستورد، و استخدامه يكاد يكون معدوما في حالة الاستيراد للأسباب السابقة الذكر.

أما الشرطين CFR/CIF : الأول (CFR) يحمل البائع كافة مصاريف الشحن إلى ميناء الوجهة المتفق عليه ، لكن مسؤولية البضاعة تنتقل بوضعها على ظهر السفينة في ميناء الإنطلاق .

والثاني (CIF) : يحمل البائع كافة أعباء و تكاليف الشرط (CFR) بالإضافة إلى التعاقد لتأمين البضاعة ، لكن المسؤولية تنتقل بوضعها على ظهر السفينة .هنا نرى أن الشرطين مناسبين للمستورد، لأن تكاليف الشحن و الأعباء والتأمين (في حالة الشرط CIF) كلها على عاتق المصدر و هذا ما ييحث عنه المستورد "صفقة تجارية بأقل التكاليف" و خاصة مع التشريعات الجزائرية التي تفرض عليه دفع تلك التكاليف بالعملة المحلية.

- السؤال السابع: ما رأيك في النسخة الأخيرة لشروط التجارة الدولية:

كانت الإجابة على هذا السؤال بالنسبة لموظفي الميناء فارغة للأسف نستنتج أنهم لا يعرفون عن الشروط إلا ال 4 شروط المذكورة سابقا المعمول بها في مؤسستهم

أما إجابة ممارسي التجارة الخارجية فكانت " النسخة الأخيرة لشروط التجارة الدولية مناسبة لحماية المستورد وتفادي أخطار النزاعات القائمة بين المتعاملين الإقتصاديين " .

- السؤال الثامن: هل يمكن الإستغناء عن شروط التجارة الدولية ؟ و لماذا؟

الإجابة "نعم" كانت معظمها من طرف ممارسي التجارة الخارجية و لكن دون ذكر السبب .

أما الإجابة "لا" فكان تبريرها ب" لا يمكن لأي عملية تجارية أن تتم دون اللجوء إلى أحد الشروط فهي التي تحدد كل من مسؤوليات البائع والمشتري .
ولقد ذكرنا تفسير هذه الإجابة في السؤال المشابه في عينة البنوك.

المطلب الثالث : نتائج الدراسة

بناء على ما توصلنا إليه من خلال تحليل نتائج الاستبيان الذي أجريناه في عينة من بنوك ولاية وهران و ميناء وهران، تبين أن هناك فجوة علمية كبيرة في المستوى المعرفي لهذه المؤسسات فيما يخص الشروط ، وهو ما لاحظناه في الإجابات كما هو موضح في المطلب السابق بالتفصيل ، و لاحظنا أن أغلب المستجوبين يستخدمون الشروط بشكل عشوائي أو بشكل تقليدي، غير قائم على أسس علمية معرفية، و يمكن إيجاز أهم النتائج المتوصل إليها في النقاط التالية :

- نقص كبير في المكتسبات العلمية بخصوص الشروط التجارية لموظفي مصلحة التجارة الخارجية سواء في البنوك أو موظفي الميناء أو حتى ممارسي التجارة الخارجية.
- إكتفاء موظفي المؤسسات بما يمارسونه فقط في الشروط التي يستخدمونها بشكل دوري، و عدم الاتجاه لتطوير معارفهم أو اجراء دورات تكوينية في هذا المجال.
- عدم تمكن البائعين والمشتريين من إستخدام شروط التجارة الدولية ، و أنهم حين يتفاوضون على أسعار الصفقة غالبا ما يكون لهم هدف واحد، وهو الحصول على أفضل هامش ربح ممكن ، أما فيما يخص الشروط، فيختارونها بشكل عشوائي، أو بناء على تجارب سابقة لهم أو لغيرهم، أو بناء على ما يطلبه الطرف الأجنبي.
- إهمال البنوك و كذلك مؤسسة الميناء لتطوير الكفاءة المهنية و الدورات التكوينية للموظفين في الإختصاص حسب التغييرات التي تطرأ بشكل مستمر .
- إتجاه المشرع الجزائري لاتخاذ إجراءات حمائية فيما يخص الحفاظ على العملة الصعبة، مما يجد من حرية استخدام شروط التجارة الدولية.
- عدم تطوير الأسطول الجزائري و الذي لازال يعتمد على أربع سفن لنقل البضائع، مما يجبر المتعاملين الجزائريين على اختيار الشروط التي لا يتم فيها دفع تكاليف النقل و التأمين لشركات أجنبية.

