

مقدمة:

تعد الجزائر من بين الدول البحرية لما تتمتاز به من موقع جغرافي خاص وسواحل ممتدة على طول البحر الأبيض المتوسط والتي يبلغ مداها 1200 كلم، وتقع موانئ الجزائر على خطوط الملاحة مع الدول الأجنبية، كما أنها تقترب من مضيق جبل طارق مفتاح البحر الأبيض المتوسط، كما خصص المشرع الجزائري تعريف عام للميناء باعتبار أنه نقطة من ساحل البحر، مهياة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة¹.

والأصل أن الميناء يجمع بين ثلاث عوامل أساسية تحدد دوره، وهي العامل الجغرافي من خلاله يرسم الحدود التي يشغلها الميناء، والعامل الإداري يحدد السلطة الإدارية المختصة بتسييره على إعتبار أن الميناء مرفق عام، وأخيرا العامل الاقتصادي يتمثل في الدور الاقتصادي للميناء فيما يخص مختلف العمليات البحرية الاقتصادية والتجارة البحرية ومأوى السفن والبضائع، تعتبر الموانئ أحد العناصر الهامة في منظومة النقل البحري، إذ تلعب دور الريادة في التجارة الخارجية، فنمو اقتصاد دولة ما يعتمد على معدل النمو في تجارتها الخارجية من خلال تقديم التسهيلات وتوفير الإمكانيات المتطورة خاصة في مجال الشحن والتفريغ.

المشرع الجزائري اهتم كغيره من التشريعات بالميناء وبسلامته وأمنه من خلال تنظيمه في القانون البحري والقوانين المتخصصة وإحاطة هذا المرفق الهام والتنموي بالعناية اللازمة، حيث يشهد النقل البحري في الآونة الأخيرة تطورات متلاحقة على كافة الأصعدة ومرجع هذه التطورات ما يجتاح العالم من ظاهرة العولمة بلامحها المختلفة والتي جعلت من العالم منظومة اقتصادية متشابكة من العلاقات تقوم على أساس تبادل الخدمات والسلع ورؤوس الأموال.

وفي ظل هذه التطورات أصبحت الشركات الكبرى تضم أسواق متعددة يتميز كل منها بدرجة عالية من التخصص مع تكاملها وتشابكها في منظومة معقدة تتطلب الكفاءة والجودة العالية والتميز التنافسي، وبما أن الموانئ تمثل العنصر الرئيسي في قطاع النقل

¹ _ القانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري الجزائري، جريدة رسمية عدد 57.

البحري، وهي بوابة الدولة مع العالم الخارجي وحلقة الوصل بين وسائل النقل بكافة أنواعه، كما تعتبر الموانئ الحديثة من الأدوات الضرورية لتسيير التجارة والتنمية وهو الدور الرئيسي للموانئ بالإضافة إلى دورها التقليدي في نقل السلع إلى المستهلك، حيث أصبحت الموانئ تقدّم خدمة الصناعات التحويلية الدولية التي تتطلب شبكة نقل فعالة تعمل فيها الموانئ كمحور التقاء بين النقل البحري والبري وتقديم خدمات فعالة وذات كفاءة عالية للسفن والبضائع لتحقيق تدفق سلعي يتوافق من حيث الوقت والتكلفة مع سلسلة الإمدادات لدرجة أصبح فيها النقل البحري والبري في منظومة.

من خلال هذه المقياس سوف نحاول معرفة المقصود بالموانئ ثم بيان تصنيفها وأنواعها والغرض منها، والخدمات المقدمة على مستواها، إضافة إلى طرق تسيير وإدارة الميناء وفي الأخير دور السلطة المينائية في حماية الممتلكات البحرية والبيئة البحرية.

في نهاية المقياس يكون الطالب قادرا على فهم آلية عمل الميناء وأهميته على المستوى التنظيمي والاقتصادي طالما له دور فعال في النقل البحري وفقا للتنظيم والقانون المعمول بهما.

محاور الدراسة:

المحور الأول: مفهوم الموانئ وتصنيفها:

المحور الثاني: التنظيم الإقليمي والهيكل للموانئ:

المحور الثالث: الخدمات المقدمة في الموانئ:

المحور الرابع: التنظيم الإداري للموانئ:

المحور الخامس: الرقمنة في الميناء

المحور السادس: دور الإدارة البحرية في ضمان أمن وسلامة الممتلكات المينائية

والبيئة البحرية:

المحور الأول: مفهوم الموانئ وتصنيفها:

لقد شهدت العقود الثلاث الأخيرة تغيرات كبيرة في مفهوم ودور الموانئ البحرية وأصبحت الموانئ مؤسسة اقتصادية بالمعنى الكبير وليست مجرد مؤسسة خدماتية.

أولاً: مفهوم الموانئ البحرية:

تعريف قانون الإدارة المينائية: هو مجموعة التشريعات التي تنظم عمل الموانئ البحرية، وتحدد السلطات المسؤولة عن إدارتها وتسييرها وضمان سلامة عمليات الشحن والتفريغ، وتنظيم المنافسة بين المتدخلين في القطاع.

تكمن أهمية قانون الإدارة المينائية في ضمان السلامة من خلال حرص الإدارة المينائية على التأكد من سلامة البحرية من خلال دخول وخروج السفن إلى ومن الميناء وحسن استغلال الميناء.

كذلك يسهر قانون الإدارة المينائية على تعزيز التنافسية من خلال تنظيم وتبسيط إجراءات التجارة البحرية ومختلف عمليات النقل البحري.

كما تعمل الإدارة المينائية من أجل ضمان تنمية التجارة من خلال تسهيل وتطوير التجارة الخارجية عبر الموانئ، كونه أمر مهم جداً في دعم النمو الاقتصادي¹.

مراحل تطور الموانئ عبر العصور:

تعود نشأة الموانئ لعصور ما قبل التاريخ كمواقع للصيد والتجارة البدائية، ثم تطورت لتصبح مراكز حضارية هامة، كحضارة السند والهند القديمة، واليونان القديمة، بعد ذلك أصبحت تمثل مواقع عسكرية استراتيجية، ثم تطورت من موانئ طبيعية بدائية إلى موانئ مجهزة بمنشآت صناعية².

¹ _ بلحاج خديجة، النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، 2017، ص 22.

² _ أفيدة سعدية، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، مذكرة ماجستير، تخصص الدولة والمؤسسات العمومية، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2011، ص 120.

تطور الموانئ في الجزائر:

_ 1962 اعتمدت الجزائر نظام الموانئ المستقلة والتي باشرت صلاحيات واسعة في مجال الأشغال العمومية والأمن والملاحة البحرية، حيث كانت الموانئ الكبيرة، الجزائر، وهران، عنابة، خاضعة لنظام الاستقلالية في التسيير بموجب مرسوم رقم 62-203 المتضمن نظام استقلالية الموانئ الجزائرية¹.

تميزت هذه المرحلة بالفصل التام بين مهام المرافق العام الذي خول إلى وزير الأشغال العمومية آنذاك والنشاطات التجارية التي كلفت بمهامها الغرف التجارية وحتى تحافظ الدولة الجزائرية على المحيط المينائي نظرا لأهميته في الحياة الاقتصادية.

_ 1963 و 1970 حيث تم التعاون فيها مع غرف التجارة والصناعة واستمر بعض المتعاملين الخواص في عمليات الشحن والتفريغ والمناولة المرتبطة بمجال نشاطهم. ابتداء من سنة 1971 التي تميزت بالتوجه الاقتصادي الممرکز والمخطط، وأنشئ الديوان الوطني للموانئ والذي كلف بمهمة الإشراف على القرارات المتخذة في مجال تسيير وتطوير الموانئ الوطنية².

في ذات السنة أنشأت الشركة الوطنية للشحن وتفريغ البضائع SONAMA حيث تتكفل بعمليات المناولة والتشوين، في حين كلفت كل من الشركة الوطنية CNAN و SNTM بنشاط القطر³.

سنة 1982 تم تجميع جميع السلطات المتعلقة بالموانئ الجزائرية في يد إدارة واحدة مركزية⁴.

¹ _ المرسوم رقم 62-203 المتضمن نظام استقلالية الموانئ الجزائرية.

² _ الأمر 71-29 الصادر بتاريخ 13 ماي 1971، المتضمن إنشاء الديوان الوطني للموانئ، جريدة رسمية، عدد 41، سنة 1971، ص 635.

³ _ الأمر 71-19 المؤرخ في 9 أبريل 1971، المتضمن إحداث الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع سوناما، جريدة رسمية، عدد 35، ص 472.

⁴ _ بلحاج خديجة، مرجع سابق، ص 23.

سنة 1989 تم تحويل المؤسسات المينائية إلى مؤسسة اقتصادية مستقلة¹.

تطور ميناء جيجل - جن جن -:

_ **في العصور القديمة:** تعود أصول ميناء جيجل إلى العهد الفينيقي، حيث كان الفينيقيون من أوائل الشعوب التي أنشأت مراكز تجارية على الساحل الشمالي لإفريقيا، ومنها مدينة جيجل القديمة (إيجيلجلي).

استخدم الميناء في تلك الفترة كمحطة للتبادل التجاري بين قرطاج ومدن البحر المتوسط. في العصر الروماني، تطورت المدينة والميناء أكثر، وأصبحت مركزاً بحرياً هاماً لتصدير المنتجات الفلاحية والغابية، خاصة الخشب وزيت الزيتون، إلى أوروبا.

_ **العهد الإسلامي:** بعد الفتح الإسلامي لشمال إفريقيا في القرن السابع الميلادي، أصبحت جيجل قاعدة بحرية مهمة لحماية السواحل من الغزوات البيزنطية. في القرون الوسطى، اشتهرت جيجل كأسطول بحري قوي، خاصة في عهد الحماديين، الذين جعلوا منها مركزاً تجارياً وعسكرياً بحرياً مزدهراً. كما كانت المدينة معروفة ببنائي السفن المهرة الذين كانوا يصنعون المراكب الكبيرة والخفيفة.

_ **العهد العثماني:** خلال الحكم العثماني (من القرن 16م إلى 19م)، كان ميناء جيجل من الموانئ الثانوية مقارنةً بمدن كبرى مثل الجزائر وعنابة، لكنه احتفظ بأهمية محلية وإستراتيجية.

استخدمته البحرية العثمانية كموقع تموين ومراقبة للساحل الشرقي للبلاد. كما كان ملاذاً للسفن الصغيرة، ومكاناً لتبادل البضائع بين المدن الساحلية والمناطق الداخلية².

¹ _ المرسوم 82- 283 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982، المتضمن إنشاء 11 مؤسسة مينائية مستقلة، جريدة رسمية، عدد 33، 1982، ص1651.

² _ بلحاج خديجة، مرجع سابق، ص25.

_ العهد الاستعماري الفرنسي (1839-1962): بعد الاحتلال الفرنسي، خضع الميناء

لأعمال توسعة وإعادة تنظيم، في القرن العشرين، بدأ يُستخدم لنقل المنتجات الزراعية والغابية (خصوصًا الخشب والفحم) نحو فرنسا.

إلا أن نشاطه بقي محدودًا مقارنة بالموانئ الكبرى.

خلال حرب التحرير الجزائرية، كان الميناء والمنطقة المحيطة به تحت رقابة مشددة بسبب موقعها الجبلي الذي احتضن المقاومين¹.

_ بعد الاستقلال (منذ 1962): شهد ميناء جيجل عدة مشاريع تطويرية ليواكب النشاط

الاقتصادي الجديد، في السبعينيات والثمانينيات، استُخدم في نقل المواد الغابية والسلمكية وبعض السلع الاستهلاكية.

لاحقًا، بُني ميناء جن جن (على بعد 12 كم شرق جيجل)، الذي افتتح رسميًا سنة

1992، ليكون الميناء التجاري الكبير للولاية، ويُعد اليوم من أهم الموانئ في الجزائر

وشمال إفريقيا، ومع ذلك، بقي ميناء جيجل القديم مخصصًا للنشاط الصيد البحري

والنزهة، وهو اليوم يشكل معلمًا تراثيًا وسياحيًا جذابًا في المدينة.

ميناء جيجل اليوم يستقبل سفن الصيد والنزهة، ويُعتبر مركزًا رئيسيًا للأسطول البحري

التقليدي، أما ميناء جن جن فهو المتخصص في التجارة الدولية، إذ يستقبل السفن

العملاقة وينقل مواد مثل الحديد، الفوسفات، الحبوب، والمواد النفطية، يشكل الميناءان

معًا ركيزة أساسية لتنمية الولاية اقتصاديًا وسياحيًا².

_ تعريف الموانئ:

تعددت التعريفات التي أطلقها الفقه على الموانئ البحرية، حيث ذهب كل تعريف

لتوضيح زاوية معينة وكل منها ركز على واحد أو أكثر من خصائص الموانئ البحرية

¹ فاطمة الزهراء وفوزية رهنبي، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2009، ص 06.

² بلحاج خديجة، مرجع سابق، ص 27.

وفيما يلي أبرز التعريفات¹:

الميناء باللغة الإنجليزية port فهو مشتق من الكلمة اللاتينية القديمة porta التي تعني بوابة، وهذا المعنى لم يعد يقتصر على مفهوم الميناء البحري فقط بل قد يعني الميناء النهري، وكذلك الميناء الجوي².

كما عرف يمكن تعريف الميناء بأنه: المكان الذي يتم فيه تبادل البضائع والركاب بين البحر واليابسة، كان الميناء ولا يزال في كثير من دول العالم، ذلك المكان من الأرض عند الشاطئ مجهز بتجهيزات خاصة تسمح برسو السفن لشحن وتفريغ البضائع وصعود ونزول الركاب فهو مكان البداية والنهاية، والميناء جزء لا يتجزأ من شبكة النقل الكلية ويترتب على هذه النظرة أن الميناء نشاط داخلي يتصل بجميع النقاط الحيوية الهامة داخل الدولة، ونشاط خارجي يصل الدولة بموانئ العالم الخارجي³. حيث تعتبر الموانئ البحرية هي نوافذ الدولة على العالم الخارجي، ومن خلالها يتم تداول تجارة الدولة الخارجية⁴.

وأيضاً يمكن تعريف الميناء كمكان تحتمي فيه السفن، وتمر من خلاله البضائع، نشاطه الرئيسي هو تجارة السلع والبضائع إضافة إلى تفريغ وشحن تلك السفن. الميناء هو مكان يوفر حماية للسفن، ويكون في العادة مجهز بأحدث المنشآت ومعدات تداول البضائع (شحن وتفريغ) وتخزينها، ومزود بوسائل النقل والاتصالات، وقد تتوفر فيه

¹ _ أنظر_ رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه علوم، جامعة وهران 02، كلية العلوم الاقتصادية، 2019، ص 74.

² _ أنظر_ قائد عائض العمثلي، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، أطروحة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 1991، ص 09.

³ _ أنظر_ صقر محمد أحمد، دور الموانئ في النقل والتجارة واللوجستيات، مجلد 20 العدد 39، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، جانفي 1995، ص 25.

⁴ _ أنظر_ محمد إبراهيم العراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 2002، ص 235.

إمكانات بناء وإصلاح السفن، وتوفير متطلبات السفن للسطح ولوازم الماكينات وتموين السفن من الأغذية والوقود ومطبق لأحدث أنظمة المعلومات بغرض تسهيل عملياته بكفاءة وفعالية في أقصر وقت ممكن¹.

يعد الميناء الحلقة الأخيرة في سلسلة النقل البحري وهو عبارة عن مساحة تعدها الدول وتزودها بالمعدات والأدوات والمنشآت لتكون صالحة لإتمام الإجراءات على البضائع المنقولة بحرا، وقد تكون هذه المساحة محددة الماء واليابسة، كما قد تكون محددة اليابسة عندما يتم إنشاء ما يسمى بالميناء الجاف.

الميناء ليس فقط همزة وصل بين البر والبحر لكنه من الممكن أن يصبح مجمع صناعي متكامل من المدن ومراكز التخزين والصناعات لمقابلة الطلب المتزايد من العملاء، بل يمكنه على المدى الطويل أن يصبح محرك رئيسي لتحقيق التنسيق بين المدن والتسهيلات الصناعية².

عرفه المشرع الجزائري في المادة 888 من القانون البحري بقوله بأنه نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن البحرية ولإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد الحري والنزهة³.

ويمكن القول بأن الموانئ تعبر عن مكان يجمع بين وسيلتي نقل (النقل البحري والنقل الداخلي) من

قنوات بحرية، ملاحية، طرق برية، سكك حديد أو هو المرفأ وتتكون الموانئ من ثلاثة عناصر.

¹ _أنظر_ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، الطبعة 01، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009، ص 25.

² _أنظر_ محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015، ص 11.

³ _ أنظر المادة 888 من القانون البحري الجزائري.

ثانيا: تصنيف الموانئ بالنظر للمناطق المخصصة لها:

حسب الفصل الأول والذي جاء بعنوان المناطق المينائية وتخصيصها من الباب الأول من المرسوم التنفيذي رقم 02-01¹، نجد المشرع قسم المناطق المينائية إلى ثلاث أصناف:

- 1_ **المناطق المينائية المسورة:** يوجد بها مكتب رصيف يضم مستخدمي إدارة لتسيير وأمن الميناء، حيث تحتوي على المباني والمستودعات والسطوح الترابية المخصصة لعبور البضائع وتخزينها، وأيضا المنشآت المتخصصة الضرورية لمناولة البضائع كالمخازن ومحطات الحاويات ومحطات البضائع الثقيلة وحظائر المواد سريعة الإلتهااب ومخازن التبريد²، تخصص هذه المناطق ل:
 - _ محطات قيادة السفن وإرشادها.
 - _ مراكز الإسعاف الأولي.
 - _ عبور البضائع والمسافرين.
 - _ بناء وتصلح السفن.
 - _ نشاطات الصيد البحري.
 - _ النزهة.
 - _ تخزين العتاد المستعمل في عمليات المناولة.
 - _ تخزين العتاد المستعمل في أشغال البناء والصيانة الخاصة بالموانئ والمنشآت المينائية³.

¹ _ المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها، جريدة رسمية عدد 01.

² _ أنظر المادة 6 و 7 من المرسوم 01/02.

³ _ أنظر المادة 04 من المرسوم 01/02.

2_ المناطق المينائية غير المسورة: تخصص هذه المناطق للنشاطات المرتبطة بالحركة البحرية والتي تشكل فائدة للميناء¹، تحتوي على المباني والمنشآت الخاصة بالمناطق المسورة متى لم يكن لها مكان بتلك المناطق، ومجموعة من المكاتب الإدارية والتجارية والشركات التي لها نشاط في الميناء بما فيها أنشطة الاستيراد والتصدير عن طريق البحر².

3_ المناطق المخصصة للصيد البحري والنزهة: تكون على مستوى الموانئ التجارية والموانئ المعدة خصيصا للصيد البحري وأخرى للنزهة، تحتوي هذه المناطق على³:

_ منشآت تسويق المواد الصيدية وحفظها وتحويلها.

_ مرائب الصيادين.

_ منشآت تصليح وصيانة وتجفيف مراكب الصيد والنزهة وصيانتها ووضعها على اليابسة.

_ المراكز والنوادي الثقافية المخصصة للبحارة والنوادي البحرية.

بالإضافة إلى مناطق أخرى يتم تخصيصها وفقا للتنظيم من الجهات المختصة⁴.

_التصنيفات المختلفة للموانئ البحرية:

تمثل الموانئ البحرية البوابات جاهزة لتقديم كل التسهيلات البحرية للسفن من ناحية البحر والتسهيلات البرية من ناحية البر، ولا يوجد في العالم ميناءان متشابهان لا في البيئة الطبيعية ولا في البيئة الاقتصادية لذا هناك العديد من المعايير التي تستخدم لتصنيف الموانئ فهي تتباين من حيث الطبيعة الجغرافية والملكية والوظيفة.

¹ _ أنظر المادة 08 من المرسوم 01/02.

² _ أنظر المادة 09 من المرسوم 01/02.

³ _ أنظر المادة 11 من المرسوم 01/02.

⁴ _ أنظر المادة 12 و 13 من المرسوم 01/02.

الموانئ الطبيعية: هي موانئ محمية حماية طبيعية أي التي وجودها يضع للعوامل الطبيعية ولا تحتاج إلى منشآت صناعية.

الموانئ شبه طبيعية: هي الموانئ التي تتواجد نوعاً من الحماية الطبيعية ويتم تحسينها من خلال الأعمال الصناعية كإضافة حاجز أمواج.

الموانئ الصناعية: هي الموانئ التي تم إنشاءها وتجهيزها (الأرصقة، المداخل، المخارج، الأحواض).

وهناك أيضاً الموانئ الجافة التي يمكن إقامتها بعيداً عن الشواطئ البحرية لأنها لا تعطي تسهيلات بحرية للسفن.

موانئ بحرية: تقع على مصب النهر وتتصل بالبحر من خلال قناة، موانئ بحرية تقع على السواحل.

_ الموانئ العامة: يتم إدارتها بواسطة إدارة حكومية مركزية أي على أساس الإشراف المركزي ولصالح الدولة، ويتم توحيد رسوم وتعريفات الموانئ وهذا النمط من الإدارة يتميز بمركزية الإدارة، ضعف كفاءة التشغيل، الاعتماد على الدعم الحكومي، ضعف المنافسة¹.

الموانئ التابعة للإدارة المحلية: هي تلك الموانئ التي يتم وضعها تحت إشراف حكم محلي وتتدخل الحكومة المركزية في أضيق نطاق عندما يتعلق الأمر بالمصالح القومية، ويتم تسعير خدمات الميناء بما يتماشى مع الظروف المحلية بدلاً من تلك التي تفرض على المستوى القومي الموانئ ذات الإدارة المستقلة: يتم إدارتها بواسطة هيئة شبه حكومية ولكنها مستقلة عنها وبعيدة عن الضغوط السياسية وتخضع لقدر محدود من الإشراف الحكومي².

الموانئ التابعة للسكك الحديدية: يتم إدارتها من طرف شركات السكك الحديدية.

¹ _ بلحاج خديجة، مرجع سابق، ص 28.

² _ أنظر _ محمد جلال خطاب، مرجع سابق، ص 31.

الموانئ التابعة للجمارك: يتم تشغيل هذه الموانئ من طرف سلطة الجمارك وتخص هذه الموانئ البضائع الصادرة أو الواردة أو العابرة الخاصة بالمناطق الحرة.

الموانئ الخاصة: يدير هذا النوع من الموانئ القطاع الخاص وتكون مخصصة لخدمة بضائع معينة مثل موانئ البترول التي تمتلكها شركات التعدين، وهذه الموانئ تدار على أساس تجاري أي بكفاءة عالية وبطريقة اقتصادية تحقق أرباحاً كبيرة.

موانئ تجارية: يتم فيها تناول البضائع والخدمات ذات الصلة (الخاصة) والموانئ التجارية تنقسم إلى نوعين:

موانئ تجارية عامة: تقوم باستقبال أنواع عديدة من السفن كسفن الصب والسائلة والبضائع العامة، الركاب وغيرها من السفن¹.

موانئ تجارية متخصصة: تلك الموانئ التي تتخصص في تقديم خدمات معينة من حيث نوع التجارة أو النقل، ومنها الموانئ الصناعية، الموانئ الحرة، الموانئ الخاصة بتداول السيارات في ألمانيا، موانئ البترول في الخليج العربي.

موانئ اللجوء: تلجأ إليها السفن للحماية من العواصف أو لتزود بالوقود والغذاء.

موانئ عسكرية: ويتم تجهيزها (بالإضافة إلى تجهيزات الموانئ التجارية) بمنشآت ومعدات خاصة بمناولة الأسلحة والذخائر للقوات البحرية.

موانئ النزهة: تتضمن سفن النزهة، وسفن الشراع.

موانئ الصيد: تختلف هذه الموانئ من دولة لأخرى، فالدولة التي يمثل قطاع الصيد فيها نسبة كبيرة من النشاط الاقتصادي تقوم بإنشاء موانئ خاصة بالصيد فقط أما الدولة التي يمثل قطاع الصيد فيها نسبة كبيرة من النشاط الاقتصادي أو لا تمتلك موانئ كثيرة فتخصص جزء من الميناء لخدمة الصيد.

¹ _ أنظر_ رصاع حياة، مرجع سابق، ص78.

موانئ العبور: تلعب هذه الموانئ دور الوسيط بين عمليتي الاستيراد والتصدير وهي متخصصة في خدمة التجارة لحساب دولة أو دولة غير الدولة التي تمتلكها بشكل مباشر بمعنى أن حركة التجارة التي تكون لمنطقة غير منطقتها الخلفية¹.

تصنّف الموانئ في الجزائر وفقًا لعدة معايير، أهمها الوظيفة الاقتصادية، وطبيعة النشاط، والموقع الجغرافي، والجهة المسيرة.

_ حسب الوظيفة الاقتصادية:

_ الموانئ التجارية: وهي الموانئ المخصصة لاستقبال وتصدير السلع والبضائع. **أمثلة:**

الجزائر العاصمة، وهران، عنابة، سكيكدة، بجاية، جيجل، مستغانم.

_ الموانئ النفطية: تختص بنقل وتخزين وشحن المحروقات ومشتقاتها. **أمثلة:** أرزيو،

سكيكدة، جن جن (جزئيًا)، بجاية (كاب كربون).

_ الموانئ الصناعية: تخدم المناطق الصناعية والمركبات الإنتاجية الكبرى. **أمثلة:** ميناء

جن جن (جيجل)، وميناء أرزيو (وهران).

_ الموانئ الصيدية: مخصصة لنشاطات الصيد البحري والتفريغ، وتتوفر عادة في المدن

الساحلية الصغيرة. **أمثلة:** ميناء بوالديس (بجاية)، أزفون، تنس، زيامة منصورية، دلس.

_ الموانئ السياحية: تستقبل السفن السياحية واليخوت وتدعم السياحة البحرية. **أمثلة:**

ميناء سيدي فرج، المرسى الكبير، الجزائر العاصمة (الميناء السياحي).

_ حسب الموقع الجغرافي:

_ موانئ الشرق الجزائري: عنابة، سكيكدة، بجاية، جيجل.

_ موانئ الوسط: الجزائر العاصمة، دلس، تيبازة.

_ موانئ الغرب: وهران، مستغانم، أرزيو، الغزوات.

ثالثًا: حسب طبيعة النشاط:

¹ _ أنظر_ أيمن النحراوي، مرجع سابق، ص 35.

- **موانئ متعددة الأغراض** : مثل ميناء بجاية وجيجل.
 - **موانئ متخصصة**: كميناء أرزيو المتخصص في المحروقات.
- يتراوح عدد الموانئ الجزائرية بين 40 و 50 ميناء موزعة على طول الساحل (حوالي 1200 كم)، وتشكل شبكة متكاملة تخدم التجارة الخارجية، والصيد، والصناعة، والسياحة، بما يعزز الدور الاستراتيجي للجزائر في حوض البحر الأبيض المتوسط.
- وبالتالي يمكن القول أن ميناء جن جن الواقع بولاية جيجل من أهم الموانئ الجزائرية، وهو ميناء متعدد الوظائف يتميز بطاقته الاستيعابية الكبيرة وموقعه الاستراتيجي على البحر الأبيض المتوسط. وفيما يلي تصنيفه وفق المعايير المعتمدة في تصنيف الموانئ الجزائرية: ميناء تجاري وصناعي يُعتبر من أكبر الموانئ التجارية والصناعية في الجزائر، يُستخدم لتصدير واستيراد مختلف أنواع البضائع، بما في ذلك المواد الثقيلة والمعدات الصناعية، يُعد بوابة رئيسية لتزويد المناطق الداخلية بالسلع، خاصة ولايات الشرق والجنوب الشرقي، وهو أيضا ميناء متعدد الأغراض يستقبل السفن التجارية، وسفن الشحن العام، والحاويات، والمعدات الضخمة، كما يحتوي على أرصفة متخصصة للمواد الصناعية، والحديد، والحبوب، والسيارات، يُعتبر ميناء عميق المياه قادراً على استقبال السفن ذات الحمولات الكبيرة (يصل عمق الأحواض إلى أكثر من 18 متراً)، يشكل منفذاً رئيسياً للمشاريع الصناعية الكبرى مثل: مركب الحديد والصلب بلارة، مشروعات التصدير إلى إفريقيا وأوروبا عبر ميناء جن جن - ميناء برشلونة في طار التعاون الأورو-متوسطي، كما يهدف إلى تخفيف الضغط عن موانئ الجزائر العاصمة ووهران وسكيكدة، ويسعى لأن يكون منصة إقليمية للتبادل التجاري في غرب البحر الأبيض المتوسط.

