جامعة عمار ثليجي بالأغواط

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق

الطبيعة القانونية للمناطق البرية للموانئ

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق تخصص : قانون عقاري

إعداد الطلبة:

بهاء الله بن علية

قندوز بريكي

تحت إشراف الدكتور:

غريبي عطاء الله

لجنة المناقشـــــــــــة :

الدكتور	: عبد الحليم بوقرين	رئيسا
الدكتور	: غريبي عطاء الله	مشرفا ومقررا
الدكتورة	: بن صالح الحاج عيسى	مناقشا

السنة الجامعية :2019 /2020

كلمة شكر

الحمد لله الذي بيده مفاتيح غيبه واليه المنتهى كل عمل وغاية الذي منحنا العلم وأجراه على يد علماء أجلاء

على إثر إنهاء هذه المذكرة نتوجه بالشكر الجزيل إلى "الله عز و جل" أولا والى كل من قدم لنا يد العون والمساعدة من قريب أو من بعيد ونخص بالذكر الدكتور غريبي عطاء الله

والى كل موظفي وأساتذة كلية الحقوق والعلوم السياسية.

ولله الحمد من قبل ومن بعد على نعمته علينا.

بهاء الله بن علية

بريكي قندوز

إهـــــداء

الحمد لله الذي يسر لي ما كان عسيرا وسهل لي سبل العبور لأصل إلى هذه المكانة وأنال بذاك رضاه و رضى كل من يحبون لي الخير

وأهدي اعتزازي وحبي وكل إحساس جميل يملا قلبي إلى من هما وليا نعمتي ولهما فضل تعلمي والى من أعطياني الكثير ولم يبخلا عليا والديا رحمهما لله .

أقدم هذا العمل الى أخوتي وأخواتي والى أفراد عائلتي كبيرا و صغيرا

إلى أساتذتي الأفاضل والى كل طالب علم

اهدي هذا العمل المتواضع.

بريكي قندوز

إهداء

نحمد الله على نعمة الإسلام ونشكره على إتمام عملنا فإليه يرجع الأمر كله والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلي اله صحبه وسلم تسليما كثيرا

اهدي هذا العمل المتواضع إلى من أوصى الله بهما خيرا في كتابه العزيز فقال" وبالوالدين إحسانا " أكرمنا الله ببرهما

روح امي رحمها الله و ابي ادام الله وجوده بيننا

وثاني

الى كل اخوتي وأخواتي

والى كل الاقارب والاحباب من قريب او بعيد

بهاء الله بن علية

مقدمة

مقدمة

ميز الموقع الجغرافي الخاص وسواحل ممتدة على طول البحر الأبيض المتوسط للجزائر وتقع موانئ الجزائر على خطوط الملاحة مع البلاد الأجنبية كما أنها تقترب من مضيق جبل طارق مفتاح البحر الأبيض المتوسط هذا وقد خصص المشرع الجزائري تعريف جامع للميناء باعتباره: " نقطة من ساحل البحر، مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة " هذا ما يفيد أن الميناء يجمع بين تلات عوامل أساسية كل منها يكمل الأخر عامل جغرافي متمثل في المساحة الجغرافية التي يشغلها الميناء.

وتانيا عامل إداري يخص الهيئة الإدارية القائمة على تسيير شؤون الميناء باعتباره مرفق عام، أما نالتا وأخيرا عامل اقتصادي يعبر عن الدور الاقتصادي للميناء باعتباره منفذ العمليات التجارية والبحرية ومأوى السفن والبضائع ولعل أهم عامل يهمنا في بحثنا هذا هو العامل الثاني القائم على الهيئة الإدارية المكلفة بتسيير الميناء باعتباره مرفق عام، خاصة وأن تسيير الموانئ في الجزائر عرف تذبذبا لازم تطور النظام القانوني للموانئ المساير لمختلف السياسات الاقتصادية المنتهجة من قبل الدولة الجزائرية منذ الاستقلال وصولا إلى التعديل الأخير الذي مس القانون البحري الجزائري بمقتضى قانون 98-05 المعدل والمتمم لأمر 79-80 و الذي أسفر على ظهور تلات سلطات مينائية مخول لها مهام وصلاحيات واسعة تضطلع من خلالها بتسيير الموانئ التابعة لها.

و أصبح القانون 98-05 المعدل والمتمم يشكل أهم حدث في تاريخ الموانئ الجزائرية التي عانت لوقت طويل من فراغ قانوني، حيت قبل صدور القانون البحري الجزائري المعدل و المتمم لم تكن الموانئ الجزائرية تخضع لتنظيم قانوني يضمن فعالية ونجاعة هذا القطاع الحيوي وذلك في شتى مجالات الاستغلال المينائي والضبط وكذا ضمان الأمن الداخلي للموانئ الجزائرية .

مقدمة

تظهر اهمية الموضوع من اهمية الموانئ الاقتصادية التي لم تحظى بالاهتمام الكبير من المشرع الجزائري ومنه اردنا البحث في مدى متناولة المشرع الجزائري لموضوع المناطق البرية للميناء من خلال التشريعات العامة والخاصة.

نهدف من الدراسة الى اعطاء فكر على النظام القانوني للمناطق البرية للميناء وهو موضوع دراستنا حيث حاولنا تحديد مفهوم الميناء وانواعه ثم تطرقنا الى المعالجة التشريعية للمناطق البرية للميناء من خلال القانون الجزائري.