- بالرغم من أن ولاية وهران تعتبر عاصمة الغرب الجزائري، و بالرغم من موقعها الاستراتيجي و تميزها بتعدد التعاملات التجارية التي تتم من خلال بنوكها و مينائها، إلا أن الدراسة بينت أن المتعاملين التجاريين في الجزائر بعيدين كل البعد عن آخر المستجدات التي تتم في التعاملات التجارية الدولية، و أنهم يعتمدون على مكتسباتهم السابقة ، بالرغم من أنها مبنية على أسس غير علمية و لا تواكب التحديثات.

خلاصة الفصل:

في هذا الفصل عملنا على معالجة الجانب التطبيقي لواقع إستخدام شروط التجارة الدولية في الجزائر، عرضنا خلاله الإطار المنهجي والعملياتي للدراسة الميدانية التي أجريت على مستوى عينة من وكالات البنوك التجارية الجزائرية لولاية وهران ، وكذا المؤسسة المينائية لولاية وهران، وبعد عرض نتائج الدراسة التي جمعناها عن طريق الإستبيان ،قمنا بتحليل النتائج لنسلط الضوء على عدة حقائق مفادها أن المؤسسات التجارية الجزائرية سواء كانت بنوك تجارية أو ميناء لا تلجأ عمليا إلا على عدد محدود من شروط التجارة الدولية ذلك لعدة أسباب وأهمها إفتقار المعرفة بهذه الشروط ، ثانيا عدم توافق التشريعات الجزائرية مع أغلب الشروط، ثالثا عدم برجة أي دورات تكوينية في المجال، لذا قبل كل شيء ، من الضروري تدريب مصالح المؤسسات بما فيهم مصلحة التجارة الخارجية على إستخدام شروط التجارة الدولية ، وكذلك ممارسي التجارة الخارجية يجب أن يكونوا على دراية بهذه الشروط لاستخدامها لصالحهم، كما يجب إعادة النظر في بعض التشريعات التي تحد بشكل كبير من استخدام الشروط، و بالتالي الحد من الفوائد التي يمكن الحصول عليها باستخدام بعض الشروط دون الأخرى.



الخاتمة:

بعد أن تم تسليط الضوء على العناصر الواردة في هذا الموضوع حيث تطرقنا بداية بالجانب النظري لشروط التجارة الدولية بصفة عامة التي لها أهمية كبيرة في التبادل التجاري بحيث تقسم هذه الأخيرة أهم المسؤوليات التي يلتزم بها كل من المصدر والمستورد خلال فترة العقد التجاري، وبما أن غرفة التجارة الدولية تقوم بتجديد هذه الشروط تقريبا كل عشر سنوات تفاديا للنزاعات التي قد تنتج بين الأطراف المتعاقدة ، لذلك على كل من البائع والمشتري استيعاب مفاهيم هذه الشروط بشكل واضح وكامل ، بحيث كان آخر تحديث لها سنة 2020 باستبدال وتعديل البعض منها ، وتم من خلال الجانب التطبيقي الذي قمنا فيه بدراسة استقصائية لعينة من البنوك التجارية و المؤسسة المينائية لولاية وهران، لمحاولة الوقوف على واقع شروط التجارة الدولية في الجزائر وكيفية استخدامها على نطاق واسع في حالتها الاستيراد والتصدير ، وبعد دراسة كل هذه العناصر تم التوصل إلى النتائج التالية :

النتائج:

- بالنسبة للجانب التطبيقي والدراسة الإستقصائية التي قمنا بها توصلنا إلى النتائج التالية :
- إكتفاء البنوك والمتعاملين التجاريين في الجزائر بشكل كبير على الشروط (FOB) و (CFR) و (CIF) و (CPT) نتيجة عدم استيعابهم لشروط التجارة الدولية من جهة، و لتعارض التشريعات الجزائرية مع استخدام بقية الشروط.
 - من خلال الإستبيان الذي تم إجراؤه على مستوى موظفي البنوك والمؤسسة المينائية، لفت إنتباهنا كباحثين أن القليل منهم على دراية تامة بهذه الشروط وكيفية إستخدامها على عكس الأغلبية التي وجدنا ضعف معلوماتي في مكتسباتهم .
 - عدم إستخدام الشروط المتعلقة بالتأمين لعدم قدرة المتعاملين الجزائريين على التأمين الدولي، لأن المشرع الجزائري يشترط الدفع بالعملة المحلية.

- تصريح المشرع الجزائري بحرية إستخدام شروط التجارة الدولية من جهة وتقييد أغلبية الشروط من جهة أخرى.