ثالثاً: مكونات وعناصر الميناء البحري: وحسب المادة 889 من القانون البحري

الجزائري، رتبت الموانئ حسب استخدامها، فالموانئ التجارية سميت كذلك ورتبت في هذا

الصنف الموانئ المخصصة لضمان مختلف عمليات الشحن والإفراغ للأفراد، البضائع والحيوانات الحية العابرة من النقل البحري إلى النقل البري والعكس، بالإضافة إلى كل العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية¹.

وبالتالي يمكن القول بأن الميناء عبارة عن منشئة ساحلية تتكون من مرفأ أو أكثر، تقام على سواحل أو شواطئ البحار أو المحيطات، أو البحيرات، يتم فيها عمليات تفريغ وتحميل السفن بالبضائع أو الركاب وتحتوي الموانئ على الرافعات والأرصفة والمخازن للسفن².

ويتكون الميناء البحري من ثلاث عناصر أساسية:

- _ مساحة مائية تتصل مباشرة بخطوط ملاحية بحرية ويتعين أن تكون هذه المساحة محمية من الأمواج والظواهر الطبيعية المعاكسة.
- _ مساحة أرضية تتصل مباشرة بأماكن الدولة عن طريق وسائل النقل الداخلي المختلفة.
- _ واجهة بحرية تتضمن الأرصفة والمراسي وجميع المعدات والرافعات وهي نقطة التقاء وسائل النقل البحري والبري.

ويقصد بالمرفأ المسطح البحري العميق بالدرجة التي تؤهله لاستقبال السفن، والمحمي حماية إما طبيعية (في حوض خط الساحل) أو اصطناعية عن طريق مد لسان صناعي من الأرض صوب البحر، وتتسم مياه المرفأ بالهدوء التي تضمن دخول وخروج السفن في أمان³، وحسب المادة 889 من القانون البحري الجزائري، رتبت الموانئ حسب استخدامهما، فالموانئ التجارية سميت كذلك ورتبت في هذا الصنف الموانئ المخصصة لضمان مختلف عمليات الشحن والإفراغ للأفراد، البضائع والحيوانات الحية العابرة من

¹ _ محمد توفيق، سلمى زكي عبد الفتاح، نحو معايير للاستثمار في الموانئ البحرية، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر، الإسكندرية، 2009، ص9.

² _ أنظر _ حصايم سميرة، محاضرات في قانون الإدارة المينائية، سنة الثانية ماستر مهني، تخصص قانون بحري مينائي، جامعة جيجل كلية الحقوق، 2022، ص6.

³ _ أنظر _ أيمن النحراوي، مرجع سابق، ص 16.

النقل البحري إلى النقل البري والعكس، بالإضافة إلى كل العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية¹.

حاجز الأمواج: وهو جدار بحري متين البناء، يشيد عادة من أغلفة إسمنتية مملوءة بالأحجار مغطس في البحر، والهدف منه هو أن يستقبل الأمواج العاتية عند اقترابها من الشاطئ ومنعها من الوصول إلى الميناء.

الرصيف البحري: هو رصيف ممتد من البر يؤدي نفس غرض حاجز الأمواج ويستخدم كذلك في استقبال السفن وربطها إليه.

رصيف الميناء: هو رصيف يستخدم لرسو السفن وتحميلها وتفريغها.

مربط السفن: عند رسو السفينة فإنها تلقى بمخاطفها في الماء كما تربط بأحكام في رصيف الميناء بواسطة كابلات تشد إلى مرابط وتكون الكابلات أو الجبال صلبة ومتينة.

الأحواض: هو مكان تجمع لماء البحر يحيط به رصيفان أو أكثر.

المرطم: هو الأرض الموجودة بين حوضين².

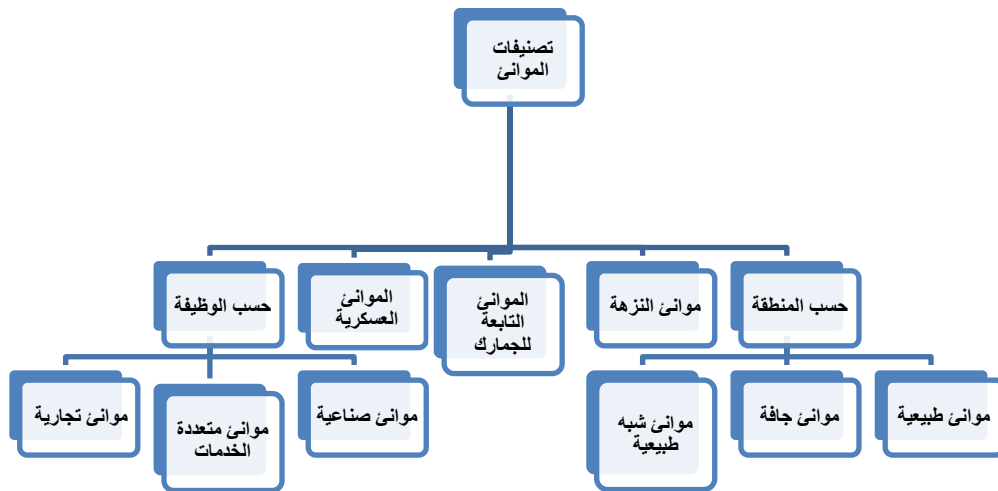
ومنه نستخلص أن مصطلح الميناء مفهوم أعم وأشمل من المرفأ الطبيعي حيث يضم الميناء النطاق الذي يحتضن المرفأ بالإضافة إلى مستلزمات خدمات السفن، وكل متطلبات عمليات الشحن والتفريغ والتخزين والنقل، مثل الأرصفة والمستودعات والمخازن والطرق الداخلية والمباني، وهذا يعني أن كل ميناء في العالم لا بد أن يوجد به مرفأ، كما توجد عدة مرفأ بدون موانئ، إذ ليس من الضروري أن يتحول كل مرفأ طبيعي إلى ميناء إذا لم تتوافر فيه مقومات اقتصادية وجغرافية أخرى، أو لوجوده بعيدا عن خطوط

¹ _ مجمد توفيق، سلمى زكي عبد الفتاح، نحو معايير للاستثمار في الموانئ البحرية، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر، الإسكندرية، 2009، ص 09.

² _ أنظر _ هاني دويدار، محمد فريد العربي، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2000، ص 293.

الملاحة الدولية أو لانتشار الشعاب المرجانية فيه والتي تعرقل بدورها حركة الملاحة البحرية¹.

شكل توضيحي لأهم تصنيفات الموانئ:



¹ _ أنظر_ رصاع حياة، مرجع سابق، ص76.

المحور الثاني: التنظيم الإقليمي والهيكل للموانئ:

يوجد في الجزائر مركب مينائي وطني مكون من 13 ميناء تجاري:

02 متخصصان في المحروقات: بطيوة(وهران) وسكيدة الميناء الجديد.

03 مختلطة البضائع العامة والمحروقات: أرزيو وبجاية وسكيدة الميناء القديم.

03 موانئ رئيسية: الجزائر وعنابة ووهران.

02 موانئ متوسطة: جيجل ومستغانم

03 موانئ صغيرة: الغزوات ودلس وتنس

أولاً: مراحل تطور تسيير الموانئ في الجزائر:

المرحلة 01: 1962-1970¹: بموجب المرسوم رقم 63-443 المؤرخ في 09 نوفمبر

1963 تضمن النظام الخاص للموانئ المستغلة، شمل الموانئ الثلاث الأساسية (الجزائر،

عنابة، وهران)، أما الموانئ الأخرى فهي ملزمة بغرف التجارة، تميزت هذه المرحلة ب:

_ مردودية المؤسسة المينائية من خلال توسع سلطات الاستغلال(الأشغال العمومية

والأمن الفلاحي).

_ لم يكن للموانئ الاستقلالية المالية وكانت تخضع للمحاسبة الإدارية.

_ الفصل بين وظيفة الإستغلال ووظيفة الأشغال العمومية.

المرحلة 02: 1971-1981: إرتكز تنظيم الميناء خلال هذه المرحلة على سلطة

مينائية وطنية تم إنشاؤها سنة 1971، وهي الديوان الوطني للموانئ، يهدف لإدارة المهام

التقنية والشرطة، إضافة إلى الشركة الوطنية للمناولة حيث تحتكر أنشطة التموين

والمناولة في الموانئ، والسلطة الأخيرة هي الشركة الوطنية للعبور والمخازن العامة تهدف

هذه السلطة المينائية إلى توحيد تسيير الموانئ وإدخالها ضمن القطاع العمومي، وهذا

بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص، وفي بعض الأحيان تمارس من طرف متعامل

¹ _ بلحاج خديجة، مرجع سابق، ص 23.

أجنبي (كالقيادة ، الإرشاد، التموين، العبور، المناولة)، وهذا في إطار الإستراتيجية العامة للاقتصاد الوطني والتي حددتها المخططات الوطنية تميزت هذه المرحلة ب:

_ كان للديوان الوطني للموانئ السلطة العمومية وسلطة تسيير وتأمين الملك المينائي بإسم الدولة.

_ التنسيق بين الأسعار المينائية.

_ المرونة في توزيع الموارد.

_ غياب النصوص التشريعية للاستغلال المينائي.

_ النزاع القائم بين كفاءات قطاع الأشغال العمومية والسلطات الأخرى في تطوير الميناء.

_ صعوبة التنسيق والفصل في النزاعات بين المتعاملين رغم وجود لجان مينائية¹.

المرحلة 03: 1982-1997: تم إعادة هيكلة المؤسسة المينائية سنة 1982، وبذلك تم

حل كل من الديوان الوطني للموانئ والشركة الوطنية للمناولة، وتم دمج وحداتها الداخلية

ضمن 10 مؤسسات مينائية، حيث أصبحت المؤسسة العمومية وقتها مؤسسة اشتراكية

ذات صيغة اقتصادية، ومن أهم ما تميزت به هذه المرحلة:

_ تجميع مجمل المهام المينائية.

_ اعتماد مفهوم المنافسة بين الموانئ.

_ غياب النصوص التشريعية لنظام الإستغلال المينائي.

_ إهمال مهام المحافظة على الأملاك المينائية وتطويرها.

_ التوزيع غير العقلاني للوارد.

_ غياب المبادرة لتشجيع الاستثمار الخاص والعمومي.

المرحلة 04: 1998-إلى يومنا هذا: مع تزايد اهتمام الجزائر بمجال الاستثمار الخاص

الوطني والأجنبي، بدأ الاهتمام بالجانب البحري، تميزت هذه المرحلة بما يلي:

¹ _ بلحاج خديجة، مرجع سابق، ص24.

- _ الفصل بين مهام القوة العمومية والخدمة العمومية والنشاطات التجارية.
- _ وضع إطار قانوني للعلاقات بين الدولة ومختلف مستعملي الميناء.
- _ توزيع متناسق بين الموارد المينائية العمومية والخاصة.
- _ عزل النشاطات التجارية عن السلطة المينائية، وذلك من خلال القضاء على احتكار الدولة للنشاطات التجارية، وذلك بمساهمة القطاع الخاص في الموانئ.
- _ تشجيع الخواص على القيام بالنشاطات التجارية المينائية من خلال إبرام عقود الإمتياز، الإيجار وتقديم رخص للمستثمرين الأجانب.
- ثانيا: **النشاطات التي تتم على مستوى الموانئ:** تختص الموانئ بما يلي:
 - _ **المبادلات التجارية:** يتحدد دور التجارة الخارجية الهام في التنمية الاقتصادية والاجتماعية من خلال كونه المصدر الرئيسي للدخل والعملات الأجنبية، والعامل المنشط للعلاقات الاقتصادية مع العالم الخارجي¹.
 - ملاحظة:** ما يميز المبادلات التجارية المعتمدة على النقل البحري هو عدم التوازن بين الواردات (29 كغ طن) والصادرات (101 مليون طن)، حيث (96% محروقات تستأثر بها الموانئ النفطية المتخصصة أرزيو، سكيكدة، بجاية)، (45.76% مواد غذائية وفلاحية)، والباقي مواد مصنعة ونصف مصنعة وعتاد ومنتجات معدنية، أما الصادرات خارج قطاع المحروقات فتتمثل نسبة 4% من إجمالي الصادرات.
 - _ **نقل المسافرين.**
 - _ **نقل البضائع.**
 - _ **توفير مناصب العمل:** توفر الموانئ الجزائرية 14 ألف منصب عمل مباشر، ميناء الجزائر العاصمة وحده له 8 آلاف منصب، (عمال، أصحاب السفن، العاملون بالمخازن

¹ _ بلحاج خديجة، مرجع سابق، ص 26.

والمستودعات، مكاتب العبور، الحمالون، العاملون بإدارة الميناء)، أما بالنسبة للموانئ البترولية فعدد مناصب العمل فيها محدود.

_ جلب الاستثمار: ركزت الدولة في سياستها التنموية على الاستثمار في الموانئ النفطية وباعتبارها موانئ متخصصة تخدم قطاع اقتصادي واحد، أما باقي الموانئ التجارية فبقيت تشكو من عدة مشاكل لعل أهمها:

_ الموانئ الجزائرية موانئ تقليدية قديمة تعمل كمراكز للنقل فقط، فهي تستقبل المواد المعدة للشحن أو التفريغ، حيث تتجه التجارة الخارجية فيها إتجاه واحد حيث أن السفينة تأتي مملوءة وترجع فارغة، بالنسبة للبضائع المستوردة والعكس بالنسبة للبضائع المصدرة، إضافة إلى الظروف الصعبة والتكاليف الباهضة على جميع المستويات، نتيجة تخلف البنى التحتية للموانئ أصبحت لا تتناسب مع حجم السفن والتطور الذي يشهده مجال النقل البحري، حيث أن معظم السفن غير اقتصادية 60% منها تتراوح حمولتها بين 2000 و 10000 طن.

_ نقص التجهيزات والآليات إذ لا توجد في معظم الموانئ رافعة ذاتية الحركة توجد فقط واحدة في ميناء الجزائر العاصمة قوتها 300 طن.

_ صغر حجم المراكز المتخصصة، إذ تعد الجزائر ضمن أكبر الدول المستوردة للحبوب (05 عالميا) تستورد 06 مليون طن سنويا حيث تضطر السفن ناقلات الحبوب إلى الانتظار لمدة 16 يوم أحيانا لتتم عملية التفريغ، وهو وقت طويل جدا بالنظر للمعايير الدولية.

_ اختناق الموانئ وتكدس البضائع.

_ سوء توزيع المهام بين الموانئ.

_ طول الإجراءات الإدارية سواء تعلق الأمر بإجراءات تفريغ البضائع أو إجراءات الرسوم الجمركية.

ثالثاً: التنظيم الهيكلي للموانئ:

تعد الموانئ البحرية من أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري، نظراً لدورها الهام في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن، وتعدد تلك التسهيلات وتنوع وفقاً لاختلاف الموانئ البحرية من حيث طبيعتها الجغرافية وكذلك من حيث الوظائف المسندة إليها، فمن حيث طبيعتها، تقسم إلى موانئ طبيعية، موانئ شبه طبيعية وموانئ صناعية، ومن حيث طبيعة الوظائف التي تقدمها تصنف إلى موانئ نزهة، موانئ صيد بحري وموانئ تجارية، وهي تعتبر جزءاً من إقليم الدولة وتخضع لسيادتها، ويترتب على ذلك أنها تتمتع بتنظيم دخول السفن الأجنبية ووضع الإجراءات اللازمة لذلك مع تحديد الأنظمة والتعليمات الصحية والجمركية الواجبة التطبيق وتفرض الرسوم. وتجدر الإشارة إلى أن الموانئ تضم كل المياه الواقعة داخل أبعد منشأة دائمة باتجاه البحر ركبت لتشكّل جزءاً أصيلاً من نظام الميناء، وكل مياه المراسي والأحواض المستخدمة عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها¹.

وبالتالي، يمكن القول أن الميناء مكان يهدف إلى حماية السفن، وهو عادة ما يكون مجهزاً بأحدث المنشآت ومعدات لتداول البضائع كالشحن والتفريغ والتخزين، زيادة على وسائل النقل والاتصالات وقد تتوفر فيه خدمات بناء وإصلاح السفن، وتزويد هذه الأخيرة بالأغذية والوقود، مع ما تتطلبه تلك العمليات من كفاءة وفعالية وسرعة. بالرجوع إلى نص المادة² 895، أوضحت العناصر التي يتكون منها هذا الأخير بحيث تتشكل من "الممرات المائية وأجهزة التشوين وإرشاد السفن المتكونة خصوصاً من المنارات والعوامات والمعالم وأية وسيلة أخرى مطلوبة لضمان تحرك السفن وأمن المالحة، مباني

¹ - المادة الأولى من اتفاقية جنيف المؤرخة في 9 ديسمبر 1923 حول النظام الدولي للموانئ البحرية والتي دخلت حيز التنفيذ في 24 جويلية 1926، اعتبرت أن الموانئ البحرية هي تلك التي ترتادها السفن البحرية وتستعمل للتجارة الخارجية.

² - القانون رقم 98 - 05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن تعديل القانون البحري.

حماية الميناء كالأرصفة وسدود الحجز وكاسرات الأمواج، زيادة على مساحات الماء المغطاة كالأحواض وبركات الموانئ، الأرصفة وحواجز المرافئ والأرصفة العائمة والأجهزة اللازمة لبناء السفن وتصليحها كالأحواض الجافة وأحواض جر السفن بالحبال"، كما حصرت المادة 1899¹ حدود الميناء من الجانبين، البحري والبري، عن طريق تعيين منطقتين، هما منطقة الاستغلال وهي المنطقة "المتكونة من جزء بحري وتتألف من مناطق الرسو ومساحات الماء وكذا جزء بري يتألف من الميناء والملحقات اللازمة لاستغلاله، ومنطقة التوسعة "الممتدة إلى وراء منطقة الاستغلال سواء من الجانب البحري أو من الجانب البري، وهي موجهة للتهيئة والتجهيز".

كما يعتبر الميناء جزء من المياه الداخلية طبقاً للمادة 7 من القانون البحري، التي تشمل "الموانئ والتركيبات المباشرة والضرورية والغرض المستخدمة عادة للتحميل والتفريغ ورسو السفن، والمياه الداخلية، هي تلك المياه الواقعة من الجانب الداخلي لخطوط الأساس لقياس البحر الإقليمي، وبالتالي يمكن القول أن الميناء هو أبواب الدولة الساحلية على العالم الخارجي على المستويين الاقتصادي والاستراتيجي.

ـ نقص تطوير الهياكل الأساسية المينائية:

في البداية ظهر الجيل الأول من الموانئ، وهي موانئ شيدت قبل الستينات من القرن الماضي، وتتميز أغلبية موانئ الدول النامية، حيث يقتصر دورها في تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ دون غيرها من الأنشطة المينائية الأخرى.

ثم برزت موانئ الجيل الثاني أو الموانئ الصناعية في السبعينات من القرن الماضي واتسعت من خلالها رقعة الميناء إلى مناطق أخرى جديدة محيطة بالهيكل الأساسي، تماشياً والأنشطة الجديدة التي دخلت هذا الفضاء نظراً لتطور دوره، حيث عرف هذا النوع من الموانئ عائلات تكاملية بين مختلف الأنشطة والخدمات المرتبطة بهذا الأخير وأنشأ

¹ _ القانون رقم 98 - 05 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن تعديل القانون البحري.

روابط وثيقة بالإدارة المحلية التي يتواجد في نطاقها، لتوفير شبكات النقل وشق طرق جديدة هذا كله لتسريع وتيرة دوران البضائع وعدم تكديسها وبقائها مدة طويلة في الميناء، وفي الأخير ومع بداية الثمانينات، ظهرت موانئ الجيل الثالث، أو الموانئ اللوجستية وارتبطت ارتباطا وثيقا بالنقل المتعدد الوسائط والنقل بواسطة الحاويات.

مشكل آخر يزيد من تأخر الموانئ الجزائرية عن مسايرة الركب هو ارتفاع سعر نقل الحاويات، حيث يبلغ سعر نقل حاوية من ميناء مرسيليا إلى ميناء الجزائر العاصمة 750 دولار، مقابل 325 دولار من نفس ميناء الشحن إلى ميناء نيويورك، علما أن المسافة تقدر ب 10 مرات أكثر المسافة بين مرسيليا والجزائر.

كما أن اعتبارات أخرى تؤثر على فعالية الموانئ الجزائرية، منها طاقة الأرصفة المحدودة والتي تعتبر معادلة بين كميات البضائع المفرغة أو المشحونة وعامل الزمن المستغرق لتحقيق ذلك، والأماكن المخصصة للتخزين ومدى طاقتها الاستيعابية، إضافة إلى العنصر البشري التي تحسب طاقته من خلال حساب متوسط إنتاجية العامل.

ونظرا لكل تلك العوائق، صنف الموانئ الجزائرية كمراكز للنقل فقط، تتوقف نشاطاتها على بعض الخدمات دون توفير كل احتياجات المتعاملين ومستلزمات السفن، حيث يتم التعامل مع البضائع في ظروف صعبة وتكاليف باهظة، إذ أن السلطات المعنية لم تدخل تعديلات هامة عن الهياكل الأساسية المينائية كما سبق ذكره، ما جعلها لا تتماشى وحجم السفن الحديثة والتطور الذي شهده مجال النقل البحري على العموم.

_ التذبذب في تسيير الموانئ البحرية:

عرف تسيير الموانئ في الجزائر تذبذبا كبيرا، ساهمت فيه عوامل كثيرة منها اختلاف السياسات التي انتهجتها الجزائر عبر المراحل المختلفة وتأثرها في بداية عهدها بالاستقلال الوطني، بالنظام القانوني الفرنسي في هذا المجال.

المشرع الجزائري بتعديله للقانون البحري عن طريق القانون رقم 98 - 05 المؤرخ في 25 جوان 1998، الذي نص صراحة في المادة 892 منه على تنازل السلطات العمومية عن النشاطات التجارية المينائية للخواص من ذوي الجنسية الجزائرية أو الخاضعين للقانون الجزائري، وبذلك يكون هذا الأخير قد فصل بين مهام المرفق العام والنشاطات التجارية، حيث أوكلت مهمة تسيير المرفق العام المينائي إلى السلطات المينائية، والنشاطات التجارية للخواص¹.

حيث نصت الفقرة 01 من المادة 891 من القانون البحري على أن: تطوير الأملاك العمومية للميناء وصيانتها وتسييرها والمحافظة عليها مهمات خدمة عامة وتوكل إلى هيئات تنشأ لهذا الغرض تسمى سلطات مينائية.

السلطة المينائية طبقا للمادة 201²، هي "مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري، تتمتع بالشخصية المعنوية والاستقلال المالي"، وتتولى مهمة الخدمة العمومية³، المتمثلة في تطوير الأملاك العمومية المينائية المعينة لها وصيانتها وتسييرها واستغلالها وحمايتها والمحافظة عليها والقيام بالتنشيط والتنسيق بين مختلف المتدخلين في النشاطات المينائية والترقية التجارية للموانئ.

أما بالنسبة للأنشطة التجارية، فلقد حددت المادة 892 من القانون البحري المعدل، بدقة المهام والنشاطات التجارية المينائية وحصرتها في "قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين"، ورخصت للقطاع الخاص ممثلا في الأشخاص الطبيعيين من جنسية جزائرية أو الأشخاص الاعتبارية الخاضعة للقانون الجزائري ممارستها، وأخرجت نشاطات قيادة السفن وإرشادها من مجال الترخيص وكلفت بها السلطة المينائية.

¹ _ بلحاج خديجة، مرجع سابق، ص 29.

² _ أنظر المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المؤرخ في 18 أوت 1999، الذي يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية.

³ _ انظر المادة 04 من المرسوم التنفيذي رقم 99-199، الذي يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية.

لقد حدد التنظيم المحال عليه في الفقرة 2 من المادة المذكورة، الوسيلة التي تمارس عن طريقها هذه النشاطات، فجاء المرسوم التنفيذي رقم 06 - 139 المؤرخ في الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات القطر والمناولة والتشوين في الموانئ ليتخذ من عقود الامتياز أفضل السبل للوصول إلى الهدف وهو تحقيق النجاعة والفعالية في الموانئ. ويدل لفظ "امتياز" اصطلاحاً على "عقد تكلف بمقتضاه الإدارة، مانحة الامتياز، شخصاً من الخواص يسمى صاحب الامتياز، للقيام بإنجاز منشأة أو التكفل بمرفق، يتقاضى أتعابه عن طريق الرسوم التي يدفعها مستعملو المرفق، ولقد تطرق القانون المدني المعدل بالقانون رقم 89 - 01 المؤرخ في 07 فيفري 1989، إلى إبراز مفهوم هذا العقد في شكله الخاص بالتسيير، واعتبره ذلك العقد "الذي يلتزم بموجبه متعامل يتمتع بشهرة معترف بها يسمى مسيراً، إزاء مؤسسة عمومية اقتصادية أو شركة مختلطة الاقتصاد، بتسيير أملكها أو بعضها، باسمها ولحسابها مقابل أجر، فيضفي عليها عالمته حسب مقاييسه ومعاييرها ويجعلها تستفيد من شبكاته الخاصة، أما عن النشاطات المرخص ممارستها عن طريق عقود الامتياز فهي ثلاث نشاطات تطرقت إليها المادة 892 في فقرتها الأولى.

تابع للمحور الثاني التنظيم الهيكلي للموانئ:

نهدف من خلال هذا المحور إلى معرفة التنظيم الإقليمي للموانئ في الجزائر، والمهام التي تتم على مستوى كل نوع من هذه الموانئ حسب المرسوم التنفيذي رقم 21-367 المادة 01[1]فقرة 04 منه والتي نصت على أنه: تشمل الإدارة المركزية لوزارة النقل الموضوعة تحت سلطة وزير النقل ما يلي:

..... تشمل وزارة النقل على الهياكل الآتية:

_ المديرية العامة للحركة واللوجستية

_ المديرية العامة للبحرية التجارية والموانئ،.... إلخ.

المادة 03: المديرية العامة للبحرية التجارية والموانئ: وتكلف على الخصوص بما يلي:

- _ إقتراح عناصر السياسات المتعلقة بالبحرية التجارية والموانئ وتنفيذها.
- _ إقتراح النصوص ذات الطابع التشريعي والتنظيمي التي تدخل في مجال إختصاصها.
- _ ضمان إلتزامات دولة العلم ودولة الميناء والدولة الساحلية بالاتصال مع الهيئات والدوائر الوزارية المعنية.
- _ السهر على إعداد وتنفيذ استراتيجية شاملة لتطبيق آليات المنظمة البحرية الدولية.
- _ السهر على وضع أنظمة تسيير واستغلال الموانئ والنشاطات المساعدة وضمان مراقبتها.
- _ إعداد البرنامج الوطني للأمن البحري والمينائي.
- _ تنظيم الحرف والمهن المرتبطة بالبحرية التجارية والموانئ اللوجستية المينائية، ومراقبتها وترقيتها.
- _ التفاوض بشأن الاتفاقات الدولية الثنائية والمتعددة الأطراف المتعلقة بالبحرية التجارية والموانئ والاتصال مع الهيئات المعنية.
- _ السهر على رقمنة النشاطات البحرية...إلخ.
- كما تضم المديرية العامة للبحرية التجارية والموانئ مديريتين:
- أ_ **مديرية البحرية التجارية:** تضم ثلاث مديريات فرعية:
 - 1_ المديرية الفرعية للنقل البحري والنشاطات المساعدة.
 - 2_ المديرية الفرعية لرجال البحر والجودة.
 - 3_ المديرية الفرعية للسلامة والأمن البحريين.
- ب_ **مديرية الموانئ:** وتضم ثلاث مديريات فرعية:
 - 1_ المديرية الفرعية لتسيير وتطوير الأملاك العمومية المينائية.
 - 2_ المديرية الفرعية للنشاطات المينائية.

3_ المديرية الفرعية للسلامة والأمن المينائيين.