كان وراء اختيارنا للموضوع اسباب ذاتية الاولى تتمثل في انه موضوع جديد وحب التطلع فيه أما الموضوعية فهي محاولة البحث في النصوص القانونية الجزائري التي تطرقت لهذا النوع من المناطق .

لم تخلو الدراسة من الصعوبات اولها الحجر الصحي وثانيها ندرة المراجع .

وعليه وانطلاقا مما سبق، نطرح الإشكالية التالية: فيما يتمثل النظام القانوني للمناطق البرية في الموانئ في القانون الجزائر؟ وما هي أهم التعديلات التي طرحها القانون البحري الجزائري رقم 98-05 في مجال تسيير الموانئ الجزائرية

ومن اجل دراسة منهجية للموضوع اعتمدنا على المنهج الوصفي باعتباره الانسب لدراستنا واكثر ملائمة لها .

قمنا بدراسة الطبيعة القانونية للمناطق البرية للموانئ من خلال فصلين الاول تطرقنا فيه الى الإطار المفاهيمي للمناطق البرية في الموانئ وذلك من خلال مفهوم الموانئ البحرية في المبحث الاول ثم أنواع المناطق البرية المينائية في المبحث الثاني.

اما الفصل الثاني فقد تطرقنا فيه الى خصوصية المناطق البرية للموانئ وذلك باعتبار المناطق البرية في الموانئ جزء من الأملاك المينائية في المبحث الاول ثم تسيير وحماية الأنشطة المينائية في المبحث الثاني.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للمناطق البرية في الموانئ

الميناء منشأة ساحلية تتكون من مرفأ أو أكثر، تقام على سواحل أو شواطئ البحار أو المحيطات، أو الأنهار، أو البحيرات، يتم فيها عمليات تفريغ وتحميل السفن بالبضائع أو الركاب وتحتوي الموانئ على الرافعات والأرصفة والمخازن للسفن.

لغوياً يجوز استخدام كلمة ميناء للإشارة إلى الموانئ البحرية أو الجوية المطارات أو البرّيّة المعابر، وفي الغالب يشار بها إلى الموانئ البحرية.

وسوف نتطرق في هدا الفصل الى مفهوم الموانئ البحرية في المبحث الاول ثم أنواع المناطق البرية المينائية في المبحث الثاني.

الفصل الاول: الإطار المفاهيمي للمناطق البرية في الموانئ

المبحث الاول: مفهوم الموانئ البحرية

إن الميناء ليس فقط وسيط بين المساحة الأرضية والمساحة البحرية حيث تتواجد بها الأرصفة ومراكز لتوقف لتقديم الخدمات لمختلف المتعاملين، وإنما الموانئ تعتبر مراكز للنمو الاقتصادي باعتبار المصانع التحويلية المتواجدة بها والتي تطورت بتطور الاحتياجات الاقتصادية للدولة حيث عملت على توليد أنشطة صناعية أخرى متنوعة ومهنية تجارية جديدة ساهمت وبشكل واسع في تحقيق هذا النمو .

وذلك من خلال تسخير وسائل مادية ومالية وبشرية وقانونية، بحيث أنشأت العديد من الهياكل والجسور والطروقات البرية والحديدية بحيث تم مدها وربطها بالموانئ بغيت تسهيل الحركة بها وباعتبار أن الدولة منفتحة على العالم الخارجي من حيث المبادلات التجارية أكثر من 80 % من المبادلات التجارية تمر عبر البحر ، أبرمت العديد من العقود التجارية بين مختلف المتعاملين الاقتصاديين سماسرة بحريين، وكلاء التأمين، وكلاء العبور...الخ فحددت مسؤولياتهم في ذلك، بحيث هذه النشاطات تتطلب نظم قانونية تسييرية ورقابية لحماية الملك المينائي وحماية الأشخاص الطبيعية والمعنوية المتعاملة معه وذلك عن طريق تحديد النصوص القانونية حول كيفية استغلال الملك المينائي .[1]

وتحديد مسؤوليات وجزاءات الأشحاص المتسببة في أي إخلال بالملك المينائي مع تحديد التعويضات الضرورية لذلك والغرض من ذلك هو حماية حقوق مختلف الأطراف المتعاملة من أجل القيام بمختلف النشاطات المينائية بحيث تتضمن عقود الامتياز المخصصة لإستغلال الملك العقاري وكذلك عقود الاستئجار للآلات والأجهزة على طبيعة هذه الحقوق والإلتزامات خاصة في حالة الاستثمارات المشتركة بين السلطة المينائية وشركات أجنبية، فهي من بين شروطها الوضوح في القوانين المتعلقة بالنشاطات المينائية وهذه تعتبر أمور

[1] حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر"L'EPAL " ، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه علوم – علوم اقتصادية– ، جامعة الجزائر –. 2007–2008، ص 79

ضرورية في المعاملات الدولية خاصة في الظروف الحالية وما تشهده والموانئ الاقتصاديات من إنفتاح وتطور كبيرين على مختلف الأسواق العالمية .[1]

المطلب الاول: تعريف الموانئ البحرية وأهميتها

يوجد أكثر من تعريف للموانئ البحرية، يوضح كل منها واحد أو أكثر من خصائص الموانئ البحرية وفيما يلي أبرز تلك التعريفات

الفرع الاول : تعريف الميناء

لقد تعدّدت التعاريف الخاصة بالميناء، وإن كانت كلّها لا تختلف عن بعضها، فتعرّف الميناء بأنّه "منفذ طبيعي أي من صنع الطبيعة أو صناعي أي منشأة تقيمها الدولة على الشاطئ تتخذ منه السفينة مأوى لها لإفراغ البضائع أو شحنها أو إنزال الرّكاب وحملهم[2].