اختبار صحة الفرضيات

1. إن الفرضية القائلة بأن "المشرع الجزائري والمنظومة القانونية لا يساعدان على إستخدام كل شروط التجارة الدولية" **فرضية صحيحة** لأن المشرع الجزائري فرض عدة قيود تعجز المتعاملين التجاريين على إستخدام كل الشروط المتاحة سواء في حالة التصدير أو الإستيراد مثل المرسوم التنفيذي رقم **14-365** الذي يلزم بدفع أجرة الشحن بالدينار الجزائري لمجهز السفينة، و **المادة 02** من المرسوم التنفيذي رقم **69-235** التي تجبر المصدر على التأمين في مؤسسة وطنية و **المادة 29** من النظام **01-07** التي تؤكد إلزامية التوطين، و مثل هذه التشريعات تفصي العديد من الشروط التي تتعارض معها.

2. نتائج الدراسة التطبيقية أكدت **صحة** الفرضية الثانية القائلة " المؤسسات الجزائرية لا تستطيع استخدام كافة الشروط التي تتناسب مع مقوماتها"، وهذا يعود إلى تأخر الجزائر في القطاع التجاري وضعف البنية التحتية لموانئها و بنوكها مقارنة بالدول الأخرى المتقدمة التي تستخدم كل أنواع الشروط بكل سلاسة، بالإضافة الى تعارض التشريعات مع حرية استخدام الشروط.

3. أما بالنسبة للفرضية الثالثة التي تقول " المتعاملين التجاريين في الجزائر على دراية بتفاصيل الشروط و كيفية استخدامها " هي **فرضية خاطئة**، فقبل إجراء الدراسة الاستقصائية، كان اعتقادنا أن المتعاملين الجزائريين على دراية جيدة بالشروط و كيفية استخدامها، و أن العائق الوحيد لعدم استخدامها هو التشريعات و القوانين، لكن تبين لنا من خلال اجابات أغلب المستجوبين أنهم غير ملمين بتاتا بطبيعة الشروط و كيفية استخدامها، و بتقسيم الالتزامات بين المصدر و المستورد،

و أنهم يستخدمونها بشكل عشوائي، و لا يعلمون حتى سبب استخدامهم لها، و هو ما يجعلنا نرفض الفرضية الأخيرة.

التوصيات: بناء على الدراسة النظرية والتطبيقية وعلى ضوء الخلاصة والنتائج المتوصل إليها فإن هذه الدراسة توجه العناية للإهتمام بالجوانب الآتية:

- يستوجب على الدولة التطوير و إعادة الهيكلة للبنى التحتية للشركات بصفة عامة بما فيها عصرنة الموانئ و تجديد الأسطول البحري ، وهذا للنهوض بقطاع التجارة الدولية في الجزائر.
- توفير دورات تكوينية لموظفي البنوك والميناء و مختلف متعاملي التجارة الخارجية حسب المستجدات التي تطرأ على التجارة الدولية بصفة عامة من فترة إلى أخرى .
- إعادة النظر في التشريعات الجزائرية و فك القيود لإتاحة العمل بكل شروط التجارة الدولية دون تعجيزات .
- تطوير المؤسسات الوطنية الخاصة بمجال التجارة الدولية للقيام بالمعاملات التجارية دون اللجوء إلى المؤسسات الأجنبية.

آفاق البحث:

من أجل تعميق الدراسة أكثر وفتح مجال البحث أمام الطلبة، يتم إقتراح بعض المواضيع التالية:

- تأثير البنى التحتية للتجارة الخارجية في الجزائر على اختيار شروط التجارة الدولية.



قائمة المراجع

قائمة المراجع :

أولا : المراجع باللغة العربية

1. الكتب:

- أيمن النحراوي، الأسطول التجاري البحري-الأسس الإقتصادية والإدارية، مركز الإسكندرية للكتاب، مصر 2009.
- كامل محمد المغربي، أساليب البحث العلمي ، في العلوم الإنسانية و الاجتماعية ، ط 1 ، دار الثقافة للنشر والتوزيع ، 2007 .

2. المقالات :

- أويابة صالح ، أدوات جمع البيانات والمعلومات في الدراسة الميدانية ، الندوة العلمية حول منهجية إمراد IMRAD وتطبيقات SPSS، قسم العلوم التجارية ، كلية العلوم الإقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، جامعة غرداية ، 13 ديسمبر 2018.
- توام زاهية/ رزاي سعاد ، مصطلحات التجارة الدولية " الانكوترمز" قراءة في اصدار 2020 ، مجلة المنهل الاقتصادي ، المجلد 04 ، العدد 01 ، جامعة الشهيد حمه لخضر الوادي ، الجزائر ، جوان 2021.
- خلخال جوهر ، قواعد الأنكوترمز و تطبيقاتها على النقل البحري للبضائع في الجزائر ، مجلة الاستاذ الباحث للدراسات القانونية و السياسية ، المجلد 3 ، العدد 3 ، جامعة ابي بكر بلقايد- تلمسان ، 2018/05/27.
- شيخي محمد الامين ، تفسير مصطلحات التجارة الدولية Incoterms ، مجلة القانون و العلوم السياسية ، المجلد 3 ، العدد 2 ، كلية الحقوق لجامعة تلمسان ، الجزائر ، 2017.