أولاً: التنظيم الهيكلي للموانئ في الجزائر:

حسب الفصل الأول والذي جاء بعنوان المناطق المينائية وتخصيصها من الباب الأول من المرسوم التنفيذي رقم 02/01[2]، نجد المشرع قسم المناطق المينائية إلى ثلاث أصناف:

1_ المناطق المينائية المسورة: يوجد بها مكتب رصيف يضم مستخدمي إدارة لتسيير وأمن الميناء، حيث تحتوي على المباني والمستودعات والسطوح الترابية المخصصة لعبور البضائع وتخزينها، وأيضاً المنشآت المتخصصة الضرورية لمناولة البضائع كالمخازن ومحطات الحاويات ومحطات البضائع الثقيلة وحظائر المواد سريعة الالتهاب ومخازن التبريد، تخصص هذه المناطق ل:

_ محطات قيادة السفن وإرشادها.

_ مراكز الإسعاف الأولي.

_ عبور البضائع والمسافرين.

_ بناء وتصلح السفن.

_ نشاطات الصيد البحري.

_ النزهة.

_ تخزين العتاد المستعمل في عمليات المناولة.

_ تخزين العتاد المستعمل في أشغال البناء والصيانة الخاصة بالموانئ والمنشآت المينائية.

2_ المناطق المينائية غير المسورة: تخصص هذه المناطق للنشاطات المرتبطة بالحركة

البحرية والتي تشكل فائدة للميناء، تحتوي على المباني والمنشآت الخاصة بالمناطق

المسورة متى لم يكن لها مكان بتلك المناطق، ومجموعة من المكاتب الإدارية والتجارية

والشركات التي لها نشاط في الميناء بما فيها أنشطة الاستيراد والتصدير عن طريق البحر.

3_ المناطق المخصصة للصيد البحري والنزهة: تكون على مستوى الموانئ التجارية والموانئ المعدة خصيصا للصيد البحري وأخرى للنزهة، تحتوي هذه المناطق على:

_ منشآت تسويق المواد الصيدية وحفظها وتحويلها.

_ مرائب الصيادين.

_ منشآت تصليح وصيانة وتجفيف مراكب الصيد والنزهة وصيانتها ووضعها على اليابسة.

_ المراكز والنوادي الثقافية المخصصة للبحارة والنوادي البحرية.

بالإضافة إلى مناطق أخرى يتم تخصيصها وفقا للتنظيم من الجهات المختصة.

_ هياكل الميناء: هناك موارد الميناء ووسائل العمليات المينائية.

_ موارد الميناء: يمكن تصنيف الموارد التي يستخدمها الميناء من أجل عرض خدماته إلى:

1_ اليد العاملة: وتشمل المهن المرتبطة مباشرة بالحركة المادية للبضائع داخل الميناء مثال: رجال الميناء الناقلين للبضائع من وإلى السفن) وعمال الإدارة المكلفين بالتنسيق والعمال المكلفين بالتخطيط والإشراف على عمليات مناولة البضائع داخل الميناء.

2_ الموارد الطاقوية: وتتضمن الوقود الأحفوري المستخدم في محركات المعدات المينائية.

3_ الممرات المائية: وهي الممرات أو المسالك التي تعبرها السفن من أجل الوصول إلى أرصفة الميناء، ويتعين أن تكون صالحة للملاحة باستمرار حتى تسهل عملية دخول وخروج السفن.

4_ المراسي: وهي مساحة مائية بجانب الرصيف المينائي أين تتوقف السفينة لتفريغ و شحن البضائع وصعود ونزول المسافرين (بالنسبة لموانئ نقل الأشخاص).

5_ المنشآت القاعدية: وتتكون هذه المنشآت من العديد من العناصر نذكر منها على سبيل المثال:

أ_ الأرصفة وتبنى على الحافة الأرضية المطلة على المياه الداخلية للميناء، لترسو السفينة ليتم شحنها وتفريغها، ويجب تطهير وتعميق الأرصفة باستمرار حتى تكون صالحة لرسو السفن بأمان بحيث تكون مجاورة تماما للرصيف طبقا لعمق الغاطس المعلن.

ب_ المساحات المخصصة للشحن والتفريغ: تقام على طول إمتداد الرصيف من أجل تجميع البضائع أو المسافرين قبل الشحن أو بعد تفريغ السفينة.

ج_ الفناء: ويتألف من: _ المساحات المخصصة لإيداع وتخزين البضائع والمعدات. _ الطرق والممرات لحركة البضائع والركاب ومعدات الميناء.

_ بنايات الأنشطة الإدارية.

_ مستودعات تخزين البضائع.

_ محطات انتظار المسافرين.

د_ المنافذ: تمثل بوابات دخول وخروج مركبات الشحن مثل عربات السكك الحديدية والشاحنات وسيارات المسافرين، ومركبات نقل البضائع.

6_ التجهيزات المتحركة: وتشمل مركبات الميناء ومعدات أخرى المعنية مباشرة بحركة البضائع والمسافرين داخل الميناء مثل الرافعات، المركبات الموجهة آليا، والجرافات والجرارات.. إلخ.

7_ رصيف الميناء: هو رصيف يستخدم لرسو السفن وتحميلها وتفريغها.

8_ **مربط السفن:** عند رسو السفينة فإنّها تلقى بمخاطفها في الماء كما تربط بأحكام في رصيف الميناء بواسطة كابلات تشد إلى مرابط وتكون الكابلات أو الجبال صلبة ومتينة. _ **وسائط العمليات المينائية:** يمكن تصنيفهم حسب وظائفهم إلى ثلاث فئات كما يلي¹:

1_ الوظائف (المهن) المرتبطة بخدمة البضائع: من أهمها:

أ_ **مقاوّل الشحن والتفريغ (المقاوّل البحري):** هو المقاوّل الذي يتولى القيام بالأعمال المادية اللازمة لرفع البضائع على ظهر السفينة (الشحن) أو إنزالها منها (التفريغ) وقد يتولى إلى جانب ذلك أعمالاً قانونية متصلة بالشحن والتفريغ لحساب الشاحن أو المرسل إليه أو الناقل، والغالب أن تتم عمليات الشحن والتفريغ بالاستعانة بعمال متخصصين كرجال الميناء وهم جماعة العمال الذين يتولون العمليات الفعلية للشحن والتفريغ، كما يتم الاستعانة أيضاً بالآلات وأجهزة متنوعة مثل الرافعات، الصنادل، المواعين،.... إلخ².

ب_ **الوكيل منظم النقل:** هو المسؤول عن تنظيم عمليات نقل البضائع عن طريق البر أو البحر من أماكن التصدير إلى أماكن الاستلام وهذا لحساب المرسل، ومن مهامه أيضاً اختيار مسارات الشحن، اختيار مسار النقل وموانئ تسليم البضاعة وفقاً للأجل المحددة في العقد، وهو أيضاً المسؤول عن التفاوض مع شركات الملاحة البحرية بخصوص رسوم الشحن.

ج_ **الوكيل الجمركي:** هو المسؤول عن القيام بالإجراءات الجمركية: التخليص الجمركي، تقديم التصريحات لدى مصالح الجمارك، دفع رسوم الميناء وهذا نيابة عن

¹ _ المرسوم التنفيذي رقم 21-367 المؤرخ في 27 سبتمبر 2021، يتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة النقل، جريدة رسمية عدد 74، صادرة في 2021/09/29، صفحة 11 إلى 15.

² _ ملاحظة: الأعمال التي يقوم بها مقاوّل الشحن والتفريغ أو المقاوّل البحري كان يطلق عليها في ظل الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 والمتضمن القانون البحري، بأعمال الشحن والتفريغ في الموانئ، وبعد تعديل القانون بموجب القانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 أصبح يطلق عليها المناولة المينائية والتشوين.

موكله(الشاحن)، وهو المسؤول أيضا جنائيا عن الأخطاء الناجمة عن التصريحات الخاطئة أو المزورة، كما قد يقوم بمهام وكلاء آخرين كوكيل العبور.

د_ وكيل العبور: يقوم بوظائف متعددة وذلك حسب المهام الموكلة إليه، فهو كمفوض تجاري يحل محل المصدر عند شحن البضاعة، أو مكان المستورد في عملية التفريغ حيث يتأكد من وزن البضاعة ونوعية البضاعة المستوردة ومدى تطابقها مع المواصفات والوزن المتفق عليه في عقد النقل، وذلك عند استلام البضاعة من الميناء وتوصيلها إلى المخازن، كما يقوم وكيل العبور بدور وكيل النقل ودور عون بحري، والقيام بعملية التجميع، وكذا القيام بعمليات المؤجر وعمليات الناقل وعمليات الشحن والتفريغ، ومنح تسبيقات الإيجار ودفع رسوم الجمارك، كما يقوم بدور وكيل جمركي.

هـ_ أمين المخازن (المستودعات): يتولى القيام بمهام التخزين، التفريغ، التعبئة، التجميع، التجزئة، التغليف، التوزيع، التجهيز وغيرها من الأنشطة المرتبطة بالمستودعات.

و_ الناقل البري: وهو من مستعملي الطرق البرية، السكك الحديدية والنقل النهري، باستثناء النقل البحري والجوي.

ز_ وسيط بيع البضائع: يسعى لتسويق البضائع غير المباعة عند وصول السفن.

ح_ خبير التحقيق في الأضرار: يقيم أضرار البضائع التالفة ويحدد أسبابها وهذا لحساب شركات التأمين.

ط_ سمسار التأمين البحري: لهم طابعهم القانوني الخاص، وهم سماسرة محلفين من مهامهم الرئيسية تحرير عقود التأمين البحري بغية ضمان السفينة والبضائع ضد أخطار النقل البحري والإشراف على الإجراءات التي تقوم بها الشرطة، وإعلام المؤمن عن الخطر المتوقع وضمان التسوية وتقديم المعلومات الكافية لشركات التأمين البحري عن حول

طبيعة البضاعة المنقولة والأسطول البحري المكلف بنقلها بهدف تحديد أقساط التأمين وتعويضها في حالة وقوع ضرر خلال عملية النقل.

2_ الوظائف (المهن) المتعلقة بخدمة السفن: من أهمها¹:

أ_ **المجهز**: هو مالك أو مستغل أو مستأجر السفينة، وهو المسؤول عن الاستغلال التجاري للسفينة في عرض البحر وفي الموانئ، من مهامه: تجهيز السفينة للقيام بالأنشطة التجارية وهذا من خلال تزويدها بالامدادات من الوقود ومواد غذائية وكل ما هو ضروري، صيانة السفينة، وتجنيد طاقمها خاصة القبطان.

مجهز السفينة: إن من يتولى تجهيز السفينة بكل ما يلزم لإنجاز الرحلة البحرية من توفير المواد اللازمة لذلك والتعاقد مع الأفراد الذين يتولون تسيير السفينة هو المجهز، وقد عرفه المشرع الجزائري في المادة 572 من القانون البحري، بأنه كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة وإما بناءا على مواصفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة²، ومنه يمكن القول أن المجهز هو كل شخص مستغل للسفينة، بشرط أن يكون هذا الاستغلال لحسابه الخاص.

وطالما أن السفينة مجهزة أساسا للاستغلال البحري جرت العادة أن يقوم مالكوها بتجهيزها وإعدادها للقيام بالرحلة البحرية، حيث يقوم بتزويدها بالمؤن والمعدات والأدوات اللازمة لملاحتها، كما يساعده في ذلك ربان وطاقم الملاحة ويبرم عقود النقل والتأمين على السفينة، ولهذا عادة ما يطلق على مالك السفينة إسم المجهز.

_ **مسؤولية مجهز السفينة**: كأصل عام يكون كل شخص مسؤولا عن أعماله التي تسبب ضررا للغير ويكون مسؤولا عن جميع أمواله، بحيث تعتبر هذه الأموال ضامنة للوفاء

¹ _ المرسوم التنفيذي رقم 01/02 المؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها، جريدة رسمية عدد 01.

² _ دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، ص 42.

بديونه، كما نصت على ذلك المادة 188 من القانون البحري، والمالك بهذه الصفة (المجهز) يقع عليه إلتزامات تجاه من يتعامل مع سفينته، فقد يسأل عن خطأه الشخصي كلما أخل بإلتزاماته التعاقدية أو القانونية، أو يسأل عن أخطائه الشخصية، أو قد يسأل باعتباره متبوعا عن أخطاء تابعيه الربان والبحارة وقد يسأل باعتباره حارسا للسفينة طبقا لنص المادة 577 من القانون البحري¹.

_ المسؤولية الشخصية لمالك السفينة أو تجهزها: يمكن أن يرتكب مالك السفينة خطأ شخصيا أثناء استغلاله للسفينة فيهمل القيام ببعض الأعمال التي يتطلبها حسن هذا الاستغلال كأن يترك مثلا السفينة تبحر وهي في حالة معيبة وغير صالحة للملاحة، مع علمه بذلك مما قد يتسبب في ضرر للغير، وهذا يكون مسؤولا عن خطئه الشخصي مسؤولية تقصيرية، ويجب على المتضرر في هذه الحالة إثبات الخطأ الشخصي لمالك السفينة أو تجهزها وفي كثير من الأحيان يصعب إثبات هذا الخطأ ومن ثم يلجأ المتضررين إلى الإسناد على مبدأ الخطأ المفترض.

_ المسؤولية مالك السفينة ومجهزها عن الخطأ المفترض (حراسة الأشياء): أحيانا يلجأ المتضرر إلى الاستناد على الخطأ المفترض الناتج عن استعمال الأشياء، أي عن إستغلال السفينة، ونظرا لما يحققه ذلك من قلب عبء الإثبات ليقع على المالك إثبات ما يعنيه من المسؤولية مدام الخطأ مفترض².

فالسفينة تعتبر من الجوامد التي تتطلب عناية خاصة لما يرافقها باستمرار من أخطاء وتقوم هذه المسؤولية التقصيرية، على أساس أن المالك أو المجهز مسؤول عن الضرر الناتج عن استعمال وإستغلال السفينة وأن الخطأ مفترض في جانبه ولا يحتاج إلى إثبات ويكفي للمتضرر أن يثبت أن الضرر ناتج عن عمل إيجابي من جانب السفينة لتثبت

¹ _ زهدور محمد، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة، بيروت، 1990، ص142.

² _ العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب لنشر، الجزائر، 2004، ص151.

مسؤولية المالك أو المجهز، وهنا لا يثبت للمتضرر إلا أن الضرر وقع من السفينة ويقع على المالك أو المجهز عبء إثبات أن الضرر وقع بسبب القوة القاهرة، ويثبت كذلك بأنه قام بكل عمل ضروري لتفادي وقوع الحادث الذي نتج عنه الضرر¹.

_ مسؤولية المالك أو مجهز عن أعمال تابعه: هناك مسؤولية أخرى يتحملها مالك السفينة أو مجهزها عن أخطاء يرتكبها أشخاص آخرون باعتبارهم تابعين له، فهو يسأل إذن عن الأعمال التي قام بها أو العقود التي أبرمها الربان أثناء ممارسته لصلاحيته القانونية، وكذا عن أخطاء الربان والطاقم والمرشد وكل شخص يعمل في خدمة السفينة².

_ تحديد مسؤولية مجهز السفينة: حسب القانون الجزائري نصت المادة 92 من القانون البحري على أنه يستطيع مالك السفينة تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه أو تجاه الغير لأجل الديون الناتجة من أحد الأسباب المذكورة في المادة 93، إلا إذا ثبت بأن الخطأ المرتكب كان متعلقا به، يتضح من خلال هذا النص بأن المالك يستطيع تحديد مسؤوليته تجاه من تعاقد معه ومفاد ذلك أن دائني المالك ديونا ناشئة عن عقدهم في نفس مركز الغير الدائنين الذين تنشأ حقوقهم لا عن عقدهم في نفس مركز الغير.

ب_ الوكيل العام: هو وكيل المجهز تتمثل مهمته في التفاوض حول عقود النقل مع الشاحنين وضبط قائمة الشحنات اليومية، ويقبض مبالغ إيجار السفينة، ويقوم باختيار الوكلاء البحريين على مستوى كل ميناء.

ج_ الوكيل البحري (أمين السفينة): ويعينه المجهز للقيام عنه بالعمليات اللازمة لتنفيذ عقد النقل في الموانئ البحرية، وقد يكون وكيل لمجهز واحد أو لعدة مجهزين، له عدة مهام منها:

¹ _ المادة 188 من القانون المدني الجزائري.

² _ حمدي الغنيمي، محاضرات القانون البحري الجزائري، طبعة 02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1998، ص 46.

- _ القيام بالعمليات التقنية بهدف مساعدة المجهز (الوكيل العام) والربان والتكفل بالسفينة الداخلة للميناء.
- _ تسليم البضائع الموجهة للتصدير كما يتسلم الواردات من البضائع ويوصلها إلى المستورد.
- _ تنظيم عمليات الشحن والتفريغ، دفع الرسوم وإمضاء سندات الشحن، تحرير وثائق الحمولة وتسليمها للجمارك بواسطة السمسار البحري.
- _ العمل على تخفيض غرامات التأخير فهو يتدخل في عمليات الصيانة والتصليح وحل مشاكل طاقم الباخرة.
- د_ السمسار البحري:** هو شخص مهمته التقريب بين أطراف العقود البحرية دون أن يكون هو نفسه طرفا في العقد، يتولى القيام بالمهام التالية:
- _ يتولى الإجراءات اللازمة لدخول السفن إلى الموانئ وخروجها منها.
- _ قيادة وبيع السفن.
- _ تحرير الوثائق ودفع تسبيقات الإيجار.
- تنتهي مهمة السمسار البحري عند التوفيق بين طرفي العقد دون أن يكون مسؤولا عن تنفيذه، ويتقاضى مقابل ذلك أجرا يسمى السمسرة.
- هـ_ قائد الميناء:** مسؤولية قائد الميناء هي إدارة الحركة البحرية في الميناء تحت إشراف المدير العام، حيث يجب عليه التأكد من وجود المساعدات الملاحية في أماكنها ويقوم بتقديم تقرير دوري عن حالتها وحالة المعدات والوحدات الملاحية، ويقوم أيضا بإشراف على عمليات الإرشاد والمرشدين للسفن.
- و_ المرشد البحري:** تتمثل مهمته في مساعدة ربان السفينة في مناورات إرسائها إذ يوجد بكل ميناء ممرات ملاحية والتي يمكن لربان السفينة أن لا يكون على علم بها ولا يعرفها

كون السفينة أول مرة تدخل للميناء، حيث يسهر المرشد على تنسيق خطة رسو السفينة وضمان أقصى درجات سلامتها.

3_ الوظائف (المهن) غير المباشرة: توجد وظائف أخرى تساهم في النشاط المينائي

أ_ خدمة الإعلام الآلي: أصبحت الرقمنة تمثل محورا هاما في النشاط المينائي، خاصة في ظل التطور التكنولوجي إذ أصبح الميناء يعتمد على تداول المعلومات والوثائق بشكل رقمي وفق نظام معلومات خاص EDI يستعمل هذا النظام في توصيل المعلومات المتعلقة بسندات الشحن وتتبع البضائع إضافة إلى بعض الإجراءات الجمركية وجميع هذه العمليات أصبحت تتم بصورة رقمية.

ب_ الجمارك: تعمل الجمارك على مراقبة المبادلات التجارية والتصدي لعمليات التهريب وكذلك جمع الرسوم والضرائب على البضائع.

وفي الأخير يمكن القول بأنه يتوقف نجاح المنظومة المينائية على مدى الترابط والتناسق بين تلك الخدمات والأنشطة وسرعة ودقة وتكلفة وجودة الأداء، وذلك من أجل مواجهة تحديات سوق التنافس الدولي بتحقيق متطلبات أصحاب السفن والمتعاملين مع الميناء وجذبهم إليها، فالخدمات التي يقدمها الميناء للسفن تمثل أهم المقومات نجاحها، حيث أصبحت الموانئ تصنف حسب نوع الخدمات والتسهيلات التي تقدمها كونها تضمن بذلك نوعا من السلامة والأمن لحركة السفن والبضائع وكذا الأشخاص سواء طاقم السفينة أو العاملين بالميناء، متى نفذت من طرف أشخاص مؤهلين وذوي خبرة وهو شرط ركزت عليه جل الاتفاقيات والتشريعات الداخلية إضافة إلى الهياكل المادية كالأرصدة والمستودعات لا بد من توفر إدارة ذات كفاءة عالية قادرة على التحكم في العمليات المينائية.

المحور الثالث: الخدمات المقدمة في الموانئ:

ولقد أورد المشرع الجزائري هذا النشاط في الكتاب الثاني من القانون البحري المعدل، والمعنون بالاستغلال التجاري للسفينة، الباب السادس منه، حيث أن ممارسة هذه النشاطات تتم عن طريق إبرام عقود بين صاحب عقد الامتياز، وهو إما القاطر أو المناول أو المشون، وبين المستفيد من الخدمة، مقابل مبالغ يحصل عليها الأول من طرف المستفيد من الخدمة.

أما بالنسبة للشراكة عام - خاص، فقد ظهرت البوادر الأولى لهذا النوع من التسيير في أواخر الستينات، واعتبرته اللجنة الاقتصادية الأوروبية في دليل لها صادر عن الأمم المتحدة سنة 1968 بأنه عبارة عن عمليات تهدف إلى إنشاء شركة مستمرة بين أطراف منتمين إلى دول مختلفة لتحقيق مصالحهم في الحصول على مزايا متبادلة، أبرزها نقل التكنولوجيا والمعرفة الفنية.

حدد القانون الجزائري دور الشريك الأجنبي في ضمان النقل التكنولوجي والمعارف والخبرة، وتكوين مستخدمي وعمال الطرف الوطني وتمكين هذا الأخير من الاستفادة من أسواقه في الخارج مقابل ذلك، تمكينه من التسيير وتعويضه في حالة التأميم¹. يعمل الميناء على تنظيم نشاطه من خلال الخدمات التي يقدمها للسفن والتي يكون من شأنها ضمان السير الحسن والأمن لحركة السفن الوافدة إليه والراسية به والتي تبرز أهميته

¹ وفي هذا الإطار عمدت السلطات العمومية إلى إدخال أساليب حوكمة جديدة للرفع من قدرات الموانئ الجزائرية وإضفاء فعالية أكبر عليها، وأبرزها إبرام عقود شراكة عام - خاص PPP privé-public Partenariat، وبالتالي ظهر الشريك الأجنبي لأول مرة في المشهد المينائي الجزائري، وتعد مجموعة بورتك الأمريكية أول مؤسسة عالمية تقوم بإدارة ميناء جزائري عبر فرعها بسنغافورة، حيث أبرم عقد شراكة بينها وبين ميناء بجاية على تسيير لحوضين بالنسبة التي يقرها القانون الجزائري أي 49 % مقابل 51 % للطرف الجزائري مدة العقد تصل إلى 20 سنة، كما أن ميناء الحاويات هذا أصبح يعمل بثالث ورديات في 24 ساعة (8/24)، في حين تعمل موانئ الغزوات وبجاية وسكيكدة بورديتين في اليوم، فالنشاطات المينائية كالمناولة مثال تتوقف ليل، كما صرح السيد الوزير الأول لوسائل الإعلام في هذا الشأن، أن المرافق المينائية تعمل حاليا بطريقة إدارية لمدة ثمان ساعات في اليوم وهي طريقة يجب تجاوزها لكي يكون العمل بها 24 ساعة على 24 ساعة خلال 7 أيام.

وسمعتة للسفن، إذ تعد الخدمات البحرية التي تقدمها الموانئ للسفن تمثل أهم مقومات نجاح الموانئ في تلبية احتياجات السفن الراسية بها ويتجسد هذا النجاح في نوع وحجم وكلفة التسهيلات المقدمة من الميناء لشركات الخطوط الملاحية التي تتعامل معها، وتتنافس الموانئ فيما بينها في هذا المجال، حيث أصبحت الموانئ تصنف حسب نوع الخدمات والتسهيلات التي تقدمها وخاصة في مجال الخدمات العادية والفنية الفنية المتمثلة في الشحن والتفريغ بتوفير الآليات الحديثة كالأوناش والروافع، وكذا أعمال الصيانة وإصلاح السفن وعمليات التخزين والمستودعات وغيرها.

أولاً: الإرشاد البحري:

تعتبر عملية الإرشاد¹ من أقدم النظم البحرية، حيث كان المرشد يتولى قيادة السفينة من الوجهة الملاحية في حين كانت اختصاصات الربان تقتصر على المهام التأديبية والتجارية، وكان يعرف بمرشد أعالي البحار، وهو يختلف عن المرشد بمفهومه الحالي، وهو الشخص الذي يساعد ويوجه الربان عند اقترابه من الساحل والدخول إلى الميناء أو الخروج منه، حيث أصبح دوره يقتصر على توجيه السفينة وإعطاء النصح للربان وإرشاده إلى خط السير الواجب إتباعه لسلامة السفينة عند دخولها وخروجها من الميناء. هي عملية لا غنى عنها في الملاحة البحرية حيث تناولتها بالتفصيل جل التشريعات، كما عرفته المادة 90 من المرسوم التنفيذي 02-01 المتعلق بتحديد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها يقصد بالإرشاد في مفهوم هذا المرسوم عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء²، والهدف الأساسي من هذه العملية هو المحافظة على سلامة السفينة وما عليها وعلى منشآت

¹ - وقد عرفه القانون البحري في المادة 171 حيث نصت الإرشاد هو المساعدة التي تقدم إلى الربانبة من قبل مستخدمى الديوان الوطني للموانئ المرخص له من قبل الدولة لقيادة السفن عند دخولها الموانئ والمياه الداخلية والخروج منها.

² - المواد من 90 إلى 93 من المرسوم التنفيذي 02-01.

الميناء أيضا، فقد أصبح وجود المرشد على متن السفينة مهما جدا أثناء دخولها أو خروجها من الميناء وتحركها به فتواجهه من شأنه تفادي الكثير من الحوادث كالتلوث البحري وعرقلة الملاحة أو إحداث أضرار بالمنشآت المينائية، خاصة إذا كانت هذه المناطق محفوفة بالمخاطر لكثرة الشعاب المرجانية أو الصخور أو لشدة تعرجاتها أو لصعوبة الرسو على أحد أرصفة الميناء لكثرة العوائق التي توجد بها من منشآت فنية وصخور وضالة مياه قاع البحر وازدحام حركة السفن¹.

ثانيا: القطر البحري: هو عملية مساعدة بحرية، وهو عقد تقوم بمقتضاه إحدى السفن بجر أو سحب سفينة أخرى مقابل الحصول على أجره، ويشترط في السفينة المقطورة أن تكون مملوكة لشخص آخر، وهو بوجه عام الاستعانة بقوة محرقة خارجية لتغيير مكان شيء لا تتوافر له أو لم تعد تتوافر له الوسائل

اللازمة لتحقيق الانتقال ذاتيا، وقد بينت المادة 860 من القانون البحري الجزائري وما يليها أحكامه: "يلتزم المجهز بموجب عقد القطر ومقابل مكافأة بخدمات القطر بواسطة سفينة"²، تدخل في عداد خدمات القطر:

- _ العمليات التي تتطلب سحب أو دفع السفينة.
 - _ مناورات الإرشاد والانتقال وإبحار السفينة.
 - _ المراقبة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى من الملاحة البحرية.
- وتتم عمليات القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة وتبعا لذلك يتقيد ربان السفينة القاطرة بالأوامر الملاحية لهذا الأخير، ويتعين على الشخص الملزم بالقيام بخدمات القطر أن يحضر في اليوم والمكان المتفق عليه السفينة الصالحة والمزودة بالتجهيز والتسليح والتموين والآلات اللازمة للقيام بهذه الخدمات.

¹ _ أنظر _ هاني دويدار، محمد فريد العربي، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2000، ص 531.

² _ أنظر المادة 860 من القانون البحري الجزائري. والمواد من 94 و95 من المرسوم 01-02.

والقطر إجراء يمكن أن تفرضه السلطة المينائية على الرّبان قبل أية حركة تقوم بها السفينة، وكل إجراء يعتبر ضروريا لتنفيذ المناورة مع احترام قواعد الأمن والنظام، ونصت المادة 864¹ من القانون البحري الجزائري على وجوب أن تتم خدمات القطر بالمهارة التي تتطلبها الظروف بدون توقف لا جدوى منه، ووفقا لمبادئ الملاحة السليمة، كما تبرر أهمية تحديد وقت بدأ عملية القطر ونهايتها من خلال تحديد نطاق المسؤوليات الناشئة عن العملية وكذا لتحديد مدى سريان الأحكام الخاصة بالتصادم البحري في حالة التصادم الواقع بين سفينة القطر والسفينة المقطورة، فإن كان التصادم قد وقع خارج نطاق عملية القطر وجب تطبيق أحكام التصادم البحري، أما إذا وقع داخل هذا النطاق فلا تطبق هذه الأحكام، وإنما وجب تطبيق الأحكام الخاصة بعقد القطر.