مفهوم 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 الجوي". [3]

كما عرف 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 الخارجي" .[4]

---

[1] حملاوي ربيعة، المرجع السابق، ص 79

[2] محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 1998 . ، ص 62

[3] فائد عائض العمثيلي، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 1991 ،ص9.

[4] صقر محمد أحمد، دور الموانئ في النقل والتجارة واللوجسيات، مجلد 20 العدد39 ،يناير 1995 مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، ص25

ويعرف هو بأنه تجهيز بنيوي عادي يضمّ عددا من المرافق ويقوم بعدد من الأدوار قصد تسهيل المبادلات، وتنشيط الرواج التجاري، وضروري وحيوي لأي بلد ساحلي باعتبار انفتاح البلد على الخارج، كما أنّه المساهم الأساسي في جلب المساهمات الخارجية بكل أصنافها لتطوير الإنتاج والاستهلاك الداخلي وتنويعه وتحديثه وعص رنته، وهو على هذا

الأساس باعث التطور والنماء، "كما أنّه تنموي فحوله تنتشر عدد من الأنشطة تكون بمجموعها جزءا من الحيز الحضري، كما يشغل بكيفية مباشرة أو غير مباشرة عددا من السكان، وبالتالي فالعلاقة بين الحيز الحضري والميناء توافقية، ويمكن قياس مستوى التمدّن بمستوى تطوّر الظاهرة المينائية، فتطور إحداهما يؤدي إلى ديناميكية أو حركة الآخر."[1]

هو مركز تجاري يتمّ فيه استلام جميع أنواع البضائع وتفريغها وتغليفها، وكذلك تحويلها لتصديرها بحالتها الجديدة، أو تسليمها إلى أصحابها، أو شحن بضائع جديدة، وفي الميناء تبدأ رحلات السفن وتنتهي، ومنه تتلقى إمداداتها وتموينها، وفيه يتمّ تزويدها بالوقود أو الإصلاح وتوجد به المخازن والمستودعات والروافع والدوائر الجمركية، ومكاتب السلطات الرسمية، علاوة على ذلك، فيه الميا الهادئة المحمية الآمنة من العواصف والرياح التي قد تثور فيعرض البحر.

وعرّفته اتفاقية جنيف الخاصة بالموانئ لعام 1923 بأنّ الموانئ: "هي الأماكن الّتي تتردّد عليها السفن البحرية عادة والّتي تكون معدّة لخدمة التجارة الخارجية للجماعة الدولية".

كما عرّف بأنّه "منطقة يتمّ فيها شحن السفن بالشحنة أو تفريغها منه وتتضمن الأماكن المعتادة الّتي تنتظر فيها السفن دورها أو تأمر أو تجبر على انتظار دورها بها[2]

[1] بن عيسى حياة، تطوير الموانئ وصيانتها(واقع الموانئ الجزائرية)/مجلة الدراسات القانونية و السياسية العدد1 ، دون سنة، ص 113

[2] نفس المرجع، ص 114

وعرّف على أنّه عبارة عن ساحة مائية محدودة طبيعيا أو صناعيا، تقع على ساحل البحر وتلجأ إليها السفن عند الحاجة سواء للاحتماء من الأجواء العاصفة أو للرسو لعمليات الشحن والتفريغ.

وعرّفه المشرع الجزائري في المادة 888 من القانون البحري بأنّه: " في مفهوم هذا الأمر، فإنّ الميناء نقطة من ساحل البحر مهيّأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة".

نلاحظ من خلال هذ التعاريف أنّ حدّدت مفهوم الميناء من حيث أهميته في مجال التجارة الخارجية ومن حيث دور الخدماتي للسفن.

لقد اهتمّ المشرع الجزائري ومنذ الاستقلال بالموانئ ونظامها ورتب طرق سيرها واستغلالها وصيانتها وأمنها الموانئ البحرية هي نوافذ الدولة على العالم الخارجي، ومن خلالها يتم تداول تجارة الدولة الخارجية".[1]

يمكن تعريف الميناء كمكان تحتمي فيه السفن، وأين تمر البضائع، نشاطه الرئيسي هو تجارة السلع" ."[2]الميناء هو بلد أو مكان بقصد حماية السفن أثناء تراكيها، ويكون في العادة مجهز بأحدث المنشآت ومعدات تداول البضائع شحن وتفريغ وتخزينها، ومزود بوسائط النقل والاتصالات، وقد تتوفر فيه إمكانيات 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 ممكن".[3]

[1] محمد ابراهيم العراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020 ،المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 2002 ، ص235

[2] رصاع حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم في العلوم الاقتصادية ، جامعة وهران – 2 محمد بن أحمد ، 2018–2019، ص 74

[3] أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2009 ،ص25

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"[1]

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 اللوجستية والمجمعات الصناعية وبوابات الأسواق."[2]

ويمكن القول بأن الموانئ تعبر عن مكان يجمع بين وسيلتي نقل النقل البحري والنقل الداخلي من قنوات نهرية، ملاحية، طرق برية، سكك حديد أو هو المرفأ وتتكون الموانئ من ثلاثة عناصر.