- ليلي مشطر ، مصطلحات التجارة الدولية عنصر أساسي في عقد التجارة الدولية ، مجلة البحوث القانونية و سياسية ، مجلد 3 ، العدد 1 ، جامعة تيزي وزو ، الجزائر ، 2018.
- محمد لمين بن قايد علي ، الانكوترمز : الية التعامل في البيوع الدولية ، مجلة السياسة العالمية ، المجلد 5 ، العدد 3، جامعة محمد بوقرة بومرداس ، الجزائر، 2021/12/24.

3. المطبوعات

- بوجلة ايمان، شروط التجارة الدولية، مطبوعة محكمة مقدمة لطلبة السنة 1 ماستر تخصص مالية و تجارة دولية، كلية العلوم الإقتصادية، التجارية و علوم التسيير، جامعة تيارت، 2017/2018 .

4. القوانين

- 1 - المواد 4، 5، 6، المرسوم التنفيذي رقم 365-14 المؤرخ في 25 ديسمبر 2014، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 74.
- 2- المواد 7، 8، 9، 10، المرسوم التنفيذي رقم 365-14 المؤرخ في 25 ديسمبر 2014، الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 74.

ثانيا: المراجع باللغة الأجنبية

1. Les ouvrages:

- 1) Incoterms 2020, ICC rules for the use of domestic and international terms, The International chamber of commerce (ICC), Paris , 2020.

- 2) Incoterms 2010, ICC rules for the use of domestic and international terms, The International chamber of commerce (ICC), Paris , 2010.
- 3) Emily O'Connor, Incoterms 2010 Q&A: Questions and expert ICC guidance on the Incoterms 2010 rules, ICC Publishing, Paris, 2013.

2. Les articles :

- 1) Tighilt Fodil / Bouchellal Youcef, Performance Des Entreprises A L'international Et L'utilisation Des Incoterms :Les Résultats D'une Etude Empirique Menée En Algerie , Revue Des Reformes Economique Et Intégration Dans L'économie Mondiale, Volume 15, Nmr 2 , 30 /12/2021.

3. Les sites web :

- <https://mobt3ath.com/dets.php?page=223>
- <https://www.aljazeera.net>
- <https://www.bna.dz/ar>
- <https://www.tradefinanceglobal.com/freight-forwarding/incoterms/>
- <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=a6d530f0-f180-4973-8092-4dbfee36b1de>

- Les fiches de Riverchelles, la fiche N 17 : Incoterms 2020.
Téléchargée du site
 - <https://www.riverchelles.fr/fiche-technique-17-incoterms-2020/>



الملاحق

الملاحق :

الملحق (1-1) : استبيان عن واقع استخدام شروط التجارة الدولية في الجزائر - قبل التحكيم

المحور الأول : البيانات الشخصية

- الجنس :

ذكر أنثى

- السن :

قطاع العمل :

بنك - ميناء - ممارسة تجارة خارجية

المحور الثاني : أسئلة الإستبيان

- هل لديك فكرة عن شروط التجارة الدولية "Incoterm"

نعم لا

- ما هي آخر نسخة لشروط التجارة الدولية :

- هل تعلم أن هناك نسخة جديدة

نعم لا

- متى صدرت :

- ما هو الفرق بين شروط "Incoterms" 2010 و 2020 ؟

.....

- ماهي الشروط التي تعمل بها في مؤسستك في حالة التصدير أو تعاملت مع مستخدميها ؟

- EXW -
- FCA -
- FAS -
- FOB -
- CFR -
- CIF -
- CPT -
- CIP -
- DAP -
- DDP -
- DPU -

(تحتمل أكثر من إجابة)

-ماهي الشروط التي تعمل بها في مؤسستك في حالة الإستيراد أو تعاملت مع مستخدميها؟

- EXW -
- FCA -
- FAS -
- FOB -
- CFR -

CIF -

CPT -

CIP -

DAP -

DDP -

DPU -

(تحتمل أكثر من إجابة)

- ما هو رأيك في النسخة الأخيرة للشروط

..... ؟

- حسب رأيك هل يمكن الاستغناء عن استخدام الشروط في عقد البيع ؟

نعم لا

..... لماذا :

ملحق (1-2) : استبيان عن واقع استخدام شروط التجارة الدولية في الجزائر - بعد التحكيم

" استبيان محكم من طرف استاذ التعليم العالي سدي علي بصفته خبير في المعاملات التجارية

الدولية و السيدة قبلي صورية بصفتها منسقة رئيسية في ميناء وهران"

المحور الأول : البيانات الشخصية .