والسفن القاطرة هي عادة سفن متخصصة، تتميز بقوة آلاتها ومحركاتها حتى تتمكن من إنجاز مهمتها في الدفع والجبر، كما أنها تتميز بصغر حجمها حتى تتمكن من القيام بالمناورات اللازمة للدخول أو الخروج من الميناء أو المرور في القنوات.

وتختلف الطبيعة القانونية لعقد القطر باختلاف الغرض المقصود منه، فقد يكون عقد القطر عقد نقل، إذا ما قصد به جر مواعين وصنادل أو سفينة ليس لها قوة دفع خاصة، فهي بموجب هذا التكييف تعتبر ناقلة للسفينة المقطورة ما يجعلها تشبه البضائع².

ثالثا: التموين والقيادة: تعتبر القيادة والتموين من بين الخدمات الهامة جدا المقدمة للسفن، إذ تتمثل عملية التموين في تزويد طاقم السفينة والركاب والسفينة في حد ذاتها

¹ أنظر_ المادة 864 من القانون البحري الجزائري.

² وقد نص عليها المشرع الجزائري في المادة 865 من القانون البحري بقوله: "مكافأة خدمات القطر تحدد باتفاق الأطراف، وفي حالة عدم وجوده بموجب التعريف وإذا لم تتضمن التعريفه نصوصا ملائمة تحدد مبلغ المكافأة حسب الأعراف"، وتشير الفقرة الثانية على أنه في حالة عدم وجودها أيضا يجب دفع مكافأة عادلة وتستحق عند تأدية عملية القطر".

بكل ما يلزم من مواد غذائية وطبية، وكذا الوقود السائل والزيوت، وذلك من قبل ممونين معتمدين¹.

وتضيف المادة 97 من ذات المرسوم: "تزويد المنشآت الأرضية والسفن بالمياه العذبة والطاقة والإشارة الكهربائية وتقديم هذه الخدمات من طرف السلطة المينائية والهدف منها دائما الحفاظ على سلامة الأرواح والأموال" بما يضمن لها الحفاظ على سمعتها باعتبارها مستلزمات وأساسات عمل الموانئ.

أما القيادة فقد نصت عليها المادة 88 من المرسوم 02-01 وتعني المساعدة التي تمنح للربان لقيادة سفينته عند الدخول إلى الموانئ المينائية وهي عملية إجبارية بالنسبة لكل السفن الوطنية والأجنبية وذلك كله حماية لها وللمن عليها².

رابعاً: **المناولة**: تشمل المناولة³ المينائية عمليات شحن البضائع ورسوها وفكها وإنزالها وتسليمها لأصحابها، وهي خدمات يوفرها الميناء باستخدام الآليات المتحركة والثابتة لذلك⁴.

ولأهمية هذه العملية فقد اشترط المشرع أن تنفذ في إطار الكفاءة المهنية وفقاً لنص المادة 914 "يجب توفير المعدات اللازمة للقيام بهذه العملية على أحسن وجه، وهناك عدة

¹ - وفقاً لنص المادة 96 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، تنجز عمليات التموين بالمواد الغذائية والوقود السائل والزيوت والمواد الأخرى المخصصة لحاجات الطاقم، أو الركاب أو السفينة من قبل ممونين معتمدين، وضمن الشروط المحددة في التشريع والتنظيم المعمول بها.

² - تشير المادة 922 من القانون البحري إلى أن هذه العمليات تستوجب الكفاءة والتأهيل في القائمين بها، وعلى مقال التشوين اتخاذ جميع التدابير اللازمة للحفاظ على البضائع الموضوعة تحت حراسته أثناء مكوثها على السطح الترابي أو في المخازن الموجودة تحت عهده وحفاظاً على نزاهة العملية على مقال التشوين اتخاذ جميع التحفظات ضد السفينة أو مسلم البضاعة بخصوص جميع النقائص التي تمت معاينتها حضورياً بالنسبة لسوء حالة البضاعة أو تعليلها.

³ - نص عليها المشرع الجزائري في المواد من 912 - 919 من القانون البحري الجزائري.

⁴ - أنظر المادة 913 من القانون البحري الجزائري المعدل.

أنواع من المعدات المستعملة لمناولة البضائع في الميناء منها الروافع الكبيرة (الأوناش) والرافعات الشوكية والرافعات المتخصصة.

1_ الأوناش: وتستخدم في رفع البضائع من عابري السفن وإنزالها إلى أرض المرفأ أو على شاحنات لنقلها إلى شاحنات أو مستودعات التخزين المختلفة والأوناش على أنواع، فهناك الأوناش الثابتة أو المتحركة وأوناش الأرصفة المسماة برية والأوناش العائمة في البحر، كما أن عددا من السفن تستعمل روافعها الذاتية لتفريغ حمولتها كسفن الحاويات¹.

2_ الرافعات الشوكية: تستعمل في أماكن التخزين، لتحريك حمولة أو لمناولة صناديق ولها أنواع مختلفة.

3_ الرافعات المتخصصة: وهي رافعات غير مزودة بشوكية، كما هو الحال في الرافعات الشوكية، كالرافعات التي تحمل لفائف الورق بالتقاطها جانبيا، أو التي تلتقط رزما من البضائع الصب باستخدام محطات الرفع الضخ والشفط، إضافة إلى ذلك فهناك منشآت مساعدة للمناولة مثل Pontoon وهو منصة عائمة مستطيلة الشكل مسطحة القاع تستخدم أحيانا لمساعدة السفن أثناء الشحن أو التفريغ، كما تستخدم لحمل رافعة.

خامسا: التشوين: ومعناه تداول البضائع وتحريكها²، ويمكن أن ينطبق هذا التعبير أيضا على معالجة

البضائع أثناء عملية شحنها ورضها، أو على مراجعة البضائع للتأكد من العلامات على الطرود وعدد الطرود ووزنها، وإن كانت مطابقة لما ورد في تصريحات الشاحن، وعملية المراجعة هذه المزدوجة فهي تتم طبقا للعرف السائد بالميناء وطبقا للاتفاق المبرم بين طرفي عقد النقل وبحسب ظروف الحال، لحساب

الشاحن أولا والبضاعة على الرصيف، ولحساب الناقل ثانيا على ظهر السفينة.

¹ _ أنظر إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011، ص 128.

² _ أنظر المادة 921 من القانون البحري الجزائري المعدل.

وقد تناوله المشرع الجزائري في المادة 920 من القانون البحري يشمل تشوين البضائع، العمليات الموجهة لتأمين استلام وتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة، وحراستها إلى أن يتم شحنها أو تسليمها إلى المرسل إليه¹.

سادسا: الخدمات المكملة الأخرى:

تتمثل هذه الخدمات المكملة في تخزين البضائع ورصها وإصلاح وصيانة السفن، بالإضافة إلى الخدمات التي تقدمها المنارات، حيث تقام المنارات أو الفنارات على كل من جانبي مدخل الميناء وينبعث منها ضوء يومض باستمرار الليل لإرشاد السفن إلى مدخل الميناء.

_ تخزين البضائع وشحنها: من الخدمات الرئيسية التي يوفرها الميناء، توفير أماكن لتخزين أنواع البضائع وبالطريقة التي تتناسب مع كل نوع من هذه البضائع، وبالتالي حفظ هذه البضائع وحمايتها من الضياع والسرقة والتلف وعوامل الطبيعة².

أما **شحن البضائع** فيقصد به عملية رفعها من الرصيف إلى ظهر السفينة، أيا كانت الوسيلة المستعملة لذلك، والوضع العادي هو أن تقف السفينة بمحاذاة الرصيف الذي توجد عليه البضاعة، حيث ترفع وتوضع على ظهر السفينة، والغالب أن يتم ذلك بواسطة رافعات السفينة، أو رافعات الرصيف، أو الرافعات العائمة أو الأنابيب إذا تعلق الأمر بسوائل كالبتترول بواسطة مصاعد خاصة بالنسبة لشحن الحبوب فهي تصب مباشرة في السفينة بواسطة أقماع خاصة، وتستعمل الدرجات بالنسبة للوسائل والوحدات المتحركة كالسيارات وعربات الصهاريج والثلاجات، وتتم العملية بسحبها من مناطق التخزين المكشوفة أو الحظائر إلى السفينة.

¹ _ أنظر _ محمد محرم، دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية، المؤتمر الدولي للموانئ، رابط الإطلاع:

<http://ar.marineluv.com/story.aspx?334391>

² _ أنظر _ هاني دويدار، محمد فريد العربي، مرجع سابق، ص 305.

- التفريغ:** يقصد به تفريغ البضاعة أي إنزالها من سياج السفينة إلى الرصيف في ميناء الوصول، أو إلى الصنادل التي تحملها إلى الرصيف.
- الرص والتستيف:** يقصد به ترتيب البضائع وتنظيمها بشكل يقيها خطر الهلاك، أو التلف أثناء السفر على أن يكون توزيعها في العنابر أو على السطح بحالة تحفظ للسفينة توازنها، وثمة تعليمات تصدرها هيئة الميناء بالنسبة لتداول البضائع الخطرة، حيث جرت العادة على أن يكون الرص طبقا لما اتفق عليه في العقد، وطبقا لعادات الميناء ويجب أن تغطي البضائع بقطع خشبية أو قطع من قماش يقيها ماء البحر، كما يتضمن التستيف إقامة الفواصل بين البضائع وبين الماكينة وجسم السفينة، وذلك لمنع الأضرار وميل السفينة بسبب ميل البضائع الصب إذا تحركت السفينة.
- _ ورش الإصلاح والصيانة:** لابد وأن يتوفر الميناء على ورش لإصلاح وصيانة السفن حالما احتاجت إلى ذلك باستخدام أحدث التكنولوجيات للحفاظ على مكانتها وأهميتها وحتى لا تنتقل السفن إلى موانئ أخرى لإصلاح أعطابها، إضافة إلى هذه الخدمات توجد منشآت مينائية تتعلق بسلامة الملاحة واستقبال السفن، وهي:
- _ حاجز الأمواج:** وهو جدار بحري متين البناء، يشيد عادة من أغلفة إسمنتية مملوءة بالأحجار مغطس في البحر، والهدف منه هو أن يستقبل الأمواج العاتية عند اقترابها من الشاطئ ومنعها من الوصول إلى الميناء.
- _ الرصيف البحري:** هو رصيف ممتد من البر يؤدي نفس غرض حاجز الأمواج ويستخدم كذلك في استقبال السفن وربطها إليه.
- _ رصيف الميناء:** هو رصيف يستخدم لرسو السفن وتحميلها وتفريغها.
- _ مربط السفن:** عند رسو السفينة فإنها تلقى بمخطافها في الماء كما تربط بأحكام في رصيف الميناء بواسطة كابلات تشد إلى مرابط وتكون الكابلات أو الجبال صلبة ومتينة.

_ **الأحواض:** هو مكان تجمع لماء البحر يحيط به رصيفان أو أكثر.

_ **المرطم:** هو الأرض الموجودة بين حوضين¹.

وفي الأخير يمكن القول بأنه يتوقف نجاح المنظومة المينائية على مدى الترابط والتناسق بين تلك الخدمات والأنشطة وسرعة ودقة وتكلفة وجودة الأداء، وذلك من أجل مواجهة تحديات سوق التنافس الدولي بتحقيق متطلبات أصحاب السفن والمتعاملين مع الميناء وجذبهم إليها، فالخدمات التي يقدمها الميناء للسفن تمثل أهم المقومات نجاحها، حيث أصبحت الموانئ تصنف حسب نوع الخدمات والتسهيلات التي تقدمها كونها تضمن بذلك نوعا من السلامة والأمن لحركة السفن والبضائع وكذا الأشخاص سواء طاقم السفينة أو العاملين بالميناء، متى نفذت من طرف أشخاص مؤهلين وذوي خبرة وهو شرط ركزت عليه جل الاتفاقيات والتشريعات الداخلية.

_ **آليات النقل البحري للبضائع نظريا:**

نظرا لأهمية عقد النقل البحري للبضائع فإنه كان محل اهتمام دولي ووطني، مما استدعى وضع نظام قانوني لتنظيم هذا العقد، فقد كانت القواعد التي تحكم العلاقة بين طرفي عقد النقل البحري متروكة للاتفاقيات الشفوية التي كانت تبرم بينهما، لكن مع مرور الوقت ونتيجة للتطور الحاصل في مجال النقل البحري، نتج عنه إبرام عدة اتفاقيات منظمة لعقد النقل البحري وتتمثل في اتفاقية بروكسل لسنة 1924 والبروتوكولات المعدلة لها، اتفاقية هامبورغ لسنة 1978 و اتفاقية روتردام لسنة 2008.

ونص المشرع الجزائري على أحكام عقد النقل البحري في الباب الثالث من الكتاب الثاني للقانون البحري، وذلك ابتداء من المادة 738.

_ **مفهوم عقد النقل البحري للبضائع:** يعتبر عقد النقل البحري من أهم العمليات التي تقوم بها السفينة كأداة للملاحة البحرية، لعقد النقل البحري قواعد قانونية تحكمه، ولبيان

¹ _ أنظر_ هاني دويدار، محمد فريد العربي، مرجع سابق، 293.

هذه القواعد نتطرق في هذا الفرع إلى تعريف عقد النقل البحري، أطرافه وخصائصه الجوهرية¹.

_ تعريف عقد النقل البحري للبضائع

نتطرق في تعريف عقد النقل البحري للبضائع إلى التعريف الفقهي، حيث نجد عدة تعريفات مختلفة، بالإضافة إلى تعريف هذا العقد وفقا للاتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري للبضائع، وأخير نتطرق إلى تعريف المشرع الجزائري الذي نص عليه في القانون البحري.

_ التعريف الفقهي لعقد النقل البحري للبضائع: توجد عدة تعريفات فقهية لعقد النقل

البحري للبضائع نذكر من بينها: عقد النقل البحري للبضائع هو العقد الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بنقل سلعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر وعلى الشاحن دفع الأجر الذي يسمى أجرة، وهو العقد الذي يلتزم بمقتضاه الناقل (مالكا أو مجهزة أو مستأجرا لسفينة) بأن ينقل بضائع بحرا لحساب شخص آخر هو الشاحن لقاء أجر معلوم².

¹ _ يقترب عقد النقل البحري للبضائع من عدة عقود ولكنه يختلف عنها، من بينها عقد العمل البحري، عقد إيجار السفينة وعقد القطر البحري.

_ عقد إيجار السفينة: إيجار السفينة يكون عليها مجهزة أو ليست مجهزة أما عقد النقل البحري يقع على سفينة مجهزة ومكيفة ومهيأة للقيام بالرحلة البحرية، عقد النقل البحري من عقود الإذعان حيث أن الناقل يضع دفتر الشروط وما على الشاحن سوى القبول أو الرفض دون مناقشة هذه الشروط أما في عقد إيجار السفينة فكلا الطرفين المالك والمؤجر بنفس المراكز القانونية.

_ عقد القطر البحري: عقد القطر البحري عقد رضائي لا يحتاج إلى إفراغه في شكل معين أما عقد النقل البحري يستلزم لإثباته تحرير سند الشحن من قبل الناقل وحصول الشاحن على نسخة منه.

² _ سعيد سعيد، عقد النقل البحري، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2019، ص 17.

عقد النقل البحري هو العقد الذي يتعهد فيه الناقل بأن ينقل بحرا بضاعة للشاحن لقاء أجر معلوم¹.

عقد النقل البحري هو عقد بمقتضاه يلتزم شخص يسمى الناقل البحري بتغيير مكان بضائع بطريق البحر مقابل أجرة².

عقد النقل البحري للبضائع هو العقد الذي يتعهد بمقتضاه الناقل بنقل سلعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر وعلى الشاحن دفع الأجر الذي يسمى أجرة.

_ تعريف عقد النقل البحري للبضائع وفقا للاتفاقيات الدولية:

نتطرق إلى تعريف عقد النقل البحري في المعاهدة الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد القانونية المتعلقة بسندات الشحن، التي تم التوقيع عليها بمدينة بروكسل ببلجيكا في 2024/08/25 وهي المعروفة اختصارا بمعاهدة بروكسل لسندات الشحن لعام 2024³، ودخلت حيز النفاذ دوليا سنة 1931 أي بعد ثمانية أعوام من التوقيع عليها⁴، وتم تعديلها مرتين بموجب بروتوكول تم التوقيع عليه في 23 فيفري 1968⁵، والذي عرف بقواعد قسبي، بروتوكول بروكسل في 31 ديسمبر 1979، بالإضافة إلى اتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بطريق البحر التي تم التوقيع عليها في 31 مارس 1978 بمدينة هامبورغ

¹ _ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، السفينة، أشخاص الملاحة البحرية، النقل البحري الحوادث البحرية، الضمان (التأمين) البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، الطبعة الأولى، 2006، ص 189.

² _ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001، ص 239.

³ _ صادقت الجزائر على معاهدة بروكسل لسنة 1924 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 لسنة 1964 لكنها لم تصادق على بروتوكولي تعديلها لسنة 1968 و سنة 1979.

⁴ _ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الأشخاص بحرا، دراسة تفصيلية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005، ص 36.

⁵ _ عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006، ص 25.

بألمانيا، وتسمى هذه الاتفاقية بقواعد هامبورغ¹، وقد دخلت حيز النفاذ في 01 نوفمبر 1992²، وكذلك نتطرق إلى تعريف عقد النقل البحري في الاتفاقية الدولية بشأن نقل البضائع الدولي بالبحر كلياً أو جزئياً والمعروفة بقواعد روتردام، حيث تم عرض الاتفاقية في مؤتمر دولي عقد بمدينة روتردام في هولندا وتم اعتمادها من قبل الأمم المتحدة في 11 ديسمبر 2008، وفتح باب التوقيع عليها في 23 سبتمبر 2009³، وهي لم تدخل بعد حيز النفاذ.

_ معاهدة بروكسل 1924: نصت المادة الأولى فقرة "ب" من معاهدة بروكسل على أن "عقد النقل ينطبق فقط على عقود النقل المثبتة بسند شحن أو بأية وثيقة مماثلة تكون سند نقل البضائع بحراً، وكذلك ينطبق على سند شحن أو وثيقة مماثلة صادرة بسبب مشاركة إيجار السفينة ابتداء من الوقت الذي ينظم فيه هذا السند العلاقات بين الناقل وحامل سند الشحن"، ونصت المادة الخامسة الفقرة الثانية على "لا تسري أي حكم من أحكام المعاهدة الحالية على مشارطات إيجار السفن، إنما إذا صدرت سندات شحن في حالة سفينة تخضع لسند إيجار فتسري أحكام المعاهدة الحالية على سندات الشحن"⁴. نخلص من نص المديتين أن أحكام المعاهدة لا تنطبق إلا على النقل البحري بوثيقة الشحن دون سندات إيجار السفينة. وعليه فإن للأطراف مطلق الحرية في تدوين ما يشاءون من شروط واتفاقات في سندات الإيجار⁵.

¹ _ محمد عبد الفتاح ترك، المرجع نفسه، ص 53.

² _ مروان منصور زايد، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري (منذ اتفاقية بروكسل 1924 حتى قواعد روتردام 2008)، كلية الحقوق، مذكرة ماستر، جامعة المنوفية، مصر، 2021، ص 11.

³ _ محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة، الأردن، 2015، ص 170.

⁴ _ المادة 05 من معاهدة بروكسل.

⁵ _ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 247.

وتتطبق المعاهدة أيضا على أية وثيقة مماثلة لسند الشحن تكون سندا لنقل البضائع بحرا، ومن بين الوثائق المماثلة لوثيقة الشحن البحري السند برسم الشحن، وأمر التسليم إذا كان مؤشر عليه من طرف الربان أو الناقل¹.

_ اتفاقية هامبورغ لسنة 1978: عرفت اتفاقية هامبورغ عقد النقل البحري في نص المادة الأولى الفقرة السادسة بأنه "عقد يتعهد الناقل بموجبه بأن ينقل بضائع بطريق البحر من ميناء إلى آخر لقاء أجرة"، وعبرة "بطريق البحر" تعني استبعاد نقل البضائع عن طريق الأنهار والبحيرات، فإذا تم النقل عن طريق الأنهار والبحيرات فإنه لا يعطيه تعريف عقد النقل البحري، كما أن عقد النقل البحري لا يشترط أن يكون مصاغا في وثيقة الشحن لكن العبرة بوجود اتفاق بين الناقل والشاحن بصرف النظر عن الشكل الذي يمكن أن يصب فيه.

_ اتفاقية روتردام لسنة 2008: اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا المعروفة بقواعد روتردام عرفت عقد النقل البحري بموجب المادة الأولى الفقرة الأولى بأنه "عقدا يتعهد فيه الناقل بنقل البضائع من مكان إلى آخر مقابل أجرة نقل، ويجب أن ينص العقد على النقل بحرا، ويجوز أن ينص على النقل بوسائل نقل أخرى ويمكن أن يتضمن عمليات النقل متعدد الوسائط أو النقل المخترق"، تضمنت هذه الاتفاقية القواعد القانونية التي تحكم النقل السابق أو اللاحق للمرحلة البحرية (النقل من باب إلى باب) أو النقل متعدد الوسائط أو النقل المخترق².

¹ _ بسعيد مراد، النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2012، ص 20.

² _ وسام دحمان، كريمة بوعادل، عقد النقل البحري على ضوء الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، مذكرة ماستر، كلية الحقوق بودواو جامعة أحمد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2022، ص 12.

_ تعريف المشرع الجزائري لعقد النقل البحري للبضائع: عرف المشرع الجزائري عقد النقل البحري للبضائع بموجب المادة 738 من القانون البحري¹ بأنه "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة"، والقواعد القانونية التي يمكن تطبيقها على عقد النقل البحري هي القانون البحري، القانون التجاري ومعاهدة بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 التي صادقت عليها الجزائر سنة 1964.

_ أطراف عقد النقل البحري للبضائع:

أطراف عقد النقل البحري للبضائع: عقد النقل البحري للبضائع ينعقد بين طرفين هما الناقل والشاحن وذلك من أجل نقل بضاعة لطرف ثالث وهو المرسل إليه الذي تنقل إليه البضاعة، فالشاحن أو المرسل هو الذي يقدم البضاعة للناقل كي ينقلها من مكان إلى آخر، وقد يرسلها إلى نفسه فيكون مرسلًا ومرسلًا إليه في نفس الوقت، أو قد يرسلها إلى شخص آخر يسمى المرسل إليه².

الناقل: هو الشخص الذي يلتزم بنقل البضاعة المشحونة من مكان إلى آخر، سواء كان مالكا للسفينة التي يتم عليها النقل أو مستأجر لها³، وقد عرفه المشرع الجزائري بنص المادة 147 من القانون البحري بأنه "كل شخص طبيعي أو معنوي تكون السفينة مسجلة باسمه ومستغلة منه".

الشاحن: هو الشخص الذي يتعاقد مع الناقل أو وكيله بقصد نقل بضاعة أو بضاعة غيره من ميناء إلى ميناء آخر، فالشاحن يمكن أن يكون شخصا طبيعيا أو معنويا، خاصا

¹ _ أمر رقم 76-80 المؤرخ في 13 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 29، مؤرخة في 10 أبريل 1977، معدل ومتمم بموجب القانون 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998، الجريدة الرسمية عدد 47، مؤرخة في 27 جوان 1998.

² _ عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة، الجزائر، 1999، ص 275.

³ _ وسام دحمان، كريمة بوعادل، مرجع سابق، ص 19.

أو عاماً¹، ويمكن أن يبرم عقد النقل البحري مع الناقل هو بصفة مباشرة أو أن يتولى العملية وكيله بالنيابة عنه².

المرسل إليه: المرسل إليه هو الطرف الذي يقوم الشاحن بإرسال البضاعة لحسابه، ونصت المادة 748 من القانون البحري الجزائري على كيفية وطريقة تعيين المرسل إليه في سند الشحن وهي:

- _ عندما يكون سند الشحن إسمي يذكر اسم الشخص فيه.
- _ عندما يكون سند الشحن لأمر فإن المرسل إليه يكون هو الشخص الذي يكون سند الشحن لأمره وفي حالة تحويل الوثيقة فالمرسل إليه هو آخر مظهر لسند الشحن.
- _ عندما يكون سند الشحن لحامله فإن المرسل إليه هو الشخص الحامل لسند الشحن.
- _ **أركان عقد النقل البحري للبضائع:** تتمثل أركان عقد النقل البحري للبضائع في الرضا، المحل، السبب وأجرة النقل.

الرضا: ينعقد عقد النقل البحري للبضائع بمجرد تطابق الإيجاب والقبول بين الناقل والشاحن، حيث يصدر من ذي أهلية قانونية خالية من العيوب³.

المحل: المحل هو الركن الثاني الذي يتوجب وجوده عند إبرام العقد، ويتمثل في عقد النقل البحري في البضاعة التي يتم نقلها من مكان إلى مكان آخر عن طريق البحر سواء كانت صلبة، سائلة أو غازية، المهم أن يكون مشروع التعامل بها ليكون العقد صحيح⁴.

السبب: السبب هو الغرض المباشر الذي يقصد الملتزم الوصول إليه من وراء التزامه¹، وعقد النقل البحري من العقود الملزمة لجانبين أي سبب التزام المتعاقدين هو التزام الآخر

¹ فيصل عباد، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولاي الطاهر، سعيدة، الجزائر، 2015، ص13.

² حسين مصطفاوي، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة ماستر، تخصص قانون اقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، الجزائر، 2016، ص 16.

³ وسام دحمان، كريمة بوعادل، مرجع سابق، ص 20.

⁴ حسين مصطفاوي، مرجع سابق، ص 18.

أي قيام كل من الناقل والشاحن بالتزاماته، ويشترط أن يكون السبب مشروعاً غير مخالف للنظام العام².

أجرة النقل: تعرف أجرة النقل بأنها المقابل المادي الذي يتلقاه الناقل جراء قيامه بنقل البضاعة من طرف الشاحن أو المرسل إليه³، وذكر المشرع الجزائري بموجب المادة 797 من القانون البحري أنه "تترتب على الشاحن أجرة الشحن أو الحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الطرفين، وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول، عد المرسل إليه مديناً كذلك إذا قبل باستلام البضائع"، المجال مفتوح لحرية التفاوض في الأجرة نقل البضاعة بين الناقل والشاحن⁴.

_ خصائص عقد النقل البحري للبضائع: يعتبر عقد النقل البحري للبضائع بأنه عقد رضائي، عقد ملزم للجانبين، عقد من عقود الإذعان، ويعتبر كذلك عقد تجاري.

عقد رضائي: يكون العقد رضائي عندما يكفي لانعقاده رضا المتعاقدين على محل العقد وسببه⁵، فهو ينعقد بتطابق إرادتي الناقل والشاحن، ولا يشترط لانعقاده شكل خاص⁶.

عقد ملزم للجانبين: عقد النقل ملزم للجانبين أي أنه ينشئ التزامات في ذمة طرفيه، حيث يلتزم فيه الناقل بنقل البضاعة بحراً وفي مقابل ذلك يلتزم الشاحن بدفع أجرة النقل المتفق عليها⁷.

¹ _ عبد الرزاق أحمد السنهوري، نظرية العقد، الجزء الأول، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان، 1998، ص 536.

² _ وسام دحمان، كريمة بوعادل، مرجع سابق، ص 21.

³ _ آسية زناجي، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة آكلي محند أولحاج، البويرة، الجزائر، 2015، ص 26.

⁴ _ حسين مصطفاوي، مرجع سابق، ص 19.

⁵ _ محمود محمد عابنة، مرجع سابق، ص 66.

⁶ _ علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2001، ص 312.

⁷ _ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 23.

عقد من عقود الإذعان: فالناقل البحري هو الوحيد الذي يهيمن على مضمونه الاتفاقية، وعلى الشاحن أن يقبل ويرضخ لما يحدده الناقل ولما يتضمنه العقد من شروط وبنود¹، فعقد النقل البحري يكون بواسطة سندات الشحن ذات النماذج الخاصة والمحددة ببياناتها المستمدة من الاتفاقيات الدولية، هي من قبيل الشروط الموضوعية المعدة سلفاً، ولا يستطيع الشاحن مناقشة الشروط المدرجة فيها أو يمنع الناقل من تدوين تحفظاته ويقتصر على الشاحن التسليم بهذه الشروط².