وحسب المادة 889 من القانون البحري الجزائري "رتبت الموانئ حسب استخداماتها، فالموانئ التجارية سميت كذلك ورتبت في هذا الصنف الموانئ المخصصة لضمان وفي أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية مختلف عمليات الشحن والإفراغ للأفراد، البضائع والحيوانات الحية العابرة من النقل البحري إلى النقل البري والعكس، بالإضافة إلى كل العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية."[3]

[1] محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ،2015 ،ص11

[2] محمد توفيق وسلمى زكي عبد الفتاح، نحو معايير للاستثمار في الموانئ البحرية، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر ماردكون 11 ، الإسكندرية 2009 ،ص9

[3] حملاوي ربيعة، المرجع السابق ،ص80

الميناء عبارة عن منشئة ساحلية تتكون من مرفأ أو أكثر، تقام على سواحل أو شواطئ البحار أو المحيطات، أو الأنهار، أو البحيرات، يتم فيها عمليات تفريغ وتحميل السفن بالبضائع أو الركاب وتحتوي الموانئ على الرافعات والأرصفة والمخازن للسفن."[1]

تم تعريف الميناء بالرجوع إلى اتفاقية جنيف في 9 ديسمبر لعام 1923م بشأن نظام الموانئ البحرية التي عرفت الموانئ البحرية في المادة الأولى بقولها: "الموانئ التي تتردد عليها السفن البحرية اعتياديا والمستخدمة للتجارة الخارجية ."

ويرى جيدل أن الموانئ الداخلية التي تربطها بالبحار ممرات صالحة للملاحة تعد من الموانئ البحرية.

وقد أكدت اتفاقية جنيف لسنة 1923 م بخصوص "النظام الدولي للموانئ البحرية ،" بأن لكل دولة الحق في إرسال سفنها إلى المرافئ المفتوحة للملاحة الحرة، وكذلك الحق في الاستفادة من الخدمات والتسهيلات والمعاملات التي يتوجب على الدول الساحلية أن تقدمها دون تمييز.[2]

الموانئ البحرية عبارة عن مواقع بحرية تعدها الدولة على شواطئها وتجهزها بالمنشآت لاستقبال السفن البحرية. وتعتبر جزءا من إقليم الدولة، وتخضع لسيادتها. وقد أشارت إلى ذلك المادة 11 من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 يقولها: "تعتبر جزءا من الساحل أبعد المنشآت المرفئية الدائمة التي تشكل جزءا أصيلا من النظام المرفئي..." فهي إذن داخله ضمن إقليم الدولة وجزءا من أملاكها العامة[3]

المبدأ العام أن الدولة الساحلية، بما لها من سيادة على المياه الداخلية، أن تمنع جميع السفن العامة والخاصة، من دخول تلك المياه ولكن بالرغم من وجود هذه السيادة على المياه

[1] رصاع حياة، المرجع السابق، ص 75

[2] بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام في القانون العام ، تخصص: القانون الدولي العام، جامعة الإخوة منتوري –قسنطينة، 2014–2015، ص 36

[3] بلوط سماح، المرجع السابق، ص 37

الداخلية، فإن طبيعة تلك المياه ومصالح الملاحة الدولية ومصالح الدولة الساحلية نفسها، تفرض مبدأ دوليا في عدم منع دخول السفن الأجنبية إلى موانئ الدولة الساحلية. [1]

إنما ليس للدولة استنادا إلى سيادتها أن تقفل موانئها عموما دون سبب مشروع في وجه السفن الأجنبية لأن ذلك يتنافى مع الغرض الذي أعدت له الموانئ أولا، ولأن ذلك إخلال بمبدأ حرية الملاحة البحرية وعرقلة للتجارة الدولية ثانيا.

أما دخول السفن الحربية موانئ الدولة الأجنبية فيخضع للتصريح المسبق مراعاة لسلامة الدولة الساحلية إلا إذا كان دخولها إما للاحتماء من أخطار طبيعية تحدق بها، أو لإصلاحها من أعطال تعرضت لها أثناء العبور.

وبهذا تظل موانئ الدولة مفتوحة أمام سفن الدول الأخرى، لا تلجأ الدولة إلى إغلاق موانئها لأن ذلك يشكل إخلال بمبدأ حرية الملاحة ويؤدي إلى عرقلة التجارة البحرية، وتستقبل الدولة الساحلية السفن التجارية الأجنبية في هذه الموانئ التي تعدها لهذا الغرض وتقدم لها التسهيلات والمساعدات المطلوبة على أن تكون معاملة السفن على أساس المساواة دون تمييز بين جنسياتها.

ويمكن للدولة أن تمنع دخول السفن الأجنبية. إطلاقا في موانئها إذا اضطرتها لذلك حوادث تتعلق بسلامتها أو بمصالحها الحيوية على أن يكون هذا المنع بصفة مؤقتة وأن يزول بمجرد زوال السبب الذي أدى إليه ولها أن تمنع من دخول بواخر بالذات لأسباب تتعلق بالصحة العامة أو بالأمن أو تنفيذ قرارات الأمم المتحدة أو ما شابه ذلك.