1. الجنس :

ذكر انثى

2. السن :

من 20 الى 30 ، من 30 الى 40 ، من 40 الى 50 ،

من 50 الى 60 ، اكبر من 60

3. المستوى الدراسي :

باكالوريا ، ليسانس ، ماستر ، دكتوراه ، اخر

4. قطاع العمل :

بنك - ميناء - ممارسة تجارة خارجية (import export)

جمارك

أعوان عبور

عون تصريح

المحور الثاني : أسئلة الإستبيان

- هل لديك فكرة عن شروط التجارة الدولية "Incoterm"

نعم لا

- ما هي آخر نسخة لشروط التجارة الدولية :

-هل تعلم أن هناك نسخة جديدة

نعم لا

-متى اصدرت :

- ما هو الفرق بين شروط "Incoterms" 2010 و 2020 ؟

.....

- ماهي الشروط التي تعمل بها في مؤسستك في حالة التصدير أو تعاملت مع مستخدميها ؟

EXW - لماذا ؟

FCA - لماذا؟

FAS - لماذا؟

FOB - لماذا؟

CFR - لماذا؟

CIF - لماذا؟

CPT - لماذا؟

CIP - لماذا؟

DAP - لماذا؟

DDP - لماذا؟

DPU - لماذا؟

(تحتمل أكثر من إجابة)

- ماهي الشروط التي تعمل بها في مؤسستك في حالة الإستيراد أو تعاملت مع مستخدميها؟

EXW - لماذا؟

FCA - لماذا؟

لماذا؟ FAS -

لماذا؟ FOB -

لماذا؟ CFR -

لماذا؟ CIF -

لماذا؟ CPT -

لماذا؟ CIP -

لماذا؟ DAP -

لماذا؟ DDP -

لماذا؟ DPU -

(تحتمل أكثر من إجابة)

- ما هو رأيك في النسخة الأخيرة للشروط

..... ؟

- حسب رأيك هل يمكن الإستغناء عن إستخدام الشروط في عقد البيع؟

نعم لا

لماذا:

الملخص :

سعت غرفة التجارة الدولية إلى الحد من المخاطر التي قد يواجهها كل من المصدر و المستورد و حل الخلافات المحتملة بينهما ، و على هذا الأساس أعدت مجموعة من القواعد التي سمّتها (شروط التجارة الدولية Incoterms) حتى تضمن الأمان القانوني و تبسط الإجراءات التجارية التي يقوم بها معاملي التجارة الدولية ، و هي شروط خضعت منذ إعدادها إلى التحديث و التطوير ، فجاءت عبر مجموعة من النسخ كان آخرها شروط التجارة الدولية 2020 .

هدفت الدراسة إلى تحليل واقع إستخدام هاته الشروط في الجزائر، و خلصت الدراسة إلى وجود العديد من العوامل التي تحد من إستخدام كافة الشروط في الجزائر، أهمها القوانين و التشريعات المتعلقة بالنقل البحري و التأمين الدولي، بالإضافة إلى عدم إلمام أغلب مستخدميها في الجزائر بكيفية اختيار الشروط المناسبة و طريقة إستخدامها.

الكلمات المفتاحية :

شروط التجارة الدولية، الإنكوترمز، غرفة التجارة الدولية، واقع شروط التجارة الدولية في الجزائر.

Abstract:

The International Chamber of Commerce seeks to reduce the risks that the exporter and importer may face and to resolve potential disputes between them, for this reason, it prepared a set of rules called (Incoterms) in order to simplify and clarify the obligations and responsibilities between them.

Since their issuance, these incoterms have been subject to modernization and updates, so they came in several versions, the last of which was the 2020 version.

The study aimed to analyze the reality of the use of these incoterms in Algeria, it concluded that there are many factors that limit the use of all eleven incoterms in Algeria, the most important of which are the laws and legislations related to maritime transport and international insurance, in addition, most of incoterms users in Algeria are not familiar with how to choose the appropriate incoterm and how to use them correctly.

key words :

Incoterms; International Chamber of Commerce; ICC; The use of incoterms in Algeria.