عقد تجاري: يعتبر عقد النقل البحري عقداً تجارياً يخضع لأحكام القانون التجاري من جانب الناقل سواء تم عقد النقل بشكل فردي أو بشكل مشروع، أما بالنسبة للطرف الآخر فيختلف تكييف العقد بحسب صفته، فإن كان تاجراً وقام بأعمال لغرض التجارة كان العقد تجارياً بالنسبة له، ويكون العقد مدنياً إذا قام بالعمل لحاجات غير تجارية³.

كما يعتبر النقل البحري من أهم الأعمال التجارية سيما وأن الاستثمار فيه يكون بمبالغ باهضة تستهدف الحصول على الربح⁴.

وتنص المادة 02 من القانون التجاري الجزائري⁵ على أنه يعد عملاً تجارياً بحسب موضوعه "كل مقابلة لاستغلال النقل والانتقال" (الفقرة 08)، "كل عقود التأمين والعقود الأخرى المتعلقة بالتجارة البحرية" (الفقرة 18)، "كل الرحلات البحرية" (الفقرة 20). أي أنه لإعطاء الوصف التجاري يجب أن يقع النقل على وجه المقابلة، أي أن يقوم به ناقل محترف وبصرف النظر عن الشخص القائم به، فرداً كان أم شركة أياً كانت صفة الناقل، أما بالنسبة للشاحن فإنه يعتبر تجارياً إذا قام به في مشروع تجاري وكان النقل

¹ _ محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 289.

² _ محمود محمد عابنة، مرجع سابق، ص 67.

³ _ عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، ص 273.

⁴ _ محمود محمد عابنة، مرجع سابق، ص 70.

⁵ - الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم.

مرتبط بنشاط هذا المشروع¹، ويكون عقد النقل البحري للبضائع عملاً مدنياً بالنسبة للشاحن الذي ليست له صفة تاجر، ولا يقوم بنقل البضاعة لحساب أو لخدمة تجارية². كما نصت المادة "03" من نفس القانون على أنه يعد عملاً بحسب شكله "كل عقد تجاري يتعلق بالتجارة البحرية والجوية".

ـ إثبات عقد النقل البحري للبضائع:

عقد النقل البحري للبضائع موجود قبل صدور سند الشحن، لأنه عقد رضائي والكتابة شرط للإثبات وليس للانعقاد، فعدم إصدار سند الشحن لا ينفي وجود هذا العقد³، وجرت العادة على إثبات عقد النقل البحري للبضائع بسند الشحن، وتم الاعتماد عليه بصفة أساسية، كما تم إثباته أيضاً بوثائق أخرى مختلفة، لذلك نتطرق أولاً إلى إثبات هذا العقد بموجب سند الشحن ثم ثانياً إلى إثباته بموجب الوثائق الأخرى.

ـ اثبات عقد النقل البحري للبضائع بسند الشحن: ظهر سند الشحن في القرن الرابع

عشر، وكان بمثابة إيصال يسلمه الربان بعد توقيعه إلى الشاحن لإثبات استلامه للبضاعة على ظهر السفينة، ثم تطور دوره وأصبح يمثل أيضاً أداة لإثبات التزامات الأطراف في عقد النقل⁴، فهو يمثل البضاعة سواء كانت مشحونة أو ليست مشحون، فحيازته حيازة حكمية للبضاعة، وبذلك فهو يعتبر أداة من أدوات تنشيط التجارة الدولية،

¹ - بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 26.

² - آسية زناجي، مرجع سابق، ص 24.

³ - كمال حمدي، القانون البحري، السفينة أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (إيجار السفينة - نقل البضائع والأشخاص - القطر - الإرشاد)، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2003، ص 426.

⁴ - محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، لبنان، 2003، ص 306.

فتوجد بعض العقود المصرفية الدولية لا يمكن تنفيذها إلا بإبراز هذا المستند، مثل عقد الاعتماد المستندي¹.

_ تعريف سند الشحن: يعرف سند الشحن بأنه وثيقة تثبت عقد النقل وتسلم الرهان للبضاعة، وتمكن المستفيد فيه من تسلم البضائع في ميناء التفريغ²، ويصدره الناقل بناء على طلب الشاحن، والمشرع الجزائري لم يعرف سند الشحن بل نص على وثيقة الشحن بتنظيم بياناتها وأشكالها وكذا وظائفها ابتداء من المادة 748 من القانون البحري.

ويقوم سند الشحن بدور كبير في اثبات عقد نقل البضائع المنقولة بحرا، حيث شحن البضاعة وتسليمها للناقل أو من يمثله وهو ريان السفينة، كما تثبت فيه بنود اتفاق النقل الأساسية، لذلك يعتبر سند الشحن إيصالا دالا على استلام البضائع ودليلا مكتوبا كافيا على إثبات وجود عقد نقل بحري بين الناقل والشاحن³.

_ بيانات سندات الشحن: يمثل سند الشحن وثيقة النقل البحري، وتشتمل هذه الوثيقة على عدة بيانات نص عليها المشرع في المواد 748 وما بعدها وهي كالتالي⁴:

_ بيانات الأطراف: ذكرها المشرع بنص المادة 748 من القانون البحري وتتمثل في:

❖ هوية الأطراف.

❖ البضائع الواجب نقلها.

❖ عناصر الرحلة الواجب إتمامها.

❖ أجرة الحمولة الواجب دفعها.

¹ _ طالب حسن موسى، القانون البحري، السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة، دار الثقافة، الأردن، 2007، ص 109.

² _ لطيف جبر كومانى، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين، الطبعة الثانية، الدار العلمية الدولية، الأردن، 2003، ص 91.

³ _ محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 294.

⁴ _ حمزة مرابط، منصور داودي، النظام القانوني لسند الشحن الإلكتروني، ملتقى وطني حول خدمات النقل البحري للبضائع واقع وآفاق، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1، يوم 10 فيفري 2022، ص 281.

- _ التصريح الكتابي للشحن (المادة 753 من القانون البحري الجزائري).
- _ إمكانية إصدار عدة نسخ لسند الشحن، بحيث يتضمن عدد النسخ، ويجب أن تكون هذه النسخ موقعة، كما يجب أن مؤرخة بالإضافة إلى بيان مكان إصدارها (المادة 760 من القانون البحري الجزائري).
- _ **بيانات السفينة:** نص المشرع الجزائري في المادة 751 من القانون البحري أنه يمكن للشاحن أن الطلب بأن يتضمن سند الشحن ما يلي:
- ❖ أن يتضمن سند الشحن عبارة "مشحونة".
 - ❖ اسم السفينة.
 - ❖ تاريخ التحميل.
- _ **بيانات البضائع:** نصت المادة 752 من القانون البحري على أنه يجب يشتمل سند الشحن على:
- _ العلامات الرئيسية والضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابيا من قبل الشاحن قبل البدء بتحميل هذه البضائع، إذا كان طبع وختم هذه العلامات واضحا وبأي شكل كان وعلى كل قطعة من البضاعة أو تحزيمها.
- _ عدد الطرود والأشياء وكميتها ووزنها كما قدمت كتابة من قبل الشاحن، وذلك حسب كل حالة.
- _ الحالة والتكييف الظاهران للبضاعة.
- _ **أنواع سندات الشحن:** وتنقسم إلى سندات الشحن من حيث طريقة تداولها، ومن حيث وجود أو انتفاء التحفظات.
- سند الشحن الإسمي:** نص عليه المشرع الجزائري بموجب المادة 758 فقرة "أ" من القانون البحري، وهو سند الشحن الذي يصدر باسم شخص معين، ومثل هذا السند يكون

غير قابل للتداول¹، والشخص الذي صدر باسمه سند الشحن هو الوحيد الذي لديه الصفة القانونية للمطالبة بتسليم البضاعة من قبل الناقل، ويكون هذا النوع عادة إذا كان الشاحن أو المرسل إليه شخصا واحدا، ويجوز انتقاله للغير بإتباع إجراءات حوالة الحق المنصوص عليها في القانون المدني.

سند الشحن لأمر (الاذني): نص عليه المشرع الجزائري بموجب المادة 758 فقرة "ب" من القانون البحري، وهو سند الشحن الذي يصدر لأمر أو لإذن شخص معين (لأمر الشاحن أو المرسل إليه)، ويمكن تداوله بالتظهير²، وللمظهر إليه إعادة تظهر السند لأمر أو لإذن شخص آخر³، أي الكتابة على ظهر سند الشحن بما يفيد نقل الحق الثابت الذي يمثله هذا السند فيه إلى شخص آخر أو لإذنه شأنه شأن أي ورقة تجارية أو مدنية تحمل شرط الإذن⁴، مثل السفتجة والشيك الاذني، وبذلك ينتقل الحق الذي يمثله سند الشحن إلى المظهر إليه⁵.

سند الشحن لحامله: نص عليه المشرع الجزائري بموجب المادة 758 فقرة "ج" من القانون البحري، وهو سند الشحن الذي يذكر فيه أنه لحامله، حيث يعتبر حامل السند هو صاحب الحق في تسلم البضاعة، ويتعين على الرّبان تسليم البضاعة إلى الشخص الذي يبرز إليه سند الشحن، وقد قل استعمال هذا السند في الوقت الحاضر لأن فرصة

¹ _ عادل علي المقدادي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة، الأردن، 2009، ص 103.

² _ المواد من 396 إلى 402 من القانون البحري الجزائري.

³ _ كمال حمدي، مرجع سابق، ص 428.

⁴ _ محمد عبد الفتاح ترك، مرجع سابق، ص 301.

⁵ _ تختلف سندات الشحن عن الأوراق التجارية:

تنتقل الأوراق التجارية بطريق التظهير دون حاجة إلى تدوين عبارة قابلة للتداول بينما سندات الشحن لأمر لا تنتقل إلا بتدوين عبارة قابلة للتداول.

الأوراق التجارية تتضمن دفع مبلغ من النقود فتكون أكثر ضمانا من سندات الشحن التي تمثل بضائع قد يتغير سعرها أو أنها لا تصل سالمة.

ضياعها وسرقتها كبيرة، وقد لا يتمكن حامله الشرعي من اثبات ملكيته له لأنه لا يحمل اسمه¹.

_ سندات الشحن من حيث وجود أو انتفاء التحفظات: تنقسم سندات الشحن من حيث وجود أو انتفاء التحفظات إلى سندات شحن نظيفة وسندات شحن غير نظيفة.

_ سند الشحن النظيف: يتضمن سند الشحن بيانات وافية عن البضاعة المشحونة، وذلك حسب تصريح الشاحن، فإذا قدم الشاحن البيانات المتعلقة بأوصاف البضاعة، وأدرجها الناقل في سند الشحن كما هي، بحيث لا يذكر في السند غير البيانات التي قدمت، هنا يعتبر سند الشحن سند نظيف أي أن كافة البيانات التي وردت فيه والمتعلقة بالبضاعة صحيحة، لم يسجل حولها أي تحفظ².

_ سند الشحن غير النظيف: يقوم الناقل بإصدار سند الشحن بطلب من الشاحن وبناء على تصريح هذا الأخير بخصوص مواصفات البضاعة (مثلا عدد الطرود، نوعها ووزنها...)، وفي حالة شكوك الناقل حول صحة البيانات المقدمة من طرف الشاحن، فإنه يقوم بتدوين تحفظات على مستند الشحن ذاته، بشرط ألا تكون مجرد عبارات إنشائية، ويسمى سند الشحن الذي يتضمن مثل هذه التحفظات والتي دونت من طرف الناقل بسند الشحن غير النظيف³.

_ خطاب الضمان: إن إصدار سند شحن به تحفظات على البضاعة المشحونة يجعل من الصعب التعامل على هذه البضاعة سواء ببيعها وهي لازالت في الطريق أو بالافتراض بضمانها، وتيسيرا لتداول سند الشحن يلجأ الشاحن عادة إلى الاتفاق مع الناقل على أن يصدر هذا الأخير سند شحن نظيف خالي من التحفظات، وفي المقابل يتعهد الشاحن بعدم مقاضاة الناقل عن أي عجز أو تلف يحدث للبضاعة المبينة في سند الشحن عند

¹ _ عادل علي المقدادي، مرجع سابق، ص 105.

² _ لطيف جبر كوماني، مرجع سابق، ص 99.

³ _ طالب حسن موسى، مرجع سابق، ص 112.

تسلمها، وتعويضه عما يلحقه من أضرار بسبب إصدار سند الشحن النظيف، ويثبت هذا التعهد ب خطاب يطلق عليه خطاب الضمان¹، وهو عبارة عن ورقة مكتوبة يصدرها الشاحن يقر بموجبها أنه يتحمل تبعات الهلاك التي يطالب بها الناقل من طرف المرسل إليه وبالمقابل الناقل يصدر سند شحن نظيف خالي من التحفظات، أي أن الشاحن يغطي تبعات غياب التحفظات في سند الشحن بموجب خطاب الضمان².

وقد أجاز المشرع الجزائري بموجب نص المادة 757 من القانون البحري خطاب الضمان إذا كانت حجته في العلاقة بين الناقل والشاحن، أما في مواجهة الغير فإنها باطلة، كما يمكن للغير التمسك بها في مواجهة الشاحن³.

_ اثبات عقد النقل البحري بوثائق أخرى: تتمثل هذه الوثائق حسب معاهدة بروكسل لسنة 1924 في كافة مستندات النقل المماثلة لسند الشحن⁴، أي هذا المستند يؤدي وظيفة سند الشحن، بحيث يسمح للمستفيد بمطالبة الناقل بتنفيذ التزاماته المتولدة عن عقد النقل البحري⁵.

وتتمثل هذه المستندات في الإيصال المؤقت، السند برسم الشحن، أوامر التسليم والنقل بمشاركات الإيجار ومستندات أخرى.

_ بالإيصال المؤقت: الإيصال المؤقت هو الإيصال الذي يسلمه الربان للشاحن عند سند شحن البضاعة على ظهر السفينة، ويكون مخصص لأن يستبدل مقابل سند الشحن وذلك

¹ حسين مصطفى، مرجع سابق، ص 26.

² مصطفى أحمد عبد الجواد، خطابات النوايا الصادرة عن الغير في مجال الائتمان، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004، 104.

³ المادة 757 من القانون البحري "تعتبر باطلة وعديمة الأثر تجاه الغير، جميع الرسائل أو الاتفاقيات المعطاة من قبل الشاحن بتعويض الناقل حين يتعهد هذا الأخير أو ممثله بإعطاء وثيقة شحن بدون تحفظ وهو يشك بقوة بعدم صحة ما جاء فيها بيد أنه يجوز للغير التمسك بها تجاه الشاحن".

⁴ المادة الأولى الفقرة "ب" من معاهدة بروكسل "أو بأية وثيقة مماثلة تكون سندا لنقل البضائع بحرا".

⁵ أحمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989، ص 57.

عند تمام عملية الشحن، لكن نادرا ما يحصل أن يكون لأمر أو يلقي به للتداول، وإن أصبح كذلك تسري عليه آثار سند الشحن الإسمي¹.

_ بالسند برسم الشحن: لا يعتبر السند برسم الشحم (السند من أجل الشحن) سند شحن حقيقي، فهو يمثل وعدا بالشحن، جرى العمل به تبعا للضرورات التجارية، واستمر في استخدامه في حالات كثيرة كبديل لسند الشحن، بالإضافة إلى أن معاهدة بروكسل أقرت استعمال السند من أجل الشحن، كما نصت في المادة "03" الفقرة "07" على أن الشاحن إذا كان قد تسلم أي مستند يعطي الحق في البضائع، أي سند برسم الشحن، فإنه يكون من حقه أن يفرض على الناقل استرداد هذا المستند في مقابل تسليمه سند شحن².

_ بأوامر التسليم: تستعمل أوامر التسليم في العمل البحري بكثرة، حيث دعت ضرورات التجارة البحرية إلى وجود هذا النوع من المستندات كوسيلة لتجزئة الشحنة التي يمثلها سند شحن واحد، الغرض منه هو تسليم البضائع عند وصولها فقط، وتوجد ثلاثة أنواع من أوامر التسليم وهي أوامر تسليم يوقعها البائع وحده، وأوامر تسليم يوقعها الربان أو أحد ممثلي المجهز (الناقل) وأوامر تسليم يوقعها أمين الحمولة³.

_ بمشارطات الإيجار: مشارطة الإيجار هي السند المثبت للنقل الذي توضع فيه سفينة معينة تحت تصرف الشاحن، وتوجد مشارطات نموذجية عامة وهي محررات بها الشروط الدارجة مطبوعة ومتروكا بعض بياناتها على بياض ليملاها أصحاب الشأن بما يناسب ظروفهم، ومشارطات خاصة تتضمن بيانات خاصة بسفن ذات تخصص معين أو

¹ _ آسية زناجي، مرجع سابق، ص 42.

² _ أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 58.

³ _ أحمد محمود حسني، مرجع سابق، ص 59.

لاستخدامها في عمليات معينة، وهي تحرر في كل حالة بما يناسب العملية التي يوضع من أجلها مثلا مشارطات إيجار السفن الخاصة بنقل الفحم أو البترول أو الأخشاب¹.

_ بالفواتير، الرسائل ودفاتر الطرفين: وهذه الوثائق أو المحررات لم توضع بغرض إثبات العقد، وإنما يمكن أن تقدم للقضاء كدليل لإثبات عقد النقل البحري للبضائع² (المادة 30 من القانون التجاري الجزائري).

_ اثبات عقد النقل البحري بالوسائل الأخرى: يجوز اثبات عقد النقل البحري للبضائع بكافة وسائل الإثبات الأخرى، المتمثلة في شهادة الشهود، القرائن، الإقرار واليمين، وللقاضي السلطة التقديرية في موازنتها، لأن الإثبات في القواعد العامة للقانون التجاري يكون عادة بالبينة أو بأية وسيلة أخرى حسب نص المادة 30 من القانون التجاري الجزائري³.

_ آثار عقد النقل البحري للبضائع: عقد النقل البحري للبضائع عقد ملزم للجانبين، أي أنه يرتب التزامات على الناقل البحري وكذا على الشاحن، لذلك نتعرض للالتزامات الناقل ثم التزامات الشاحن، علما أن المرسل إليه يمكنه أن يتدخل أيضا في ميناء الوصول عند استلام البضائع من الناقل كصاحب حق في البضاعة⁴.

_ التزامات الشاحن: يقع على عاتق الشاحن التزامين هما تسليم البضاعة إلى الناقل، ودفع أجرة النقل.

_ تسليم البضاعة إلى الناقل: يقوم الشاحن بتسليم البضاعة إلى الناقل في ميناء الشحن في الزمان والمكان المتفق عليهما، أو اللذين يقضي بهما العرف السائد في ميناء الشحن،

¹ _ حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة وهران، ديوان المطبوعات الجامعية، 1988، ص 87.

² _ آسية زناجي، مرجع سابق، ص 44.

³ _ آسية زناجي، مرجع سابق، ص 45.

⁴ - علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، مرجع سابق، ص 348.

وفي حالة إخلال الشاحن بهذا الالتزام، يتعين عليه دفع تعويضات للناقل بقدر الخسائر التي لحقت به على ألا تتعدى أجرة الحمولة المتفق عليها¹، وذلك مقابل النفقات التي تكبدها الناقل في سبيل تهيئة السفينة للنقل.

كما يجب على الشاحن إعلام الناقل بطبيعة البضاعة المنقولة إذا كانت خطرة أو قابلة للاشتعال، لكن إذا كانت البضاعة الخطرة محملة على السفينة بمعرفة وموافقة الناقل، وسببت خطر على السفينة، أمكن ذلك الناقل من تنزيل هذه البضاعة أو إتلافها أو جعلها غير ضارة من طرف الناقل دون أية مسؤولية من الناقل².

_ دفع أجرة النقل: يقصد بأجرة النقل المبلغ الذي يلتزم الشاحن أو المرسل إليه بدفعه لقاء شحنة معينة من ميناء الرحيل إلى ميناء الوصول³.

لأي يترتب على الشاحن دفع أجرة الشحن والحمولة والتي حدد مقدارها وكيفية دفعها بموجب اتفاقية الأطراف، وفي حالة وجوب دفع الأجرة في مكان الوصول عد المرسل إليه مدينا كذلك إذا قبل باستلام البضائع⁴.

_ التزامات الناقل:

_ التزامات الناقل قبل بدأ الرحلة البحرية:

_ الالتزام بإعداد سفينة صالحة للملاحة البحرية وتنفيذ عملية نقل البضاعة، ووفقا لنص المادة 770 من القانون البحري الجزائري، يجب وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة، وتزويدها بالتسليح والتجهيز والتموين بشكل مناسب وتنظيف وترتيب ووضع جميع أقسام السفينة التي ستوضع فيها البضائع وجعلها بحالة لاستقبالها ونقلها وحفظها.

¹ _ المادة 772 من القانون البحري الجزائري.

² _ المادة 779 من القانون البحري الجزائري.

³ _ دحمان وسام، كريمة بوعادل، مرجع سابق، ص 36.

⁴ _ المادة 797 من القانون البحري الجزائري.

_ الالتزام بشحن البضاعة، أي وضع البضاعة على ظهر السفينة، والأصل أن الشحن يكون في عنابر السفينة المعدة له، لكن المشرع الجزائري في المادة 774 نص على استثناءات بإمكانية الشحن على سطح السفينة إذا كان هذا الشحن لا يحد من أمن الرحلة ويكون نظاميا ومتعارف عليه بوجه العموم، كما يجب على الناقل إعلام الشاحن في حالة التحميل على سطح السفينة، ما عدا إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن.

_ رص أو تستيف البضاعة، وتتمثل في عملية وضع البضائع في الأماكن المعدة لها في السفينة، بطريقة تقيها الخطر أو الهلاك أو التلف أثناء النقل، وتحفظ للسفينة توازنها أثناء الإبحار، وعمليتي رص البضاعة وتثبيتها تتم بمعرفة الربان الذي يعد خريطة الشحن التي يتم فيها تعيين أقسام وعنابر السفينة التي سوف تستقبل البضائع أخذا بعين الاعتبار حمولة البضاعة، نوعيتها والميناء التفريغ (ميناء الوصول)¹، وقد نص المشرع الجزائري على عملية رص البضاعة في نص المادة 773 من القانون البحري الجزائري.

_ التزامات الناقل قبل خلال الرحلة البحرية:

_ الالتزام بنقل البضاعة من ميناء القيام (الشحن) إلى ميناء الوصول في الميعاد المتفق أو الميعاد المعقول.

_ التزام الناقل بخطط السير المبلغ أو المتفق عليه، وفي حالة عدم تحديده السير في الطريق العادي².

_ التزامات الناقل في ميناء الوصول:

_ الالتزام بفك وإنزال البضاعة بعد وصول السفينة إلى ميناء التفريغ المتفق عليه بعناية تامة حسب نص المادة 780 من القانون البحري الجزائري.

¹ _ بسعيد مراد، مرجع سابق، ص 122.

² _ المادة 775 من القانون البحري الجزائري.

_ الالتزام بالتسليم الفعلي البضاعة، وبهذا الالتزام ينتهي تنفيذ عقد النقل البحري، حيث يضع الناقل تحت تصرف الشاحن أو المرسل إليه البضاعة كاملة وبحالة جيدة، وحسن نص المادة 784 من القانون البحري الجزائري فإن البضاعة تسلم إلى الشخص المبين بموجب سند الشحن، فعندما يكون سند الشحن إسمي تسلم البضاعة للشخص المذكور اسمه، وعندما يكون سند الشحن لأمر، تسلم البضاعة للشخص الذي يكون السند لأمره وفي حالة تداول هذا السند تسلم لآخر مظهر له، وإذا كان سند الشحن لحامله فتسلم البضاعة للشخص الذي يقدم السند عند الوصل.

ثالثا: الإجراءات التي تسبق جمركة البضائع: إن عبور البضائع للحدود الجمركية يستلزم إحضارها أمام الجمارك، وإذا أحضرت البضائع أمام الجمارك فإن هذا الإحضار يستلزم أيضا تقديم تصريح صحيح عنها¹، حيث تسبق الرقابة المادية على البضائع عدة إجراءات، وتتمثل هذه الإجراءات في جميع التدابير الأولية التي تخضع لها البضائع، هذه الإجراءات تمر بمراحل متعددة ومختلفة، بحيث تكمل كل مرحلة سابقتها إلى غاية نهاية العملية²، تتمثل هذه الإجراءات الأولية في عملية إحضار الناقل للبضائع وتقديمها لدى مكتب الجمارك ووجوب التصريح عنها.

_ إحضار البضائع لدى مكتب الجمارك:

إحضار البضاعة لدى مكتب الجمارك هي أول مرحلة للرقابة الجمركية عليها، وتبدأ بمجرد دخول البضاعة إلى النطاق الجمركي.

_ تعريف إجراء إحضار البضائع لدى الجمارك: إحضار البضاعة أمام الجمارك هو إلزامية إحضار البضاعة في أسرع أجل إلى أقرب مكتب للجمارك قصد وضعها تحت

¹ _ العيد سعادنة، الإثبات في المواد الجمركية في ظل قانون الجمارك والتشريع المتعلق بمكافحة التهريب، دار الخدمات التجارية والجمركية للاستثمارات، الجزائر، 2010، ص 05.

² _ محمد نوري، المعالجة الجمركية للمنتوج المستورد بين الحماية والتبادل الحر، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة تيارت، 2023، ص 204.

الرقابة الجمركية¹، وذلك بمجرد دخولها الحدود مباشرة إما إلى أقرب مكتب للجمارك أو إلى مكان آخر تعينه إدارة الجمارك وإما منطقة حرة قصد وضعها بدون تأخر تحت المراقبة الجمركية².

ونص المشرع الجزائري على إحضار البضائع بموجب المادة 51 من قانون الجمارك "يجب إحضار كل بضاعة مستوردة أو أعيد استيرادها أو المعدة للتصدير أو لإعادة التصدير أمام مكتب الجمارك المختص قصد إخضاعها للمراقبة الجمركية". ويجب إخضاع جميع البضائع للرقابة الجمركية حتى لو كانت معفاة من دفع الحقوق والرسوم الجمركية، وذلك لإثبات شرعية حركة هذه البضائع والحد من دخول البضائع المقلدة.

إحضار البضائع عن طريق البحر: وسيلة إحضار البضاعة المنقولة عن طريق البحر هي السفينة، وبمجرد دخولها النطاق الجمركي للمنطقة البحرية للدولة المتمثل في المياه الإقليمية، يجب على الربان عند أول طلب تقديم يومية السفينة والتصريح بالحمولة أو أية وثيقة أخرى تقوم مقامها، إلى أعوان المصلحة الوطنية لحراس الشواطئ عند صعودهم على متن السفينة للتأشير عليها، وتسلم نسخة من التصريح بالحمولة أو أية وثيقة تقوم مقامها للأعوان المذكورين لتمكينهم من ممارسة الرقابة³، ويعتبر التصريح بالحمولة تصريح موجز، ويجب أن يكون التصريح بالحمولة موقعا من قبل الربان أو من طرف وكيل السفينة، ويجب أن يتضمن التصريح بالحمولة البيانات الضرورية للتعرف على: _ المرسل إليهم بما في ذلك، وحسب الحالة، رقم التعريف الجبائي.

_ البضائع لاسيما عدد الطرود ونوعها وعلاماتها التجارية وأرقامها وتسمية البضائع الحقيقية من حيث طبيعتها ونوعها.

¹ _ إليزابيت نتاريل، مرجع سابق، ص 59.

² _ محمد نوري، مرجع سابق، ص 204.

³ _ المادة رقم 53 من قانون الجمارك.

_ أرقام بيانات الشحن والوزن الخام ومكان الشحن¹.