الفرع الثاني: أهمية الموانئ البحرية.

تتمثل الأهمية الاقتصادية للموانئ في مدى تأثيرها على تسيير عمليات التبادل التجاري وزيادة حركة التجارة الخارجية وباقي مختلف المجالات والأنشطة الاقتصادية كانت صناعية،

[1] المادة 78 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982،

أو زراعية، أو سياحية، وعلى حجم العمالة والتوظيف ومستوى المنافسة في الأسواق العالمية[1].

"–تعتبر الموانئ البحرية ذات أهمية قصوى للاقتصاد القومي لأي دولة، لأنه يتم من خلالها تدفق التجارة الدولية في شكل صادرات سلعية مما يعكس أهميتها بالنسبة للميزان التجاري وميزان المدفوعات " فحوالي80% من البضائع ينقل عن طريق الموانئ فهي تمر من خلالها مرتين الأولى عند الشحن والثانية عند التفريغ.

بالإضافة إلى تأثير الموانئ على حركة التجارة الخارجية وميزان المدفوعات تلعب دورا رئيسيا في عملية الأمن الغذائي والتنمية الاجتماعية.

فهناك علاقة ترابط وتكامل بين الموانئ البحرية والتنمية الاقتصادية للدولة حيث كلاهما يؤثر ويتأثر بالآخر، فارتفاع معدل التنمية وهيكلها في الاقتصاد الوطني يعتمد على كفاءة الموانئ، التي تساعد في استيراد المواد الأولية والمعدات التي تستعمل في تنفيذ مخططات التنمية الاقتصادية لخلقها المنفعة الزمانية والمكانية للبضائع.

كما تشكل "الموانئ منفذ الأسواق العالم حيث يتم مبادلة البضائع من الدول الأخرى الأمر الذي ينمي ويطور العلاقات التجارية مع بقية العالم".

ومراكز للتصنيع والتجميع وأنشطة القيمة المضافة والتعبئة والتغليف والمناطق الحرة، والوظائف الجديدة المتعلقة بالمراكز اللوجستية التي تتماشى مع تحرير التجارة العالمية وتطبيق اتفاقية الجات[2]. .

"فالميناء مصدر من مصادر الحصول على العملات الأجنبية مقابل رسوم الموانئ كالقطر والإرشاد أوالخدمات التي تقدم للسفن " كالشحن والتفريغ والتموين والإصلاح وما تحصل عليه كل من شركات التأمين البحري وما تحصل عليه مقابل بيع او تأجير السفن لدولة أخرى. المشاركة في تنمية وتطوير المناطق الجديدة والنائية وفتح منافذ للتصدير والاستيراد

[1] رصاع حياة، المرجع السابق، ص 83

[2] نفس المرجع ، ص 83

الوطنية من أقساط التأمين على السفن الأجنبية، والوكلاء الملاحيون والوطنيون من الأجانب ومن عملية الاستثمار في القطاعات أو مشروعات الموانئ ذات الصلة بالموانئ والترسانات البحرية مما ينعكس على التخطيط الإقليمي وتعمير المناطق وعلى الرفاهية الاقتصادية.

المساهمة في تطوير "النقل المتعدد الوسائط من خلال التسهيلات العالمية التي يتيحها الميناء باعتبار أن الميناء البحري لم يعد نقطة البداية لبضائع الصادرات ونقطة النهاية لبضائع الواردات، وإنما أصبح حلقة من حلقات النقل بأنماطه المتعددة". [1]

المطلب الثاني: عناصر الميناء البحري

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.[2]

– 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.[3]

ويقصد بالمرفأ "المسطح البحري العميق بالدرجة التي تؤهله لاستقبال السفن، والمحمي حماية إما طبيعية في حضن خط الساحل أو اصطناعية عن طريق مد لسان صناعي من الأرض صوب البحر، وتتسم مياه المرفأ بالهدوء التي تضمن دخول وخروج السفن في أمان.[4]

فالميناء مفهوم أعم وأشمل من المرفأ الطبيعي حيث يضم الميناء "النطاق الذي يحتضن المرفأ بالإضافة إلى مستلزمات خدمات السفن وكل متطلبات عمليات الشحن والتفريغ

---

[1] رصاع حياة، المرجع السابق، ص 84

[2] هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1984،ص60.

[3] أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد علي، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الاقتصادية،2015، ص 160

[4] أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، مرجع سبق ذكره، ص16

والتخزين والنقل، مثل الأرصفة والروافع والمستودعات والمخازن والطرق الداخلية والمباني...وهذا يعني أن ميناء في العالم لا بد أن يحتضن مرفأ"[1]

ولكن توجد في المقابل عدة مرافئ 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 الملاحة الدولية أو لانتشار فيه الشعاب المرجانية التي تعرقل حركة الملاحة البحرية[2]

المطلب الثالث: التصنيفات المختلفة للموانئ البحرية

تمثل الموانئ البحرية البوابات المجهزة 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.[3]

والموانئ أنواع يتم تصنيفها مثل موانئ تجارية، التي تقدم خدمات الشحن والتفريغ لحمولات السفن، وتكون فيها الأرصفة والمراسي لأغراض التعامل مع الحمولات، وعادة ما تكون جزءاً من الموانئ الضخمة أو جزءاً مستقلاً بذاته، ويمكن أن يكون هناك موانئ مختصة بنوع من التجارة، مثل ميناء النفط، وميناء الفحم، وميناء معادن.