كما أوجبت المادة 57 من قانون الجمارك على ربان السفينة أو ممثله القانوني تقديم لمكتب الجمارك خلال الأربع والعشرين (24) ساعة من وصول السفينة إلى الميناء ولو كانت فارغة، بيان الحمولة المعدة للتفريغ في الإقليم الجمركي وبيان الحمولة من مؤن السفينة وأمتعة البحارة وسلعهم، فضلا عن أي وثيقة أخرى تطالب بها إدارة الجمارك². ويمكن اكتتاب التصريح بحمولة السفينة قبل وصولها عن الطريق الإلكتروني³، وفي هذه الحالة لا يترتب على التصريح آثار إلا ابتداء من تاريخ وصول السفينة، على أن يتم تأكيد هذا التصريح خلال الأربع والعشرين (24) ساعة التي تلي وصول السفينة⁴. وتكتسي إلزامية التصريح بالبضائع أهمية قصوى فيما يتعلق بتحديد الوضع الجمركي للبضاعة والشروط الضرورية للحصول على النظام المزمع وضع البضاعة رهنه وكذا مبلغ الحقوق الواجب أدائها، فالتصريح بالبضاعة يتضمن جميع العناصر والمعلومات والوثائق التكميلية الضرورية لتطبيق مختلف التنظيمات التي تخضع لها البضاعة، أي التنظيمات الجمركية، الضريبية، التجارية والصحية وغيرها⁵. ولا يجوز للسفن التي تقوم برحلة دولية أن ترسو إلا في الموانئ التي يوجد فيها مكتب للجمارك، ماعدا في حالة القوة القاهرة المثبتة قانونا وفي هذه الحالة يجب على ربان السفينة أن يحضر فور الرسو أمام قائد المحطة البحرية لحراس الشواطئ أو عند عدم وجوده، قائد فرقة الدرك الوطني أو محافظ الشرطة أو رئيس المجلس الشعبي البلدي لمكان الرسو، ويقدم له يومية السفينة للتأشير عليها، والتي يجب أن تسجل فيها مسبقا

¹ _ المادة رقم 54 من قانون الجمارك.

² _ أحسن بوسقيعة، المنازعات الجمركية، الطبعة الرابعة، دار هوم، الجزائر، 2009، ص 105.

³ _ المادة رقم 57 مكرر من القانون رقم 17-04 المؤرخ في 16 فيفري 2017، المعدل والمتمم لقانون الجمارك، الجريدة الرسمية رقم 11 المؤرخة في 19 فيفري 2017.

⁴ _ محمد نوري، مرجع سابق، ص 206.

⁵ _ إليزابيت نتاريل، مرجع سابق، ص 61.

أسباب الرسو، وكذا يجب إخطار أقرب مكتب للجمارك بالحدث فورا من قبل ربان السفينة أو ممثله، وكذا من قبل السلطة الإدارية التي أشرت على يومية السفينة¹.

ـ إجراءات تقديم التصريح الجمركي بخصوص البضائع:

تقديم التصريح عبارة عن إجراء جوهري يقوم به مالك البضاعة، بالتقدم أمام إدارة الجمارك للتصريح ببضاعته، ويهدف هذا الإجراء إلى تحديد الرسوم وإجراء المراقبة، وهو إجباري حتى لو كانت البضاعة معفية من الرسوم كتلك البضاعة التي تم استيرادها من طرف فئة معينة مثل ذوي العاهات وأبناء الشهداء، ويقوم بالتصريح حسب ما جاء بنص المادة 78 من قانون الجمارك مالك البضاعة، أو من طرف الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين المعتمدين لدى الجمارك، أو الناقل في حالة عدم وجود وكيل لدى مكتب الجمارك، أو في حالة غياب مالك البضاعة.

ـ **التصريح المفصل:** التصريح المفصل هو الأصل وهو التصريح الذي بموجبه يقدم المصريح كل المعلومات المرتبطة بالبضاعة محل الجمركة، أي صاحب البضاعة يكون ملما بكل المعلومات التي تخص البضاعة (النوعية، الكمية).

وعرف المشرع الجزائري التصريح المفصل بموجب المادة رقم 75 من قانون الجمارك بأنه الوثيقة المحررة وفقا للأشكال المنصوص عليها في هذا القانون، والتي يبين المصريح بواسطتها النظام الجمركي الواجب تحديده للبضائع، ويقدم العناصر المطلوبة لتطبيق الحقوق والرسوم، ولمقتضيات المراقبة الجمركية.

كما يجب التصريح المفصل بجميع البضائع المستوردة أو التي أعيد استيرادها، أو المعدة للتصدير أو التي أعيد تصديرها، ولا يسقط هذا الالتزام في حالة الإعفاء من الحقوق والرسوم، سواء عند الدخول أو عند الخروج.

¹ ـ المادة 56 من قانون الجمارك المعدل والمتمم.

ويكون التصريح المفصل إلزامي، حيث يفرض قانون الجمارك أن تكون كل البضائع ومهما كانت طبيعتها ومصدرها ووضعيتها في الخارج، منشأها، وطريقة نقلها أو النظام الجمركي الذي ستوضع فيه، يجب أن تكون موضوع تصريح مفصل¹، كما أن التصريح المفصل محرر من طرف المصرح، وهو كذلك عبارة عن وثيقة مكتوبة لتحديد مختلف العناصر المطلوب من أجل تطبيق الحقوق والرسوم الجمركية ومختلف إجراءات الرقابة الجمركية، بالإضافة إلى أن التصريح الجمركي وثيقة رسمية غير قابلة للمراجعة عند تسجيله²، وطبقا لنص المادة 76 من قانون الجمارك، يجب إيداع التصريح المفصل لدى مكتب الجمارك في أجل أقصاه واحد وعشرون (21) يوما كاملا ابتداء من تاريخ تفرغ البضاعة أو تاريخ تسجيل الوثيقة التي تم بموجبها الترخيص بنقل البضائع أو تفرغها. وعند انقضاء أجل واحد وعشرون (21) يوما كاملا من وضع البضائع في مخازن ومساحات الإيداع المؤقت دون التصريح بها، فإن هذه البضائع توضع تلقائيا في نظام الإيداع المؤقت، ويقصد به تخزين البضائع في محلات تعيينها الجمارك لمدة محددة، تتصرف إدارة الجمارك بعد انتهائها في هذه البضائع ضمن الشروط المحددة في هذا القانون³.

وينشأ الإيداع الجمركي إما في مخازن تابعة لإدارة الجمارك وإما في محلات معتمدة من قبلها، ويمكن إنشاء هذه المحلات على الخصوص في المستودع العمومي أو في المخازن ومساحات الإيداع المؤقت⁴، وتوضع قيد الإيداع الجمركي:

¹ _ المقرر رقم 12 مؤرخ في 1999/02/03 يحدد شكل التصريح المفصل والبيانات، الجريدة الرسمية رقم 22 المؤرخة في 1999/03/31، ص 10.

² _ عمر سدي، عبد الرحمان بن عمار، النظام القانوني للتصريح المفصل في ضوء قانون الجمارك الجزائري، مجلة آفاق العلمية، المجلد 12، العدد 01، 2020، ص 431.

³ _ المادة رقم 203 من قانون الجمارك الجزائري.

⁴ _ المادة رقم 204 من قانون الجمارك الجزائري.

_البضائع المستوردة التي لم يتم التصريح بها بالتفصيل في الأجل القانوني المحدد بواحد وعشرون (21) يوما كاملا.

_ البضائع المصرح بها بالتفصيل والتي لم يحضر المصرح أو التي لم ترفع بعد الفحص في الأجل القانوني المحدد بخمسة عشر (15) يوما، باستثناء البضائع محل دعوى استحقاق الملكية التي تكون إدارة الجمارك على علم بها¹.
ويجب أن يحتوي التصريح المفصل على عدة بيانات أساسية تتمثل في التعريفية الجمركية، المنشأ والقيمة لدى الجمارك.

_ **التعريفية الجمركية:** هي النص الذي يتضمن جدول الرسوم الجمركية المفروضة على البضائع بحسب نوعها، درجة صنعها ومنشئها، وهي في الوقت ذاته أداة السياسة الجمركية التي تتبعها الدولة في إطار التبادل التجاري الدولي².

أي النص الذي يتضمن قوائم للسلع المفروضة عليها الضريبة، عند استيرادها أو تصديرها وبالرسوم الواجب جبايتها عليها، وعليه فإن التعريفية الجمركية تعتبر أساس السياسة الجمركية للدولة، التي تتبعها في إطار التبادل التجاري الدولي³.

_ **المنشأ:** هو البلد أو القطر الذي تم فيه إنتاج السلعة، وربما يكون الإنتاج في بلد أو قطر معين وتصدير هذه البضاعة في بلد أو قطر آخر، غير البلد التي تم فيه إنتاج أو تصنيع هذه البضاعة، وتحديد منشأ البضاعة يكون لغرض التأكد إذا كانت تتمتع بمزايا تفضيلية، أي كانت هناك اتفاقية بين البلد المستورد والبلد الذي تم فيه إنتاج هذه البضاعة

¹ _ المادة رقم 205 من قانون الجمارك.

² _ حسن عواضة، عبد الرؤوف قطيش، المالية العامة، منشورات الحلبي الحقوقية، 2013، ص 858.

³ _ زايد مراد، دور الجمارك في ظل اقتصاد السوق حالة الجزائر، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2006، ص 252.

على مزايا في التبادل التجاري، وقد تشمل الاتفاقية على إعفاء من الضريبة الجمركية، أو تخفيض الضريبة الجمركية على سلع معينة¹.

_ القيمة: القيمة لدى الجمارك هي وعاء حساب الحقوق والرسوم الجمركية، تستعمل لدى الجمارك لتحديد مبالغ الحقوق والرسوم المستحقة، ويجب على المصريح تقديم الفواتير الخاصة بالبضاعة المنقولة، لتحديد القيمة لدى الجمارك.

وتكتسي القيمة لدى الجمارك أهمية خاصة من بينها حساب الضرائب والرسوم الجمركية التي تصفى حسب النسبة لقيمة البضائع، إعداد إحصائيات التجارة الخارجية وكذا مراقبة التجارة الخارجية والمبادلات².

_ البيانات الأخرى الموجودة في التصريح المفصل: بالإضافة إلى البيانات الأساسية السابقة يجب أن يحتوي التصريح المفصل على بيانات أخرى وتتمثل في رمز النظام الجمركي المختار، عدد الحاويات، طبيعة الطرود، علاماتها، رقمها، عددها ووزنها الإجمالي.

الحالات المبسطة في إيداع التصريح: تتمثل الحالات المبسطة في إيداع التصريح في التسهيلات التي تمنح للمصرحين والتي تتمثل في التصريح غير الكامل والتصريح المسبق.

_ التصريح غير الكامل (التصريح المؤقت): يجوز لإدارة الجمارك ولتوافر أسباب معينة أن تسمح للمصرح الذي لا تتوفر لديه المعلومات الضرورية والكافية لتحرير التصريح المفصل أو أنه لا يملك الوثائق الكافية بخصوص البضاعة من أجل تحرير تصريح غير كامل أو مؤقت، بعد أن يتعهد المصريح بتقديم الوثائق الناقصة واستكمال هذا التصريح في الآجال المحددة من طرف إدارة الجمارك، وتعد البيانات الواردة في التصريحات

¹ _ أشرف أحمد العدلي، التجارة الخارجية، مؤسسة طيبة، مصر، 2006، ص 159.

² _ زايد مراد، مرجع سابق، ص 261.

التكميلية وثيقة واحدة غير منفصلة عن البيانات الواردة في التصريحات التي تكملها، ويسري مفعولها ابتداء من تاريخ التصريح المفصل، ونص المشرع الجزائري على التصريح غير الكامل بموجب المادة 86 من قانون الجمارك.

_ التصريح المسبق: يكون هذا التصريح في حالة الاستيراد إذا كان مالك البضاعة أو المصرح يملك معلومات كافية عن البضاعة، فيقوم بتقديم تصريح مسبق قبل وصول البضاعة إلى الإقليم الجمركي.

هذا لإضفاء أكثر مرونة وسرعة لعملية الجمركة، وجعل القانون هذا التصريح بدون أثر قانوني، بحيث يمكن تعديله إلى غاية وصول البضائع، ويكون هذا التصريح غالبا إذا تعلق الأمر بالبضائع الخطيرة أو القابلة للتلف، وعلى المصرح أن يكمل تصريحه بالبيانات الناقصة في أجل ثمانية (08) أيام من وصول البضائع¹.

_ التصريح المبسط: نصت المادة 82 من قانون الجمارك على أنه يحدد المدير العام للجمارك بمقررات الحالات التي يجوز فيها تعويض التصريح المفصل بتصريح شفوي أو مبسط، وكذا الشكل والبيانات والشروط التي يجب أن تكتب فيها هذه الأخيرة، وحسب نص المادة الثانية (02) من المقرر رقم 02 يمكن للعمليات التالية أن تستفيد من اكتتاب تصريح مبسط بدلا من التصريح المفصل²:

_ الاستيرادات المؤقتة من قبل السفارات والمصالح الدبلوماسية والقنصلية والأعضاء غير المقيمين أو الأجانب القادمين للإقامة المؤقتة في الجزائر وفقا لأحكام المادة 197 من قانون الجمارك.

_ استيراد السيارات من قبل السفارات والمصالح الدبلوماسية والقنصلية والأعضاء الأجانب لبعض الهيئات الدولية المقيمة في الجزائر أو الممثل فيها.

¹ _ زايد مراد، مرجع سابق، ص 366.

² _ المقرر رقم 02 مؤرخ في 1999/02/03 يحدد الحالات التي يجوز فيها تعويض التصريح المفصل بتصريح مبسط.

- _ التصديرات المؤقتة المحققة من طرف المسافرين الذين سيقومون مؤقتا خارج الإقليم الجمركي والمتعلقة بالأشياء المعدة خصيصا لاستعمالهم الشخصي.
- _ القبول المؤقت للبضائع الموجهة لإعادة التصدير على حالتها.
- _ العبور حسب الإجراء المبسط.
- _ الاستيراد المؤقت للسيارات البرية ذات الاستعمال التجاري.
- _ **رخصة الفحص:** عندما لا تتوفر لدى المصريح جميع المعلومات اللازمة لإعداد التصريح الجمركي، يرخص له أن يفحص البضائع قبل التصريح بها ويأخذ عينات منها، وفي هذه الحالة، يجب قبل الشروع في فتح أي فتح للطرود، تقديم تصريح للاطلاع يسمى رخصة الفحص، ويحدد شكل هذه الرخص والشروط التي يجوز بموجبها السماح بأخذ العينات بمقرر من المدير العام للجمارك¹.
- _ **التعديل والإلغاء:** لا يمكن تعديل التصريحات المسجلة، غير أنه يمكن أن يرخص للمصريح بتصحيح التصريحات المسجلة في حالات وطبقا للشروط المحددة بقرار من الوزير المكلف بالمالية، ويمكن للمصريح أن يطلب إلغاء التصريح²:
- عند الاستيراد:** إذا أثبت أن البضائع تم التصريح بها بالتفصيل خطأ تحت نظام جمركي غير مناسب أو أنه لم يعد للتصريح ما يبرره نظرا لظروف خاصة.
- عند التصدير:** إذا أثبت أن البضائع لم تغادر الإقليم الجمركي وأنه لم يستفد من امتيازات مرتبطة بالتصدير أو قام بإعادتها.
- وعندما تبلغ مصلحة الجمارك نيتها في القيام بفحص البضائع، فإن طلب الإلغاء لا يقبل إلا بعد أن يتم هذا الفحص ولم تتم معاينة أية مخالفة.

¹ _ المادة رقم 84 من قانون الجمارك الجزائري المعدل والمتمم.

² _ المادة رقم 89 و المادة رقم 19 مكرر من قانون الجمارك الجزائري.

المحور الرابع: التنظيم الإداري للموانئ: _ مهام السلطة المينائية ميناء جن جن نموذجاً _

التنظيم الإداري عبارة عن تركيبة تنظم مختلف أجزاء المؤسسة من مكاتب ومصالح تختص كل مصلحة في جانب من الجوانب المهمة للتسيير والتنظيم، ترتبط مجمل الهياكل فيما بينها ارتباطاً تكاملياً بالإضافة أن الهيكل التنظيمي يتميز بالتدرج الذي يحدد العلاقة بين المديرية العامة ومختلف المديريات على مستوى ميناء جن جن، لكل مديرية دور في تحقيق أهداف المؤسسة وكل عامل على مستوى هذه المديريات حقوق والتزامات تحدد بشكل رسمي.

المديرية العامة: يترأسها المدير العام الذي يمثل السلطة العليا في المؤسسة، تعتبر العمود الفقري للمؤسسة من الناحية الإدارية والتسييرية تعمل على تنسيق ومراقبة جميع أعمال المؤسسة من عمليات القطر والإرشاد والتشوين والمناولة، بالإضافة إلى تحديد الوضع، تضم هذه المديرية إضافة للمدير العام، الأمانة ومساعد الرئيس المدير العام. **الرئيس المدير العام:** كل شخص طبيعي مؤهل قانونياً لتبني السلطة العليا داخل المؤسسة المينائية وهو الوحيد الذي بيده حق الموافقة أو الرفض لأي عقد أو أي حالة تجارية، له عدة مهام من أجل تحقيق أكبر دخل وزيادة رأس المال والعديد من الأهداف الأخرى المذكورة سابقاً.

مهام الرئيس المدير العام: تتمثل مهام الرئيس المدير العام أساساً في ما يلي:

_التنسيق بين المديريات.

_ مراقبة عمليات كل المديريات.

_ تعيين الترقيات.

_ الربط بين المديريات.

تجدر الإشارة أن الرئيس المدير العام مسؤول عن أي تذكرة أو صك خاص بالتبادلات التجارية.

علاقة الرئيس المدير العام بالأمانة: تعتبر الأمانة العامة تابعة لكل المديريات لها علاقة مباشرة مع الرئيس المدير العام، صلة دائمة تشمل أهم مهامها ما يلي:

_ تعمل على تنظيم البريد على مستوى المديريات.

_ استقبال البريد أو إرساله.

_ فرز البريد وترقيمه.

_ تلقي المكالمات الهاتفية وإخبار المدير بها.

_ ترتيب الوثائق في الخزائن وترتيب مواعيد مع المدير.

مساعد رئيس المدير العام: لا يمكن للمدير القيام بجميع أعماله بمفرده لا بد لوجود مساعد له يساعده في تحقيق المهام الموكلة إليه ومنحه بعض من صلاحيات هـ من أجل تحقيق الأهداف المرجوة.

مساعد رئيس المدير العام: يمكن تعريف مساعد رئيس المدير على أنه كل شخص طبيعي يمارس مهامه تحت سلطة الرئيس المدير العام وفقا للقوانين والتنظيمات المعمول بها.

مهام مساعد الرئيس المدير العام: تتمثل مهامه في:

_ نشر وإذاعة الأهداف المبتغى تحقيقها.

_ مراقبة وتوجيه المديريات.

- إطلاع الرئيس المدير العام على ما تم تحقيقه من سياسات داخل المؤسسة المينائية تمثيل المؤسسة في علاقاتها الخارجية.

المديريات: تعتبر المديريات مصالح تسهر على القيام بمجمل المهام لتقديم خدمات ووظائف تحت إشراف ووصاية المدير الرئيس العام وفقا لتوزيع العمل، ممثلة في ست مديريات تضم 1257 عامل، بين مديريات إدارية ومديريات عملية.

المديريات ذات الطابع الإداري:

تضطلع هذه المديريات بمهام إدارية من خلال تنظيم دوائر ومصالح تسهر على تحقيق الأهداف مسطرة لكل دائرة ضمن برامج واستراتيجيات.

مديرية الموارد البشرية:

يبلغ إجمالي القوى العاملة داخل مديرية الموارد البشرية مائة وواحد وأربعون عامل، لكل عامل اختصاص ومهام معينة.

أولا: دائرة الإدارة العامة: تضم الإدارة العامة ثلاث مصالح تضطلع جاهدة لتحقيق

الأهداف المرجوة من إنشاء المؤسسة المينائية جن جن من خلال ممارسة النشاطات

1_ مصلحة المنازعات: تختص مصلحة المنازعات بالنظر في القضايا التي تكون

مؤسسة ميناء جن جن طرف فيها حيث توزع الوظائف بين ثلاث عاملين على مستوى هذه المصلحة متمثلة فيما يلي:

_ تتبع القضية من تاريخ التبليغ عن طريق المحضر القضائي إلى غاية صدور الحكم

في القضايا الاجتماعية، البحرية، الإدارية، العقارية، والتجارية والجزائية.

_ متابعة النزاع قبل اللجوء للعدالة، تمثيل المؤسسة أمام مفتشية العمل في جلسة الصلح بين أطراف النزاع.

_ النظر إلى المطابقة القانونية والليقطة القانونية.

يقصد بالليقطة القانونية: في حين صدور قانون جديد في الجريدة الرسمية يبلغ للمديريات المعنية.

ويقصد بالمطابقة القانونية: إعادة التحقق من مدى تطبيق المديريات المعنية للقوانين السارية المفعول متابعة كل ما هو متعلق بالتأمين من خلال التصريح بالحوادث ومتابعة الملفات من حيث مطابقة الخبرة للأضرار الفعلية للمؤسسة والحرص على تحصيل تعويض عادل للمؤسسة المينائية.

2_ مصلحة الوسائل العامة: تعمل هذه المصلحة على ما يلي:

_ تسيير برنامج تمويل المؤسسة بالتنسيق مع مختلف المديريات خاصة مديرية الأشغال والصيانة إذا تعلق الأمر بقطع الغيار وتسيير المخازن التابعة لها وهي تحتوى على عدة مخازن منها مخزن قطع الغيار، كما تقوم بإعداد جدول هش ري لحالة الاستهلاك.

_ تحديد احتياجات المؤسسة من حيث لوازم المكتب وتجهيزاته.

_ تأمين السير الحسن لممتلكات الدولة، بما أن الميناء ملكية عمومية يصنف ضمن الأملاك الوطنية العمومية، تجدر الإشارة أن التأمين ينقسم لقسمين ممثلة في تأمينات إجبارية (تأمين ضد الحرائق تأمين ضد الكوارث الطبيعية) وتأمينات اختيارية كتأمين الساحبات والباخرات.

3_ مصلحة الوقاية والأمن: من مهامها:

_ السهر على الأمن والنظافة داخل حدود المؤسسة المينائية.

_ اقتراح خطط النظافة والأمن.

_ التسيير الحسن لوسائل العمل.

_ التدخل الأمني عند الحوادث.

ثانيا: دائرة المستخدمين والتكوين: تتكون هذه الدائرة من مصلحتين:

1_ مصلحة المستخدمين: وتضم مكتبين، مكتب الأجور ومكتب الضمان الاجتماعي

أ_ مكتب الأجور: يختص فيما يلي:

_ تحضير الأوراق التي تحمل مختلف العناصر المتغير للأجور.

- _ إعداد الأجور الشهرية للعاملين على مستوى المؤسسة.
- _ إعداد الأوراق التي تخص الضمان الاجتماعي للعمال وإرسالها لمصلحة المالية.

ب_ مكتب الضمان الاجتماعي: يختص فيما يلي:

- إعداد الوثائق الخاصة بالتقاعد.
- إعداد الوثائق الخاصة بالحوادث العملية.
- تسجيل أوراق العلاجات الطبية الخاصة بالعاملين في المؤسسة.

2_ مصلحة التكوين: تعمل على:

- _ وضع سياسات لتكوين أفراد المؤسسة.
- _ مراقبة وتتبع التكوينات.

مديرية القيادة المينائية:

يشرف على هذه المديرية شخص طبيعى له صفة مدير القيادة المينائية مسؤول تحت سلطة الرئيس المدير العام على مجموعة مصالح القيادة المينائية (حركة السفن، الشركة، الأمن) تتمثل مهام مدير القيادة المينائية أساسا في:

_ السهر على الاستغلال العقلاني لمواقع الرصيف في الميناء وهذا برئاسة لجنة مكلفة بتحديد

وتوفير المواقع في الرصيف مع متابعة البرامج المسطر من طرفها.

_ السهر على تطبيق القوانين الخاصة بالتنقل والتفريغ والشحن بالتنسيق مع مديرية الاستغلال

التي تغير اسمها إلى مديرية العمليات حاليا.

_ تحديد أولوية السفن بالتنسيق مع مديرية العمليات، يتفرع عن هذه المديرية دائرتين:

1_ دائرة المساعدة والملاحة: من مهامها:

_ متابعة السفن منذ وصولها إلى المرفأ أو خروجها من الميناء باعتباره نقطة من الساحل.

_ تنسيق وتنظيم عمليات القيادة.

_ أخذ الاحتياطات اللازمة من حيث الوسائل البشرية والمادية اللازمة لمختلف عمليات المساعدة والملاحة.

_ السهر على الصيانة الجيدة لمختلف المعدات والآلات الموجودة تحت مسؤوليتها.

2_ دائرة الشرطة الملاحية: من بين مهامها:

_ احترام القوانين الداخلة فيما يخص الشرطة والأمن.

_ الوقاية ومساعدة الحماية المدنية وقواعد البواخر وتقوم بحماية البواخر من كل الأخطار المتوقعة.

_ تقوم بتنفيذ القرارات الصادرة عن الرئيس المدير العام ومدير القيادة المينائية.

مديرية الإعلام والتسويق: لكل مديرية مدير تتكون هذه المديرية من دائرتين ممثلتان في:

1_ دائرة الإعلام الآلي: من مهامها:

- التكفل بالسير الحسن لتجهيزات الإعلام الآلي على مستوى جميع المديريات.
- استغلال برامج الإعلام الآلي واستغلالها بفعالية.
- متابعة التطور العلمي والاستفادة منه لتحسين أداء المؤسسة وبالتالي مواكبة هذا التقدم والتماشي معه.

2_ دائرة الدراسات والتنمية: وأهم أعمالها ما يلي:

- _ دراسة الإحصائيات والتغيرات الملاحظة فيما يخص التبادلات الخاصة بالنقل.
- _ إعداد إحصائيات الحاجيات اللازمة في كل المجالات داخل المؤسسة المينائية.
- _ وضع استراتيجية الإعلان والاتصالات.

_ التمكن من تكنولوجيا النقل البحري وتقنيات النقل والتوزيع.

مديرية المالية والمحاسبة:

تشتمل هذه المديرية بالإضافة للأمانة ومدير هذه المديرية على دائرتين وكل دائرة مصالح متمثلة في:

1_ دائرة المحاسبة: تظم مصلحتين مصلحة المحاسبة العامة ومصلحة المحاسبة

التحليلية، وهي من أهم الدوائر على مستوى المؤسسة من مهامها:

_ تطبيق الأحكام الخاصة بالمحاسبة ومراقبة مختلف العمليات.

_ المشاركة في تحضير الميزانية العامة للمؤسسة.

_ متابعة التطبيق الميداني للميزانية العامة.

_ القيام بإعداد جداول ترتيب التكاليف والإيرادات.

_ المشاركة في إعداد مخططات التمويل.

2_ دائرة المالية: من أهم المصالح على مستوى المؤسسة من مهامها:

_ تنظيم سياسة التمويل داخل المؤسسة المينائية.

_ تحليل فترات الإنجاز.

_ تسيير أموال المؤسسة (شيكات، سيولة).

_ مراقبة كل المصاريف الخاصة بالصندوق.

_ مراقبة جميع الكشوفات البنكية.

_ متابعة الاستثمارات التي تخص استيراد وسائل الإنتاج وعقود ورشات البناء المتنوعة.

المديرية ذات الطابع العملي: تضطلع هذه المديرية بمهام عملية لتحقيق نتائج

ومخرجات ناجحة كما هو معد له على مستوى المديرية الإدارية عن طريق مصالح

متخصصة في عدة مجالات.

مديرية العمليات: يتأسس هذه المديرية مدير شخصي طبيعي خاضع لسلطة الرئيس المدير العام، من أهم مهامه تطبيق القرارات الصادرة من الرئيس المدير العام حيث تنقسم هذه المديرية لدائرتين متمثلتان في:

1_ دائرة الشحن والتفريغ: تضم هذه الدائرة عدة مصالح متمثلة في:

أ_ مصلحة الشحن: مكلفة بـ :

- تسيير عمليات الشحن.
- مراقبة البواخر عند الشحن.
- معالجة البضاعة وفقا لشروط التخزين، يقصد بمصطلح الشحن: وضع البضاعة على ظهر السفينة في الميناء المتفق عليه لنقلها إلى ميناء الوصول.

ب - مصلحة التفريغ: يقصد بمصطلح التفريغ: إخراج البضاعة من السفينة والقيام

- بوضعها على رصيف الميناء أو تفريغها في صنادل ونقلها إلى رصيف الميناء، مكلفة بـ:
- القيام بعمليات التفريغ وتوزيع العتاد.
 - القيام بعمليات تخزين البضائع.

_ تحرير الإحصائيات المتعلقة بعمليات التفريغ.