وتوجد أيضاً موانئ عسكرية تستخدم لاستقبال السفن العسكرية، وتخزين المعدات، والتجهيزات العسكرية، إلى جانب موانئ اللجوء، وهي موانئ تلجأ إليها السفن عند هبوب العواصف في البحر، بحيث تكون جزءاً من ميناء تجاري ضخم، إذ يلزم لهذا النوع من الموانئ وصول سهل وآمن من البحر ومرافئ جيدة.

---

[1] مختار السويفي، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، القاهرة، 1996 ،ص325.

[2] رصاع حياة، المرجع السابق، ص 76

[3] نفس المرجع .

وهناك تصنيف آخر للموانئ يمكن إيجازها بموانئ طبيعية تكون محمية من العواصف وأمواج البحر عن طريق أراض طبيعية وسلاسل جبلية أو بواسطة الجزر، ويتم تشكيل المدخل لمثل هذا النوع من الموانئ بحيث يسمح بالحركة، مع ضمان السكون داخله، إضافة إلى موانئ صناعية تتم حمايتها من العواصف والأمواج بواسطة كواسر الأمواج أو يتم إنشاؤها عن طريق الحفر.

تتنوّع الموانئ من حيث طبيعة موقعها، ومن حيث الغرض الذي أنشئت من أجله كالتالي :

الفرع الاول : من الناحية الطبيعية

يمكن التمييز بين الموانئ من حيث الطبيعة الجغرافية:

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

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

الموانئ الصناعية: هي الموانئ التي تم إنشاءها وتجهيزها الأرصفة، المداخل، المخارج، الأحواض.

وهناك أيضا الموانئ الجافة التي يمكن إقامتها بعيدا عن الشواطئ البحرية لأنها لا تعطي تسهيلات بحرية للسفن [1]

الفرع الثاني: من ناحية الموقع الجغرافي

تنقسم الموانئ من الناحية الجغرافية الى قسمين نهرية وبحرية:

اولا: الموانئ النهرية:

تقع على مصب النهر وتتصل بالبحر من خلال قناة ،وهى ثالث العناصر الرئيسية التى تتكون منها منظومة النقل النهرى ولقد أستخدمت قديما ألى جانب المجرى الرئيسى والترع

[1] رصاع حياة، المرجع السابق، ص 77

الفرعية كمراسى لأساطيل النقل النهرى بنظام التراكب، الا أنه مع قيام نهضة انشاء الموانى تم انشاء العديد من الموانى وترتبط جميع الموانى النهرية بوصلات طرق متصلة بشبكة الطرق المخصصة للنقل البرى سواء الرئيسية منها أو الفرعية

ثانيا: موانئ بحرية:

تقع على السواحل[1] وهو جزء من الميناء، يتواجد به الأرصفة لخدمات الحمولات والنقل والتخزين ويعتمد نوعه على نوع الحمولات، فهو إما محطة مسافرين، أو محطة بترول.

الفرع الثالث: من ناحية الملكية

فهناك موانئ تخضع لملكية الحكومة باعتبارها مظهرا للسيادة الوطنية، وقد تكون ملكية الميناء تابعة للبلديات أو الجمارك أو القطاع الخاص وقد تديره شركة دولية متخصصة في إدارة وتشغيل الموانئ.

اولا: الموانئ العامة:

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

ثانيا: 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 بدلا من تلك التي تفرض على المستوى القومي[2].

ثالثا: الموانئ ذات الإدارة المستقلة:

يتم إدارتها بواسطة هيئة شبه حكومية ولكنها مستقلة عنها وبعيدة عن الضغوط السياسية وتخضع لقدر محدود من الإشراف الحكومي."[1]

[1] رصاع حياة، المرجع السابق، ص 77

[2] محمد جلال خطاب،اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، مرجع سبق ذكره، ص31

رابعا: الموانئ التابعة للسكك الحديدية:

يتم إدارتها من طرف شركات السكك الحديدية.

خامسا: الموانئ التابعة للجمارك:

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

ساسا: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 أرباحا كبيرة.[2]

الفرع الرابع: من الجانب الوظيفي ومعيار الأداء

وتنقسم الى :

اولا: من الجانب الوظيفي

من الممكن تقسم الموانئ إلى ثلاثة:

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

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

موانئ تجارية متخصصة: تلك الموانئ التي تتخصص في تقديم خدمات معينة من حيث نوع التجارة أو النقل". [3]

---

[1] علي عبد، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ،2000 ، ص45.

[2] شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره، ص68

[3] محمد جلال خطاب،اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، مرجع سبق ذكره، ص37

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.[1]

موانئ عسكرية: "ويتم تجهيزها بالإضافة إلى تجهيزات الموانئ التجارية بمنشآت ومعدات خاصة بمناولة الأسلحة والذخائر للقوات البحرية.[2]

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.

-**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 تمر بها تكون لمنطقة غير منطقتها الخلفية."[3]

ثانيا: من ناحية معايير الأداء[4] :

- حجم وكمية البضائع المتداولة في الميناء.
- قيمة البضاعة المتداولة في الميناء.
- عدد السفن المترددة على الميناء وأحجامها .