ج_ مصلحة البرمجة والتخطيط: مكلفة بـ:

- برمجة عمليات التفريغ.
- متابعة استخدام المعدات.
- السهر على تطبيق القرارات الإدارية.
- تحديد أسعار الخدمات.

3_ دائرة التجارة: من مهامها:

- تسويق الخدمات المقدمة من طرف المؤسسة (نشاطات المؤسسة) التي ذكرت سابقا.

- تسيير الاستغلال لمحطات لها مصلحة واحدة تسمى بمصلحة الفوترة.
- مصلحة الفوترة:** تتكفل بمهمة جمع وتحرير الفواتير لجميع خدمات المؤسسة المينائية، كما تتكفل بمراقبة الأسعار المعمول بها.
- الرد على شكاوي الزبائن المعنيين بالخدمات المقدمة.
- تحرير عقود الأملاك المينائية.
- مديرية الأملاك والصيانة:** تعمل هذه المديرية على تطبيق القوانين داخل المؤسسة التي تخص المعدات والمنشآت، كما تعمل على حماية هذه الأخيرة مكونة من دائرتين هما:
- أولاً: دائرة الصيانة:** تقوم بالتنسيق بين جميع المديريات والمصالح التابعة لها من خلال مصالح أهمها:

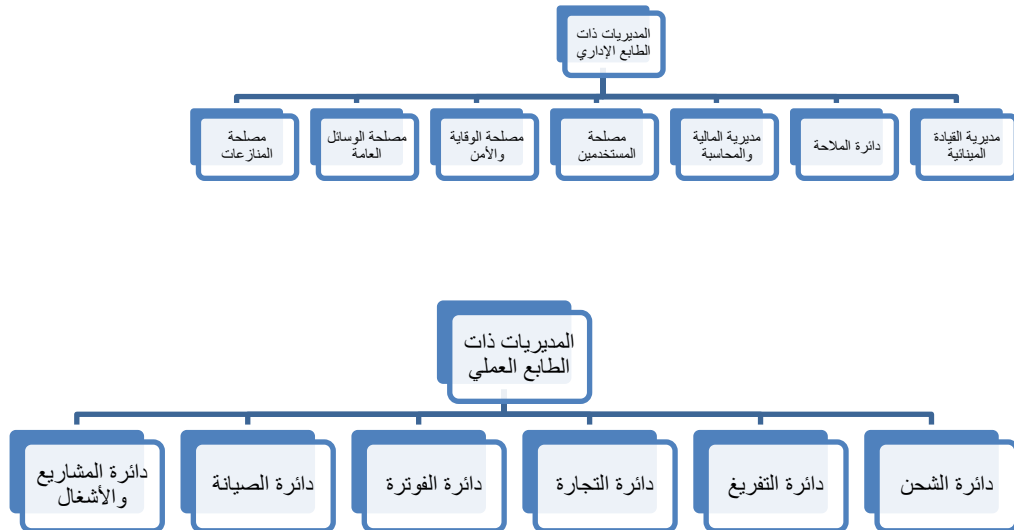
1_ مصلحة الصيانة: من مهامها:

- القيام بتطبيق واحترام مقاييس تضمن مدة أطول لصلاحية المعدات.
- صيانة عتاد ومعدات المؤسسة المينائية.
- 2_ **مصلحة الأشغال:** من مهامها:
- _ تتبع الأشغال من حيث المواد المستخدمة في عمليات الصيانة.
- _ تعيين المساحات الخاصة بالبناء أو مواقف الشاحنات.
- _ مراقبة أي مخالفة يمكن حدوثها في ميدان الأشغال وتحديد قيمة الخسائر جراء ذلك في إطار المحافظة على الأملاك الوطنية.

ثانياً: دائرة المشاريع والأشغال الجديد: من مهامها:

- _ متابعة ومراقبة كل الصفقات والعقود التي تبرم مع مختلف المؤسسات.
- _ إمضاء فواتير أعمال نهاية الشهر من أجل المصاريف.
- _ القيام بعملية اختيار المقاولين لمختلف الأشغال المقترحة.
- _ القيام باختيار دائرة الاحتياجات الممكنة الخاصة بالأشغال عند نهاية المشروع.

شكل توضيحي للتنظيم الإداري والهيكل للسلطة المينائية:



حالة عملية لإجراءات ومراحل دخول السفينة للميناء:

إجراءات حصول السفينة على خدمات بخصوص عمليات النقل البحري

للبنائ:

خلال عمليات النقل البحري تمر السفينة بثلاث مراحل منذ وصولها الميناء إلى غاية

خروجها، خلال هذه المراحل تستفيد من جملة من الخدمات تتمثل فيما يلي:

المرحلة الأولى: دخول السفينة الميناء - استقبال السفينة -:

عند وصول السفينة إلى المرسى ودخولها الميناء يكون وفق إجراءات خاصة:

_ يُعقد إجتماع يومي في مديرية قيادة الميناء ويسمى مؤتمر تحديد وضعية السفن،

يحضر الإجتماع كل من: _ مدير قيادة الميناء.

_ رئيس دائرة الأمن والحراسة.

- _ ضابط الميناء .
- _ ممثل عن مديرية الشحن والتفريغ.
- _ ممثل عن وكيل السفينة على مستوى الميناء .
- _ مستقبل البضاعة.
- _ يكون حضور مدير قيادة الميناء كونه المسؤول الأول عن جميع التحركات التي تتم على مستوى الحوض المائي للميناء .
- _ أما بالنسبة لرئيس دائرة الأمن والحراسة تكمن أهمية حضوره في كونه العارف بخصائص الأرصفة من طول وعمق، وبالتالي فهو قادر على تعيين أنسب مكان لرسو أي نوع من السفن.
- _ بالنسبة لضابط الميناء فهو مكلف بمتابعة المناورة الخاصة برسو السفينة، كما يهتم بالأماكن التي يتم فيها ربط السفينة.
- _ أما بالنسبة لممثل مديرية الشحن والتفريغ، فهو يقدم معلومات عن الشحن والتفريغ على مستوى سطح السفن وخاصة الراسية، والمتواجدة فعلا على الرصيف، ويعطي تقديرات حول المدة اللازمة المتبقية من أجل إنهاء عمليات الشحن والتفريغ حسب الحالة.
- _ أما وكيل السفينة فدوره يكمن في إعداد بطاقة تنبؤ وتسليمها خلال الإجتماع حول السفينة التي ينتظرها وذلك قبل وصولها الميناء على الأقل ب 48 ساعة، حيث تحمل البطاقة المواصفات الخاصة بالسفينة ونوع الحمولة والوقت المقدر لوصول السفينة إلى الميناء .
- _ أما مستقبل البضاعة فيكون حضوره مفيد خاصة عند تقديم إجابات حول مختلف الاستفسارات الخاصة بطبيعة البضاعة ونوعها ومواصفاتها.
- _ إجراءات دخول السفينة إلى الميناء :

_ عند وصول السفينة إلى نقطة دخول مياه الميناء يقوم ربانها بعملية الاتصال اللاسلكية مع برج المراقبة وذلك عن طريق قناة تحمل رقم معين، وفي حالة وجود خلل في جهاز الراديو يقوم بالاتصال بقناة أخرى لاسلكياً.

_ عند تلقي الاتصال يقوم ضابط الراديو بإعطاء التعليمات اللازمة للسفينة وهي على بعد 4 أميال أو أكثر، حيث يطلع الضابط أولاً على وثيقة أعمال مؤتمر تحديد وضعية السفن، وتكون تعليماته كما يلي:

_ إذا كان اسم السفينة موجود في قائمة السفن التي تدخل الميناء في ذلك اليوم يقوم ضابط الراديو بإعطاء تعليمات الدخول إلى ربان السفينة بقوله: "تدخلون مباشرة"، وذلك بعد أخذ مواصفات السفينة.

_ أما إذا لم يرد اسم السفينة في القائمة، يعطي ضابط الراديو تعليمات برمي المخطاف حيث يكون عليها الانتظار في شمال غرب مدخل الميناء كونه المكان المناسب بحيث تكون السفينة في مأمن من الرياح، حيث يقوم وكيل السفينة المعنية بالانتظار بإتمام إجراءات تسجيل اسم السفينة في قائمة الدخول للميناء في ذلك اليوم.

_ يتم تقديم خدمتي الإرشاد والقطر للسفينة الداخلة للميناء حيث تقدم هاتين الخدمتين في وقت واحد، حيث يقوم ضابط الراديو بإصدار التعليمات للمرشد الذي يركب زورق الإرشاد البحري وينقله إلى مكان تواجد السفينة في مدخل الميناء ويصعد إلى السفينة ليقوم

بتوجيهها بصفته يعرف خصائص المياه الداخلية للميناء والممرات الملاحية ومركز الرسو.

_ يتبع زورق الإرشاد سفينة القطر أو سفينتي القطر حسب حجم السفينة، حيث يتم ربط سفينة القطر بالسفينة المعنية بالدخول للميناء ومن ثم يتم قطرها (جرها)، وعند الاقتراب من مركز الرسو يقوم كل من ضابط الميناء الموجود على الرصيف والمرشد على متن السفينة وقائد سفينة القطر بالاتصالات اللاسلكية من أجل تأمين توقف السفينة في مركز الرسو بدقة عالية.

**ملاحظة: تستخدم سفينة قطر واحدة بالنسبة للسفن ذات حجم أقل من 4 آلاف tjb،
وسفینتی قطر بالنسبة للسفن ذات حجم أكثر من 4 آلاف tjb.**

- _ يتم ربط السفينة عند وصولها إلى الرصيف، حيث يقوم عمال الرصيف بربط الحبال التي يرميها البحارة في الأماكن التي يحددها ضابط الميناء.
- المرحلة الثانية: مكوث السفينة على الرصيف:**
- _ حيث يتم وضع سلم الهبوط ومن خلاله يمكن الصعود إلى السفينة لكل من ضابط الميناء، طبيب الميناء، الجمارك، شرطة الحدود ووكيل السفينة.
- _ يلتزم ربان السفينة بتقديم الوثائق المطلوبة لمكتب الجمارك وذلك خلال ال 24 ساعة الأولى من الوصول للميناء وتتمثل فيما يلي:
- _ بيان الحمولة المعدة للتفريغ مرفق عند الاقتضاء بترجمته مصادق عليها.
- _ بيان الحمولة الخاصة بمؤونة السفينة وأمتعة البحارة.
- _ يقدم الربان تصريح موجز حتى لو كانت السفينة فارغة.
- _ يعتبر التزود بالوقود خدمة تقدم للسفينة حسب الطلب، حيث تتولى شركة نفطال ذلك بمساعدة طوافة عائمة تبلغ حمولتها 1500 طن.
- _ يمكن أن تتزود السفينة بالماء إما أثناء رسوها على الرصيف من طرف عمال البلدية، حيث تقدم هذه الخدمة قبل ربط السفينة أو تتزود بهذه الخدمة بعيدا عن الرصيف.
- _ تقديم المؤونة لطاقم السفينة حيث يتولى وكيل السفينة تحضير ما يحتاجه الطاقم من مؤونة وذلك من خلال شرائها من الأسواق المتواجدة بمدينة الميناء.
- _ يمكن أن تصعد أيضا إلى السفينة فرقة قمع الغش، إذ تقوم المفتشية الجهوية للتحقيقات الاقتصادية وقمع الغش بأخذ عينات من البضائع قصد اختبار مدى صلاحيتها للاستهلاك وموافقة المفتشية على الشروط الإلزامية من أجل السماح بتفريغ الحمولة.

- _ إذ أن عدم الموافقة على صلاحية الحمولة يلزم صاحبها بإعادتها أو تصريفها في موانئ أخرى.
- _ فتح المخازن وصعود عمال التفريغ.
- _ تقديم الوثائق الإدارية من قبل وكيل السفينة حول مخطط وبيان الحمولة.
- _ تفريغ البضاعة.
- _ تطهير السفينة (المطبخ ودورات المياه).
- _ كنس العنابر والأرصفة.
- _ إنجاز وثيقة خاصة بالتحفظات إن وجدت.
- المرحلة الثالثة: مغادرة السفينة:** وتعتبر هذه آخر مرحلة وأبسطها.
- _ رفع السلم وتحضير زورق الإرشاد من أجل الخروج، ويتم أيضا تحضير سفينة القطر.
- _ فك رباط السفينة وقطر السفينة للخروج.
- _ حيث يتم إرشاد السفينة أثناء مغادرة الميناء حتى تخرج بصفة كاملة من مخرج الميناء.

المحور الخامس: الرقمنة في الميناء:

سجل ميناء الجزائر خلال الثلاثي الثاني من سنة 2025 تطوراً ملحوظاً في أدائه، حيث ارتفعت الصادرات غير النفطية بأكثر من 42% مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي، منتقلة من نحو 300 ألف طن إلى ما يزيد عن 430 ألف طن.

كما أن هذا التحسن يعكس تحولاً تدريجياً في دور الميناء من مجرد منفذ تقليدي للتجارة إلى أداة استراتيجية لدعم الصادرات وتنويع الاقتصاد الوطني، في سياق الجهود المبذولة للتقليل من التبعية للمحروقات وبناء قاعدة إنتاجية أكثر تنوعاً، وهذه القفزة لم تأت من فراغ، بل كانت ثمرة لإصلاحات وإجراءات عملية شملت تدشين ثلاثة أرصفة جديدة قادرة على استقبال سفن من الحجم الكبير، وإنشاء فضاءات جمركية ولوجستية ورقمية ساهمت في تسريع عمليات الشحن والتفريغ.

كما أن تقليص فترة رسو السفن من 5 أيام كمعدل سابق إلى نحو 3.4 أيام خلال 2025، انعكس مباشرة على رفع المردودية وخفض التكاليف بالنسبة للمتعاملين الاقتصاديين.

غير أن الخبر حذر من أن استدامة هذه النتائج الإيجابية مرهونة بمعالجة عدد من التحديات. أبرزها تحديث البنية التحتية بشكل أكبر، وتوسيع قدرات التخزين، إلى جانب الإسراع في الرقمنة الكاملة للإجراءات الجمركية والعمليات اللوجستية. فضلاً عن تحسين الربط مع شبكات النقل البري والسكك الحديدية.

كما أشار إلى أن المنافسة القوية من موانئ البحر الأبيض المتوسط تفرض تحسين نوعية الخدمات، تقليص آجال المعاملات الجمركية، وتشجيع الشراكات مع شركات النقل البحري العالمية ذات الخبرة العالية.

رقمنة الموانئ البحرية هي اتجاه سريع التوسع في القطاع البحري. من خلال نشر أدوات التشغيل الآلي، يمكن للموانئ والمحطات إدارة الأشخاص والسفن والبضائع التجارية بكفاءة بطريقة أكثر أمانًا وتبسيطًا بطريقة فعالة.

يعد التخلص من الإجراءات الورقية اليدوية أحد أهم مزايا الرقمنة، يمكن للموانئ البحرية معالجة وتتبع البضائع بدقة باستخدام أحدث أدوات التشغيل الآلي، مثل بوابات العملاء واللوجستيات، يمكن تبسيط العمليات في المحطة من خلال دمج الرافعات وأنظمة تتبع البضائع والعمليات اللوجستية باستخدام التكنولوجيا الرقمية يؤدي ذلك إلى تحسين الكفاءة والتحول لتحقيق إيرادات أفضل وتقليل الأخطاء البشرية.

كما يمكن للموانئ البحرية تتبع موقع وحالة البضائع والسفن باستخدام تحليلات البيانات في الوقت الفعلي ومراقبتها، مما يعزز الأمن والشفافية لجميع الأطراف المشاركة في سلسلة التوريد، بالإضافة إلى ذلك، فإنه يتيح تخطيط وإدارة عمليات الميناء بشكل أفضل، مما قد يعزز الإنتاج ويقتصر أوقات انتظار السفن.

يمكن أن تؤدي الرقمنة أيضًا إلى تحسين الأمن والسلامة في الموانئ البحرية، قد تقوم الموانئ البحرية بمراقبة وإدارة الوصول إلى الميناء بشكل أفضل من خلال استخدام التقنيات المتطورة مثل تحديد الهوية البيومترية والمراقبة بالفيديو، والتي تضمن السماح فقط للأفراد والبضائع المصرح لهم بالدخول من خلال الرقمنة المحسنة، يمكن تحسين الأمن والمراقبة لتجنب أي سرقة أو تدخلات.

بالإضافة إلى ذلك، قد تؤدي الرقمنة إلى موانئ بحرية ذات استدامة بيئية أفضل. قد تعمل الموانئ البحرية على تحسين استهلاك الطاقة وتحسين بصمتها الكربونية مع تقليل التأثير البيئي لعملياتها من خلال تنفيذ أنظمة الطاقة الذكية والتكنولوجيا الفعالة. هذا يمكن أن يعزز سمعة الميناء من خلال إظهار التفاني في العمليات الأخلاقية والمستدامة.

يتم الآن تجهيز عملية حركة المنفذ والبوابة الطرفية بـ RFID ووضع العلامات الجغرافية وكاميرا تحدد تفاصيل السيارة والبضائع أثناء دخول الميناء ومغادرته، تم دمج هذه المعدات وتعمل جنباً إلى جنب مما يؤدي إلى تقليل الازدحام عند بوابة الميناء. أثبتت الرقمنة أن قطاع الموانئ والخدمات اللوجستية يستفيد من الاستثمار ويقلل من الاعتماد على التدخل اليدوي هناك من خلال زيادة سعادة العملاء ورضاهم.

المحور السادس: الإدارة البحرية في ضمان أمن وسلامة الممتلكات المينائية:

نص المشرع الجزائري على أمن الموانئ في الباب الثاني من المرسوم التنفيذي رقم 01-02 المؤرخ في 06 جانفي 2002، المحدد لنظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها: أولاً: الأملاك العمومية البحرية: تشمل الأملاك العمومية البحرية ضمن حدود المياه الإقليمية:

_ المياه الإقليمية وملاحتها.

_ المياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي إبتداء منه قياس المياه الإقليمية وهي تضم الخلجان الصغيرة والشواطئ التي تضم منطقة الساحل المغطى بأعلى مد خلال السنة في ظروف جوية عادية وبأراضي الانحسار والاتصال البحرية والموانئ والتركيبات المباشرة والضرورية والأغراض المستخدمة عادة للتحميل والتوزيع ورسو السفن والمنشآت العمومية وبصفة عامة الأماكن المهيأة والمخصصة للاستعمال العمومي¹.

إن التعدي على ملحقات الأملاك العمومية البحرية يعاقب عنه طبقاً للقوانين والأنظمة الجاري العمل بها².

الهدف من السلامة والأمن داخل الميناء: تهدف إجراءات الأمن والسلامة داخل ميناء إلى:

¹ _أنظر_ المادة 07 من الأمر 76-86 من القانون البحري الجزائري.

² _أنظر_ المادة 12 من الأمر 76-86 من القانون البحري الجزائري.

- _ سلامة وامن العاملين بالميناء .
- _ سلامة السفن منذ دخولها الميناء إلى سوها على الرصيف مع ضمان سلامتها من جميع المخاطر والأضرار .
- _ سلامة عمليات الشحن والتفريغ، وتوافر وسائل الأمن والسلامة المتواجدة على الرصيف، والتأكد من الاختيار الأمثل نوعية الرصيف إمكانياته حسب نوعية السفينة وكمية وأنواع البضائع التي عليها .
- _ سلامة وتأمين البضاعة منذ خروجها من السفينة إلى المخازن الجمركية داخل الميناء أو خارجه خاصة البضاعة الخطرة .
- _ سلامة ونظافة كل من السطح المائي والأراضي لمنطقة الميناء والتأكد من عدم تعرضه للملوثات المختلفة وتأمينها ضد مخاطر الحوادث .
- _ التأكد من تطبيق قواعد السلامة والأمن للعاملين بمنطقة الميناء من مختلف القطاعات والإدارات من خلال هذه القواعد التنظيمية نجد أن المشرع الجزائري أكد على وجوب السلامة لحماية الأرواح والممتلكات داخل الميناء وكل محيطه بالاستعانة بوسائل تقنية وأعوان مكلفين بالرقابة لتأمين واستقرار الهياكل المينائية ومن هذه الوسائل:
- * جهاز سكانيير لمعرفة الأمتعة والبضائع المحتملة وتحديد نوعيتها .
- * جهاز سكانيير خاص بالسيارات والشاحنات .
- * وسائل الاتصال السلكية واللاسلكية التي يجب توفيرها للموظفين المكلفين بالحماية .
- * كاميرات المراقبة التي توضع في الأماكن التي تحددها اللجنة الأمنية .
- وتوضع هذه الأجهزة خاصة عند المدخل الرئيسي للميناء، وفي قاعات انتظار المسافرين والبطاقات المغناطيسية، وفي أماكن تسليم البضائع ومداخل السفن، كما يجب تدريب الكوادر البشرية العاملة بالميناء لدورها الفاعل في ضبط الأمن .

ثانياً: القواعد العامة لأمن الموانئ: تسهر الإدارة المينائية على ضمان المحافظة على الممتلكات العمومية المينائية، والمحافظة على مساحات الماء وأعماق الأحواض، إضافة إلى تنظيم حركة الملاحة، وتنظيم حركة الأشخاص داخل الموانئ، سوف نتطرق إلى هذا الدور بالتفصيل في العناصر التالية:

01_ المحافظة على الممتلكات العمومية المينائية: هناك جملة من التدابير يجب

احترامها لضمان سلامة المباني والمنشآت التابعة للأملاك العمومية المينائية، إذ منع المشرع ما يلي:

- _ شحن أو تفريغ البضائع التي من شأنها إتلاف المباني المينائية.
- _ مرور أو توقف السيارات أو الآلات والتجهيزات على رؤوس الأرصفة وقنوات الرافعات والسكك الحديدية، وفي جميع المباني الغير مخصصة لهذا الغرض.
- _ سد طرق المرور والسكك الحديدية ومجاري الصرف، وكذا كل المداخل إلى المنشآت المينائية.
- _ وضع علامات أو لوحات إرشادية على الجدران والأسوار وبصفة عامة كل مجموع المنشآت التابعة للأملاك العمومية المينائية دون موافقة مسبقة من السلطة المينائية وحسب الشروط المحددة من طرفها.
- _ رمي أو إيداع أتربة أو قاذورات ونفايات والفضلات الناتجة عن التجارة والصناعة أو أي شيء آخر في الموانئ أو ملحقاتها¹.
- _ يلزم كل شخص أو متعامل أنجز على الأرصفة والسطوح الترابية وملحقات أخرى للميناء، عمليات ألحقت أضرار بالمباني والمنشآت بإشعار المصالح التابعة للسلطة

¹ _أنظر_ المادة 54 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01.

المينائية فوراً، أو إعادة تصليحها وإلا تعرض للعقوبات والمتابعات المنصوص عليها في التشريع المعمول به¹.

02_ المحافظة على مساحات الماء وأعماق الأحواض: لا يسمح لأي شخص بإلحاق

الضرر بسلامة الموانئ ومساحات الماء في أعماقها ونظافتها وكذا منشآتها، ويمنع خاصة ما يلي:

_ طرح في أحواض الميناء والمرسى مياه قد تحتوي على المحروقات ومواد خطيرة ومواد كيميائية ونفايات سامة ومواد سامة ومواد مضرّة بالصحة أو مواد علكة وبصفة عامة كل مادة مضرّة بالمحيط البحري.

_ رمي أو إلقاء من السفينة رءوم أو قاذورات سفينة أو مختلف المواد على الأرض أو في مياه الموانئ وملحقاتها.

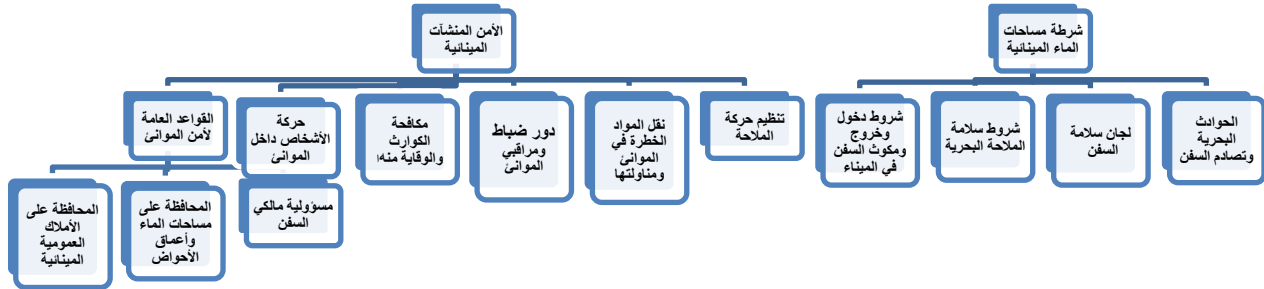
_ شحن وتفرغ أو نقل مواد قابلة للتفتت أو هشة دون إقامة أحواض ملائمة إلا بإعفاء من السلطة المينائية².

_ يجب إبلاغ السلطة المينائية في حالة رمي أو سقوط جميع المواد أو النفايات مهما كان مصدرها، ويلتزم المسؤول عن هذا الرمي بالقيام بتنظيف المساحات المائية والمنشآت المتسخة، وأيضاً ترميم أو إعادة ترميم الأعماق عندما يتسبب في تقلص الأعماق الضرورية للرصيف، ويكون ذلك علة نفقته، دون الإخلال بالعقوبات والمتابعات التي يمكن أن تباشر ضده³.

¹ أنظر_المادة 55 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02.

² أنظر_المادة 56 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02.

³ أنظر_المادة 57 من المرسوم التنفيذي رقم 01-02.



إجراءات الأمن والسلامة المينائية:

تعتبر الموانئ من أوسع المجالات حاجة لتطبيق المفاهيم الشاملة للسلامة والأمن، كونها مكان لاستقبال السفن، وحركة البضائع والعديد من المواد الخطرة تصديرا واستيرادا وتخزيناً، وهذا ما يتطلب الحرص الشديد وبذل المزيد من العناية باحتياجات السلامة واستخدام أفضل التقنيات في دعم الأمن والسلامة وزيادة الاهتمام بالبيئة البحرية فالتسهيلات التي يقدمها الميناء للسفن، والشركات الملاحية لاجتذابها يستوجب أيضاً أن يضمن سيرها بأمن وسلام، فتسهيل المهام داخل الميناء والحفاظ على أمن وسلامة الأشخاص والممتلكات أدى إلى وضع قواعد تنظيمية عامة وخاصة كوسائل مرجعية تساهم في تحديد المسؤوليات وتسهيل العمل داخل المناطق المينائية، حيث نص المشرع الجزائري على بعض التدابير الأمنية من خلال ضمان سلامة التجهيزات والمنشآت وأعماق مساحات الماء التابعة للأماكن العمومية المينائية وهي¹:

¹ _ المادة 94 من القانون البحري الجزائري.

_ المحافظة على منطقة التوسعية والتنظيم القانوني لحركة الملاحة في الحدود البحرية المينائية.

_ تأمين نظافة وصحة مساحات الماء والسطوح الترابية والمغارات.

_ الوقاية من الكوارث وتنظيم مكافحة الحريق والتلوث وتفاذي انتشارهما.

_ سن إجراءات رقابية والقضاء على أسباب حوادث العمل المرتبطة بعمليات المناولة، وغيرها من الخدمات المينائية.

وبالتالي يمكن القول بأن توفير الأمن والسلامة داخل الميناء يعتبر من أهم

الخدمات التي يجب توفيرها للعملاء هذا ما أدى إلى وجود قواعد تنظيمية أخرى متخصصة تهدف إلى تنظيم العمل داخل الميناء وحركة الأشخاص والسيارات والآليات وسير الخدمات خاصة الشحن والتفريغ والتخزين نظرا لما قد ينجم عنها من أخطار ولضمان سلامة الأشخاص والممتلكات والبيئة البحرية.

_ **النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها:** حيث نص المشرع على القواعد العامة لأمن الموانئ وضرورة المحافظة على الأملاك العمومية المينائية¹.

_ الاحتياطات والتدابير الواجب إتباعها في الحركة داخل الميناء بالنسبة للأشخاص والآليات والبضائع: خاصة في عمليتي الشحن والتفريغ وحركة وسائل النقل والتي ينتج عنها العديد من الحوادث والمخاطر التي قد تتسبب في عرقلة السير الحسن للعمل داخل الميناء وتمديد السلامة والأمن وتلويث البيئة البحرية².

¹ _ حددت المادة 23 من المرسوم التنفيذي 02-01 شروط شحن السفن وتفرغها يجب أن تتجزأ هذه العمليات حسب تنظيم وتوقيت العمل وكذا ظروف التوقيت والحمولة والأمن المحددة في النظام الخاص بكل ميناء.