[1] رصاع حياة، المرجع السابق، ص 78

[2] محمد ابراهيم عراقي، قطاع النقل في مصر الماضي و الحاضر و المستقبل حتى عام 2020 ،مرجع سبق ذكره، ص236

[3] محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الاسكندرية، ص133

[4] شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مرجع سبق ذكره ، ص53.

المبحث الثاني: أنواع المناطق البرية المينائية

الميناء هو مكان يقع على حافة المحيطات أو البحار أو الأنهار، ويستخدم في استقبال السفن في الشحن والتفريغ، واستقبال البضائع، إلى جانب استقباله لسفن الركاب.

إن الهدف الرئيس من الميناء، هو توفير ملاذ آمن للسفن التي تتردد عليها بغرض توصيل البضائع، أو التزود بالوقود، أو التصليح أو نقل الحمولات والمسافرين.

ويجب توافر عناصر كثيرة مثل المدخل، والممر الملاحي، وكاسر الأمواج، والأرصفة، ومحطات للسفن، وأحواض جافة ومغلقة. [1]

المطلب الاول : المراسي

تدخل في حدود البحر الإقليمي المراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها والتي تكون لولا ذلك واقعة جزئيا أو آليا خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي حيث تنص المادة 12 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982، دخلت إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 شار إليها هنا باتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار حيز التنفيذ في 16 تشرين الثاني/ نوفمبر عام 1994، وذلك بعد إثني عشر شهرا من إيداع صك التصديق الستين لدى الامين العام لألمم المتحدة. صادق على الاتفاقية 167 طرفا اعتبارات من 10 يناير 2016 اعتُمدت إحدى الاتفاقيات التنفيذية لاتفاقية قانون البحار، الا وهي اتفاقية عام 1994 لمتعلقة بتنفيذ الجزء الحادي عشر من اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار في 28 تموز / يوليو عام 1994 ودخلت حيز التنفيذ في 28 تموز/ يوليو عام 1996.

كما فتح الباب للتوقيع على اتفاقية أخرى وهي اتفاقية الامم المتحدة للأرصدة السمكية في الامم المتحدة لعام1995 و دخلت حيز التنفيذ في 2001/12/11 فشكلت اتفاقية الامم المتحدة بالاضافة لتلك الاتفاقيات الاساس لاطار قانوني شامل ينظم مجموعة كبيرة من النشاطات في كل من المحيطات وأعالي البحار. يروج النظام التكافلي والذي يتم دعمه من

[1] رصاع حياة، المرجع السابق، ص 79

قبل إتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لفكرة أن مجالات المحيطات تتصل مع بعضها اتصالا وثيقا و تعمل كمشاعات عالمية. ويشير هذا إلى مسؤولية جميع الدول بالالتزام بالمعايير الناظمة لمجالات المحيطات المتفق عليها عالميا. [1]

تستعمل المراسي لتحميل المواد للسفن وتفريغها و رسوها، ويطلق عليها بالأرصفة وتدخل المراسي في حدود البحر الإقليمي والمراسي جسور تمتد في مياه البحر تستطيع الباخرة الوقوف قربها وشحن البضائع أو تفريغها . وقد تكون المراسي عائمة أو مثبتة في قاع البحر، وقد تكون متصلة باليابسة مباشرة، أو غير متصلة بعيدة عن السواحل، وهذا النوع من المراسي يخصص في الغالب لنقل النفط عبر الأنابيب التي تصل لهذه المراسي تحت الماء، أو النقل من سفن شحن كبيرة لا تستطيع الوصول إلى الموانئ القريبة من السواحل. فيتم تفريغ حمولتها في هذه المراسي ثم تنقل إلى السواحل.

وإذا كانت موانئ الدولة مفتوحة يوجه عام أمام استقبال السفن الأجنبية، فإنه يوجد اختلاف في وضعية كل من السفن العامة والسفن الخاصة فالأحكام التي ترع ي الفئتين من السفن ليست متماثلة .[2]

المطلب الثاني: المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر

المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر:

المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر هو مساحة من الأرض متكونة طبيعيا محاطة بالمياه وتعلو عليها في حالة الجزر، ولكنها تكون مغمورة عند المد، وعندما يكون المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر واقعا كليا أو جزئيا على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة، يجوز أن يستخدم حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي.

---

[1] قانون البحار الامانة العامة للمنظمة الاستشارية القانونية الاسيوية الافريقية AALCO/55/HEADQUARTERS (NEW DELHI)/2016/SD/S 2، ص 03

[2] بلوط سماح، المرجع السابق، ص 37

عندما يكون المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر واقعا كليا على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة، لا يكون له بحر إقليمي خاص به.[1]

اذن هذه المرتفعات وفقاً لتعريف المادة الثالثة عشرة من اتفاقية عام 1982م هي "مساحة من الأرض متكونة طبيعياً ومُحاطة بالمياه وتعلو عليها في حالة الجزر، ولكنها تكون مغمورة عند المد. وعندما يكون المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر واقعاً كلياً أو جزئياً على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة؛ يجوز أن يُستخدم حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي.