² _ تشير المادة 24 من ذات المرسوم إلى وجوب تشغيل عمال مؤهلين وعتاد ملائم حتى تتم عملية المناولة في أحسن الظروف التقنية والأمنية وهو ما أشارت له كذلك المادة 47 ف1 من المرسوم التنفيذي 02_01.

_ كما يلزم قائد السفينة بالقيام بالتنظيف للمنطقة المستعملة أو من طرف السلطة المينائية على نفقة صاحب العملية حفاظا على البيئة من التلوث¹.

_ كما يجب القيام بكل الاحتياطات عند نهاية كل فترة عمل لتجنب عرقلة الحركة داخل الميناء وضمانا للعبور السليم للبضائع وتنقلها من وسيلة لأخرى إلى المخازن والمستودعات فقد خصها المشرع بتنظيم خاص من خلال المواد 22-18 من المرسوم 01-02 حيث لا يمكن نقلها وعبورها إلا بترخيص من السلطة المينائية وتحت رعاية أعوانها المؤهلين قانونا والذين يحددون الأماكن إلى يتم بما شحنها وتفريغها وتخزينها ونصت المادة 21 من المرسوم التنفيذي 01-02 أجل مكوث البضائع الخطرة، والتي عرفت المادة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 79-90 المتعلق بتنظيم نقل المواد الخطرة برا وبحرا وجوا أنها "كل منتج أو مادة تعرض للخطر أو تسبب أضرارا مادية أو تؤدي الصحة، وخصها بإجراءات خاصة لما قد ينجم عنها من خطر من شأنه عرقلة السلامة والأمن داخل الميناء، وقد رتبت المادة 4 من المرسوم التنفيذي 79-90 أصنافها حيث قسّمتها إلى 9 أصناف حسب جنسها وطبيعة الخطر، كما حدد الشروط العامة التي تطبق على نقلها في المواد من 25-6 ومنع المشرع من خلال المادة 120 من المرسوم التنفيذي 01-02 السفن التي تحمل مواد خطرة من الدخول إلى الميناء دون ترخيص من السلطة المينائية التي تكلف أعوانا في أي وقت من مراقبة صحة البيانات واتخاذ الإجراءات الضرورية والتحقق من أن المواد الخطرة تتوفر على الضمانات الأمنية المطلوبة ومدى تطبيق جميع الشروط المفروضة، فبمجرد وصول السفينة إلى الميناء يصعد أخصائيون إلى ظهرها ويقومون بمراقبة المواد الخطرة وظروف تخزينها ونوعية

¹ _ تبين المادة 26 و 28 من المرسوم التنفيذي 01-02 أنه يجب اتخاذ الاحتياطات اللازمة خلال عمليات التفريغ والشحن لتفادي إحداث أي ضرر وإتلاف.

الرزم ومدى مطابقة ذلك مع البيان المصرّح به للحمولة، الذي يقدمه ربان السفينة بعد التأكد من استيفاء الشروط وبعد ذلك يعطى التأشيرة لإنزال البضاعة.

كما يجب الاهتمام بوسائل الفحص والكشف على المواد الخطرة بالموانئ ووضع العلامات الخاصة بنوعية الخطر على وسائل النقل واختيار الموقع الذي تخزن فيه طبقا للشروط اللازمة وحسب نوعية وكمية هذه المواد واتخاذ الاحتياطات اللازمة، ويكون التدخل من كافة مصالح المراقبة الموجودة بالميناء مما فيه مصالح الشرطة والجمارك.

_ كيفية إيداع البضائع وسحبها واستغلال المخازن والمستودعات حيث نصت المادة 31 إلى أنه يجب أن يتم إيداع البضائع في مساحات التخزين مع الأخذ في الحسبان طبيعة البضائع وطريقة توظيفها طبقا لعلامات الطرود وكذا قواعد الأمن والرّص والرزم والحمولات المنصوص عليها في النظام الخاص بالميناء.

_ منعت المادة 34 من المرسوم التنفيذي 02-01 إيداع أي بضاعة قد تشكل خطرا على المنشآت أو من شأنها أن تتسبب في إتلاف بضائع أخرى بمجرد الجوار أو الاحتكاك أو الاختلاط ببضائع أخرى، وألزم صاحبها بموجب المادة 51 ف2 بسحبها فورا وفي حالة عدم الامتثال تتدخل السلطة المينائية مع الهيئات المؤهلة التابعة للدولة بتحويل البضائع وإتلافها على نفقة صاحبها حددت المواد 43-41 من المرسوم التنفيذي 02-01 كيفية استغلال المستودعات والمخازن وطريقة وشروط إيداع البضائع بما واحتياطات الأمن الواجب اتخاذها واحترام مواقيت فتحها وغلقها وأن يتم ذلك وجميع العمليات بما تحت الرقابة الجمركية.

_ أما فيما يخص الحركة داخل الميناء فقد خصت بتدابير وإجراءات أمنية لضبط الحماية الداخلية والخارجية للميناء باعتباره كما أشرنا منطقة حساسة بالنظر إلى الأدوار التي يلعبها على الصعيدين الوطني والدولي، حيث يجب توفير كل الوسائل الضرورية قصد حمايته من كل الأخطار الداخلية والخارجية، وذلك بإخضاع دخول وخروج السفن

والأشخاص والآلية لإجراءات وتراخيص وفقا لنص المادة 116 من المرسوم التنفيذي 01-02 حيث يخضع دخول الأشخاص والعربات داخل الميناء لترخيص كتابي مسبق صالح تسلمه المصالح المختصة.

_ هنالك رخص أيضا لدخول السيارات منها دائمة تخص سيارات المصالح العاملة على مستوى الميناء ومنها مؤقتة تخص الزوار وأصحاب الأعمال المتوافدين على الميناء في إطار علاقات عمل مع المؤسسة المينائية¹.

_ يجب إخطار السلطة المينائية² قبل وصول السفن إلى الميناء ب 48 ساعة عند انطلاقها من ميناء الانطلاق من طرف مجهزها أو السمسار البحري لحجز مكان بالرصيف مع ذكر كل البيانات المتعلقة بماء اسمها، رايتها، ساعة وصولها، المدة المتوقع مكوثها بالميناء، حمولتها، وضعية البضائع وان كانت تحمل بضائع خطيرة.

_ كما ألزم المشرع الربان بتقديم تصريح مكتوب للسلطة المينائية عند الدخول والخروج وإخطار السلطة المينائية في حالة نقل السفينة لمواد خطيرة³ بمخطط رسوها وقائمة كاملة لهذه المواد وفقا لنص المادة 80 من المرسوم التنفيذي 01-02 وحفاظا على الصحة وتجنب انتقال العدوى فقد نظمت المادتان 82 و 80 تدخل السلطة الصحية حيث أخضعت الحركة على متن السفينة لهذه السلطة المينائية وإخضاعها لإستراتيجية تهدف إلى الحد من الآثار البيئية، وذلك بوضع سياسة بيئية تهدف إلى الالتزام بمنع التلوث وتقليل مخلفاته، كما نص على ذلك المشرع الجزائري في المواد 56-59 من المرسوم التنفيذي 01-02 حيث تشير المادة 56 إلى أنه لا يسمح لأي شخص بإلحاق الضرر

¹ _ وقد نظمت المواد من 119 إلى 123 من المرسوم التنفيذي 01-02 دخول السفن وخروجها ومكوثها بالموانئ.

² _ تنص المادة 77 من المرسوم التنفيذي 01-02 إلى أنه يجوز للمصالح المؤهلة للسلطة المينائية منع دخول الميناء للسفن التي قد تمس عند دخولها أمن البنايات والمنشآت المينائية، للمحافظة عليها وحسن استغلالها، كما يمكن أن يخضع دخولها لزيارة مسبقة للجنة التفتيش.

³ _ المادة 79 من المرسوم التنفيذي 01-02.

بسلامة الموانئ ومساحات الماء في أعماقها ونظافتها، حيث أن من أهم مصادر التلوث داخل الموانئ، التلوث الناتج عن عمليات الشحن والتفريغ، والمتمثل في انبعاث أتربة تلوث الهواء وتتساقط مسببة تلوث التربة والبيئة البحرية، ثم يستوجب تزويد جميع وحدات الميناء بوحدات شفط وتغطية عنابر السفينة أثناء عمليات الشحن أو التفريغ بأغطية بلاستيكية، وبناء سور حول ساحات الشحن والتفريغ وتزويده برشاشات مياه.

_ استخدام ناقلات حلزونية مغلقة.

_ تنفيذ برامج الصيانة لجميع المعدات المستخدمة في عمليات الشحن والتفريغ ومن مصادر التلوث أيضا المخلفات السائلة الناجمة عن نقل المواد البترولية، حيث تعتبر من المشاكل البيئة الكبيرة التي باتت تهدد البيئة على المستوى المحلي والإقليمي والعالمي، لذا يجب أن توفر إدارة الميناء الأوعية والمعدات اللازمة لتجميع وتخزين ونقل ومعالجة المخلفات السائلة التي يتم استقبالها من السفن والناقلات، حتى تتناسب مع كمية المخلفات التي يتم استقبالها من حيث التعبئة والنوعية، هذا إضافة للتلوث الناتج عن النشاطات السياحية والصيد ومناطق الصيانة والإصلاح إذ تمثل الموانئ أحد أهم مراكز التلوث البحري نظرا لتعدد الأنشطة المقامة بها لذا يجب أن تتم جميع الأنشطة والعمليات من خلال نظام إدارة بيئية متكامل للحد من الملوثات الناتجة عنها، وذلك باتخاذ الإجراءات اللازمة لمنع ومكافحة التلوث بتطوير الأداء ووضع أهداف وغايات خاصة بكل موقع على حدة من المواقع التي تعتبر مصدرا من مصادر التلوث.

_ توفير وسائل الأمن والسلامة المتواجدة على رصيف الترابي، والتأكد من الاختيار الأمثل لنوعية الرصيف وإمكانياته حسب نوعية السفينة وكمية وأنواع البضائع التي عليها.

_ سلامة وتأمين البضاعة منذ خروجها من السفينة إلى المخازن الجمركية داخل الميناء أو إلى خارج الميناء خاصة البضائع الخطرة.

_ سلامة ونظافة كل من المسطح المائي والأرضي لمنطقة الميناء والتأكد من عدم تعرضها للملوثات المختلفة مع تأمينها ضد مخاطر الحوادث.

_ التأكد من تطبيق قواعد السلامة والأمن للعاملين بمنطقة الميناء في مختلف القطاعات والإدارات.

دور المرشد في الوقاية من الكوارث البحرية: يقوم المرشد بتدوين مختلف المعلومات الخاصة بالحوادث التي وقعت أثناء عمله، ويدون أيضا الملاحظات حول الحالة الداخلية ومختلف الحوادث المؤثرة على عمليات الملاحة، والتي تسبب مشاكل على البيئة وحالة الميناء بصفة عامة، ومنه في حالة وجود أي خطر يتم إبلاغه عن طريق الهاتف السلبي أو اللاسلكي، ثم يتم وضع التقرير على مستوى الإدارة المينائية¹.

_ **مسؤولية المرشد:** بالنظر إلى المواد 172 و 175 و 180 و 181 من القانون البحري، تقوم المسؤولية الجزائية للمرشد على أساس الخطأ، حيث نصت المادة 188 منه على عقوبة الغرامة ب ألف دج إلى خمسون ألف دج. كون المرشد أثناء عمله يعتبر كأحد أطراف طاقم السفينة، ومنه تطبق عليه أحكام المواد 477، 482، 534، 565 من القانون البحري.

_ **مسؤولية مجهز القطر البحري:** حسب المشرع الجزائري هناك مسؤوليتان تنشأن عن الأضرار التي تلحق بالسفينة خلال عملية القطر، هما مسؤولية عقدية ومسؤولية تقصيرية.

_ أثناء عملية القطر لا بد من أن يتحمل أحد المتعاقدين مسؤولية ربط حبل القطر وتنظيم المناورات اللازمة لإتمام عملية القطر، بينما يعتبر المتعاقد الثاني شريكا لتلك المناورات، كما أن كل من السفينة القاطرة والمقطورة تقوم كل منهما بمناورات خاصة بها، ومنه فإن كل متعاقد مسؤول عن الخطأ المرتكب أثناء تنفيذ الأعمال المأمور بها، حيث

¹ _ المادة 176 من القانون البحري الجزائري.

تنص المادة 866 من قانون البحري: "تتم عملية القطر تحت إدارة ربان السفينة المقطورة".

وبالتالي يمكن القول بأن السلامة ينبغي توفيرها للمباني والبضائع والأشخاص، باستخدام الآليات والمعدات الآمنة، وإحاطة المواد الخطرة بدرجة عالية من السلامة.

خاتمة:

من خلال ما تم عرضه، يمكن القول أن قانون الإدارة المينائية يمثل إطاراً حيوياً يوازن بين الدور الاقتصادي المحوري للموانئ وبين طبيعتها كأماكن عمومية محمية بالقانون العام، حيث يتطلب هذا القانون تكيفاً مستمراً مع التطورات التقنية (الإدارة الإلكترونية) والمعايير الدولية (الأمن والسلامة البيئية)، وذلك عبر آليات رقابية كرقابة دولة الميناء، لضمان كفاءة العمليات، وتيسير التجارة، وتحقيق التنمية المستدامة، مع التأكيد على أهمية التشريعات الوطنية لمواجهة تحديات العصر الرقمي وتوفير بيئة موانئ آمنة وفعالة.

_ يضبط قانون الإدارة المينائية العلاقة بين الدولة والمؤسسات المينائية، وبين الأطراف الفاعلة في الميناء، لضمان سير العمل بسلاسة.

_ ضرورة تبني الإدارة الإلكترونية لزيادة الكفاءة وتقليل التكاليف، مع مواجهة تحديات مثل ضعف البنية التحتية والتشريعات غير المواكبة.

_ دور رقابة دولة الميناء أساسي لتطبيق المعايير الدولية في الأمن والسلامة والبيئة البحرية.

_ يهدف القانون إلى الموازنة بين الوظيفة الاقتصادية للميناء وبين حمايته كجزء من الملكية العامة، مما يتطلب نماذج حوكمة مرنة.

قائمة المصادر والمراجع:

المصادر:

- _ اتفاقية جنيف المؤرخة في 9 ديسمبر 1923 حول النظام الدولي للموانئ البحرية والتي دخلت حيز التنفيذ في 24 جويلية 1926.
- _ معاهدة بروكسل لسنة 1924 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 لسنة 1964 لكنها لم تصادق على بروتوكولي تعديلها لسنة 1968 و سنة 1979.
- _ المرسوم الرئاسي رقم 64-71 المؤرخ في 02 مارس 1964 الجريدة الرسمية رقم 28 لسنة 1964 صادقت الجزائر على معاهدة بروكسل لسنة 1924 لكنها لم تصادق على بروتوكولي تعديلها لسنة 1968 وسنة 1979.
- _ القانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري الجزائري، جريدة رسمية عدد 57، المعدل والمتمم.
- _ القانون رقم 17-04 المؤرخ في 16 فيفري 2017، المعدل والمتمم لقانون الجمارك، الجريدة الرسمية رقم 11 المؤرخة في 19 فيفري 2017.
- _ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 13 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 29، مؤرخة في 10 أفريل 1977، معدل ومتمم بموجب القانون 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998، الجريدة الرسمية عدد 47، مؤرخة في 27 جوان 1998.
- _ الأمر رقم 75-59 المؤرخ في 26 سبتمبر 1975 المتضمن القانون التجاري، المعدل والمتمم.
- _ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 13 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري، الجريدة الرسمية عدد 29، مؤرخة في 10 أفريل 1977، معدل ومتمم بموجب القانون 98/05 المؤرخ في 25 جوان 1998، الجريدة الرسمية عدد 47، مؤرخة في 27 جوان 1998.
- _ الأمر 71-29 الصادر بتاريخ 13 ماي 1971، المتضمن إنشاء الديوان الوطني للموانئ، جريدة رسمية، عدد 41، سنة 1971.
- _ الأمر 71-19 المؤرخ في 9 أبريل 1971، المتضمن إحداث الشركة الوطنية لشحن وتفريغ البضائع سوناما، جريدة رسمية، عدد 35.

- _ المرسوم رقم 62-203 المتضمن نظام استقلالية الموانئ الجزائرية.
- _ المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها، جريدة رسمية عدد 01.
- _ المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المؤرخ في 18 أوت 1999، الذي يحدد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية.
- _ المرسوم التنفيذي رقم 21-367 المؤرخ في 27 سبتمبر 2021، يتضمن تنظيم الإدارة المركزية لوزارة النقل، جريدة رسمية عدد 74، صادرة في 29/09/2021.
- _ المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام لإستغلال الموانئ وأمنها، جريدة رسمية عدد 01.
- _ المرسوم 82-283 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982، المتضمن إنشاء 11 مؤسسة مينائية مستقلة، جريدة رسمية، عدد 33، 1982.
- _ المقرر رقم 12 مؤرخ في 03/02/1999 يحدد شكل التصريح المفصل والبيانات، الجريدة الرسمية رقم 22 المؤرخة في 31/03/1999.
- _ المقرر رقم 02 مؤرخ في 03/02/1999 يحدد الحالات التي يجوز فيها تعويض التصريح المفصل بتصريح مبسط.

الكتب:

- _ محمد إبراهيم العراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 2002.
- _ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.
- _ محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015.
- _ هاني دويدار، محمد فريد العربي، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2000.
- _ إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.

- _ محمد إبراهيم العراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020، المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 2002.
- _ أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.
- _ محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015.
- _ دويدار هاني، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2004.
- _ زهدور محمد، المسؤولية عن فعل الأشياء غير الحية ومسؤولية مالك السفينة في القانون البحري الجزائري، دار الحداثة، بيروت، 1990.
- _ العربي بوكعبان، الوجيز في القانون البحري الجزائري، دار الغرب لنشر، الجزائر، 2004.
- _ حمدي الغنيمي، محاضرات القانون البحري الجزائري، طبعة 02، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، 1998.
- _ هاني دويدار، محمد فريد العربي، مبادئ القانون التجاري والبحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2000.
- _ إيمان فتحي حسن الجميل، المساعدة البحرية، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2011.
- _ مصطفى كمال طه، أساسيات القانون البحري (دراسة مقارنة)، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006.
- _ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2001.
- _ محمد عبد الفتاح ترك، عقد النقل البحري، عقد نقل البضائع بحرا، عقد نقل الأشخاص بحرا، دراسة تفصيلية، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2005.
- _ عدلي أمير خالد، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، في ضوء قانون التجارة البحرية والمعاهدات والبروتوكولات الدولية والمستحدث من أحكام محكمة النقض والدستورية العليا، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2006.

- _ محمود محمد عبابنة، أحكام عقد النقل، النقل البحري، النقل البري، النقل الجوي، دراسة مقارنة على ضوء التشريعات الوطنية والعربية والاتفاقيات الدولية والاجتهادات القضائية، دار الثقافة، الأردن، 2015.
- _ عبد القادر حسين العطير، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، دراسة مقارنة، دار الثقافة، الجزائر، 1999.
- _ عبد الرزاق أحمد السنهوري، نظرية العقد، الجزء الأول، الطبعة الثانية، منشورات الحلبي، بيروت، لبنان، 1998.
- _ عادل علي المقدادي، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل البحري، البيوع البحرية، الحوادث البحرية، التأمين البحري، الطبعة الأولى، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2009.
- _ مصطفى أحمد عبد الجواد، خطابات النوايا الصادرة عن الغير في مجال الائتمان، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2004.
- _ احمد محمود حسني، النقل الدولي البحري للبضائع، الطبعة الثانية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1989.
- _ حمدي الغنيمي، محاضرات في القانون البحري الجزائري، معهد الحقوق والعلوم الإدارية، جامعة وهران، ديوان المطبوعات الجامعية، 1988.
- _ العيد سعادنة، الإثبات في المواد الجمركية في ظل قانون الجمارك والتشريع المتعلق بمكافحة التهريب، دار الخدمات التجارية والجمركية للاستثمارات، الجزائر، 2010.
- _ طالب حسن موسى، القانون البحري، السفينة، أشخاص السفينة، عقد النقل البحري، البيوع البحرية، الطوارئ البحرية، عقد التأمين البحري، العقود البحرية المساعدة، دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 2007.
- _ لطيف جبر كومان، القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين، الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع ودار الثقافة، الأردن، 2003.
- _ علي البارودي، محمد فريد العريني، محمد السيد الفقي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2001.

_ كمال حمدي، القانون البحري، السفينة أشخاص الملاحة البحرية، استغلال السفينة (إيجار السفينة - نقل البضائع والأشخاص - القطر - الإرشاد)، الطبعة الثالثة، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، 2003.

_ محمد فريد العريني، محمد السيد الفقهي، القانون البحري والجوي، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2003.

_ أحسن بوسقيعة، المنازعات الجمركية، الطبعة الرابعة، دار هوم، الجزائر، 2009.

_ حسن عواضة، عبد الرؤوف قطيش، المالية العامة، منشورات الحلبي الحقوقية، 2013.

_ أشرف أحمد العدلي، التجارة الخارجية، مؤسسة طيبة، مصر، 2006.

الأطروحات:

_ محمد نوري، المعالجة الجمركية للمنتوج المستورد بين الحماية والتبادل الحر، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق جامعة تيارت، 2023.

_ رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه علوم، جامعة وهران 02، كلية العلوم الاقتصادية، 2019.

_ زايد مراد، دور الجمارك في ظل اقتصاد السوق حالة الجزائر، أطروحة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2006.

_ قائد عائض العمثلي، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، أطروحة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 1991.

_ رصاع حياة، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه علوم، جامعة وهران 02، كلية العلوم الاقتصادية، 2019.

_ قائد عائض العمثلي، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، أطروحة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 1991.

_ بسعيد مراد، النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2012.

مذكرات الماجستير:

_ أفيدة سعدية، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، مذكرة ماجستير، تخصص الدولة والمؤسسات العمومية، كلية الحقوق، جامعة يوسف بن خدة، الجزائر، 2011.

مذكرات الماستر:

_ سعيد سعيد، عقد النقل البحري، مذكرة ماستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة عبد الحميد بن باديس، مستغانم، 2019.

_ وسام دحمان، كريمة بوعادل، عقد النقل البحري على ضوء الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، مذكرة ماستر، كلية الحقوق بودواو جامعة أمحمد بوقرة، بومرداس، الجزائر، 2022.

_ مروان منصور زايد، تطور طرق دفع مسؤولية الناقل البحري (منذ اتفاقية بروكسل 1924 حتى قواعد روتردام 2008)، كلية الحقوق، مذكرة ماستر، جامعة المنوفية، مصر، 2021.

_ فيصل عباد، عقد النقل البحري للبضائع، مذكرة ماستر في القانون، تخصص قانون خاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مولاي الطاهر، سعيدة، الجزائر، 2015.

_ حسين مصطفاوي، النظام القانوني لعقد النقل البحري، مذكرة ماستر، تخصص قانون اقتصادي، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة الطاهر مولاي، سعيدة، الجزائر، 2016.

_ آسية زناجي، عقد النقل البحري للبضائع في التشريع الجزائري، مذكرة ماستر، تخصص عقود ومسؤولية، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة آكلي محند أولحاج، البويرة، الجزائر، 2015.

المقالات والملتقيات:

_ فاطمة الزهراء وفوزية رهنيني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، العدد السابع، 2009.

- _صقر محمد أحمد، دور الموانئ في النقل والتجارة واللوجستيات، مجلد 20 العدد 39، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، جانفي 1995.
- _ بلحاج خديجة، النظام القانوني لتسيير الموانئ البحرية في الجزائر، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 04، العدد 01، 2017.
- _صقر محمد أحمد، دور الموانئ في النقل والتجارة واللوجستيات، مجلد 20 العدد 39، مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، جانفي 1995.
- _ عمر سدي، عبد الرحمان بن عمار، النظام القانوني للتصريح المفصل في ضوء قانون الجمارك الجزائري، مجلة آفاق العلمية، المجلد 12، العدد 01، 2020.
- _ حمزة مرابط، منصور داودي، النظام القانوني لسند الشحن الإلكتروني، ملتقى وطني حول خدمات النقل البحري للبضائع واقع وآفاق، كلية الحقوق جامعة الجزائر 1، يوم 10 فيفري 2022.
- _ محمد توفيق، سلمى زكي عبد الفتاح، نحو معايير للاستثمار في الموانئ البحرية، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر، الإسكندرية، 2009.
- _ محمد توفيق، سلمى زكي عبد الفتاح، نحو معايير للاستثمار في الموانئ البحرية، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر، الإسكندرية، 2009.
- المطبوعات الجامعية:**
- _ حصايم سميرة، محاضرات في قانون الإدارة المينائية، سنة الثانية ماستر مهني، تخصص قانون بحري مينائي، جامعة جيجل كلية الحقوق، 2022.
- المراجع الالكترونية:**
- _ محمد محرم، دور الخدمات الفنية داخل الموانئ البحرية، المؤتمر الدولي للموانئ، رابط الإطلاع: <http://ar.marineluv.com/story.aspx?334391>

فهرس المحتويات:

الصفحة	العنوان
01	المقدمة
03	المحور الأول: مفهوم الموانئ وتصنيفها:
03	أولاً: مفهوم الموانئ البحرية
03	تعريف قانون الإدارة المينائية
03	مراحل تطور الموانئ عبر العصور
04	تطور الموانئ في الجزائر
05	تطور ميناء جيجل
06	تعريف الموانئ
09	ثانياً: تصنيف الموانئ
13	تصنيف الموانئ في الجزائر
15	ثالثاً: مكونات وعناصر الميناء البحري
16	مخطط لأهم تصنيفات الموانئ
17	المحور الثاني: التنظيم الإقليمي والهيكل للموانئ:
17	أولاً: مراحل تطور تسيير الموانئ في الجزائر
19	ثانياً: النشاطات التي تتم على مستوى الموانئ
21	ثالثاً: التنظيم الهيكلي للموانئ
30	1_ الوظائف والمهن المرتبطة بخدمة البضائع
32	2_ الوظائف والمهن المرتبطة بخدمة السفن
36	3_ الوظائف والمهن غير المباشرة
37	المحور الثالث: الخدمات المقدمة في الموانئ:
38	أولاً: الإرشاد البحري
39	ثانياً: القطر البحري

40	ثالثا: التشوين والقيادة
41	رابعا: المناولة
42	خامسا: التشوين
43	سادسا: الخدمات الأخرى
45	آليات النقل البحري للبضائع نظريا
46	تعريف عقد النقل البحري للبضائع
47	تعريف عقد النقل البحري للبضائع في الاتفاقيات الدولية
50	أطراف عقد النقل البحري للبضائع
51	أركان عقد النقل البحري للبضائع
52	خصائص عقد النقل البحري للبضائع
54	إثبات عقد النقل البحري للبضائع
61	آثار عقد النقل البحري للبضائع
62	إلتزامات الناقل
67	إجراءات تقديم التصريح الجمركي بخصوص البضائع
73	المحور الرابع: التنظيم الإداري للموانئ:
73	المديرية العامة
75	المديريات ذات الطابع الإداري
77	مديريات القيادة المينائية
79	مديرية المالية والمحاسبة
79	المديريات ذات الطابع العملي
81	مديريات الأملاك والصيانة
82	شكل توضيحي للتنظيم الإداري والهيكل للسلطة المينائية
82	حالة عملية لإجراءات ومراحل دخول السفينة للميناء
87	المحور الخامس: الرقمنة في الميناء

89	المحور السادس: دور الإدارة البحرية في ضمان أمن وسلامة الممتلكات المينائية والبيئة البحرية:
89	أولاً: الأملاك العمومية البحرية
89	الهدف من السلامة داخل الميناء
91	ثانياً: القواعد العامة لأمن الموانئ
91	1_ المحافظة على الممتلكات العمومية المينائية
92	2_ المحافظة على مساحات الماء وأعماق الأحواض
93	مخطط حول الأمن داخل الموانئ
93	إجراءات الأمن والسلامة المينائية
94	النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها
99	دور المرشد في الوقاية من الكوارث البحرية
99	المسؤولية الجزائية للمرشد
99	مسؤولية مجهز القطر البحري
101	خاتمة
102	قائمة المصادر والمراجع
109	الفهرس