أما عندما يكون المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر واقعاً كلياً على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة؛ فلا يكون له بحر إقليمي خاص به". وأضافت المادة السابعة / الفقرة الرابعة من الاتفاقية أنه لا يجوز اعتماد خطوط الأساس المستقيمة من المرتفعات ما لم تكن قد بُنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائماً سطح البحر، أو حظيت هذه الخطوط باعتراف دولي.

المطلب الثالث: الحواف القارية

يعرف الجرف القاري بأنه الامتداد الطبيعي لليابسة داخل البحار والمحيطات، وهو بالنسبة لأي دولة ساحلية قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء البحر الإقليمي. وللدولة الساحلية حقوق سيادية على جرفها القاري وتستفيد من موارده الطبيعية غير الحية كالنفط والغاز والمعادن.[2]

لقد ظهرت منذ قرون أول المطالبات ببعض موارد البحر في المناطق التي تعرف اليوم بالجرف القاري ، ويقال أن هذه المطالبات بدأت منذ القرن السادس قبل الميلاد ، إذ كان ينظر إلى مصائد اللؤلؤ والمرجان منذ القدم على أنها موضوع للتملك والولاية ، فقد نظم

[1] المادة 13 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار1982، السابق الذكر

[2] ما هو الجرف القاري، تم الاطلاع عليه بتاريخ: 2020/04/25 على الرابط:

https://www.aljazeera.net/encyclopedia

صيد طبقات المرجان الواقعة في البحر المتوسط فيما وراء الثالثة أميال من قبل القوانين الايطالية والفرنسية ، ويشير "جيسوب "إلى أنّه ورد في قضية عرضت أمام المحاكم الهندية أن طبقة من المحار موجودة على بعد مت وأن تاريخ مصائد المحار السيلانية يمتد منذ خمسة أميال من ساحل "رامناد "قد نظّر القرن السادس قبل الميلاد حتى الفترات الحديثة ، وأن الاسباب التي استندت إليها المحكمة الهندية في حكمها تقوم على كون حاكم رامناد كان قد سيطر على طبقة المحار منذ القدم ، لذا يكون له حق الملكية على ذلك المحار ، وقد صدر الحكم استنادا إلى الادعاء القديم " لسيّد الارض على مياه معيّنة[1]

وورد في المادة الأولى من اتفاقية جنيف لعام 1958 بأن الجرف القاري هو "مناطق قاع البحر وما تحته من طبقات متصلة بالشاطئ تمتد خارج البحر الإقليمي إلى عمق مئتي متر أو إلى ما يتعدى هذا الحد إلى حيث يسمح عمق المياه باستغلال الموارد الطبيعية لهذه المنطقة".

بدأ الحديث عن الجرف القاري عام 1945 عندما تحدث الرئيس الأميركي وقتها هاري ترومان عن أن من حق الولايات المتحدة الأميركية –الخارجة وقتها منتصرة قوية من الحرب العالمية الثانية– استغلال الموارد الطبيعية الموجودة في قاع البحر وما تحت القاع تحت مياه أعالي البحار بمحاذاة سواحل البلاد.

ودفع موقف ترومان بالكثير من الدول إلى فرض سلطاتها على الجرف القاري كمنطقة تابعة لها، من بينها البيرو والتشيلي والدومينيكان، ما جعل المؤسسات الدولية المعنية تسارع لبحث المسألة وإيجاد مخرج لها.

وجاء لقاء مونتيغو باي في جامايكا عام 1982 ليتبنى معاهدة قانون البحار الذي دخل حيز التنفيذ في 16 نوفمبر/تشرين الثاني 1994، ويوضح بصفة كاملة ما يتعلق بقانون البحار، وبينها التعريف الدقيق للجرف القاري.

[1] محمد الحاج حمّود " القانون الدولي للبحار " – دار الثقافة للنشر والتوزيع – عمّان ، الاردن – الطبعة الاولى – الاصدار الاول، 2008، ص 353

وبموجب المادة 76 من قانون البحار يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية "قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة".

وفي حالة كانت الحافة القارية للدولة الساحلية تمتد إلى أبعد من 200 ميل بحري، فتحدد المعاهدة مسافة الجرف القاري في هذه الحالة إلى 350 ميلا.[1]

ويكون للدولة الساحلية حقوق سيادية على جرفها القاري حددتها المادة 77 من قانون البحار في ممارسة هذه الدول لسيادتها لأغراض الاستكشاف واستغلال الموارد الطبيعية غير الحية مثل النفط والغاز والمعادن وغيرها، ويكون هذا الحق خالصا للدولة الساحلية.

وكانت اتفاقية جنيف لعام 1958 أول محدد لحقوق الدول الشاطئية بحق اكتشاف الثروات الطبيعية التي تضمها منطقة الجرف القاري.

أكد الجغرافيون وعلماء المحيطات وجود تشابه في طبيعة وتكوين اليابس من القارات والأرض الموجودة تحت قاع البحر، وأجمعوا على أن المسافة التي تتجه بميل متدرج حتى نقطة الانحدار الفجائي نحو 20 الأعماق تشكل " الجرف القاري "، وأنه يشكل الأرض التي ترسى عليها القارة وقد عرف مفهوم الجرف القاري تطورا عميقا في ماهيته منذ منتصف القرن العشرين، فقد تناولته لجنة القانون الدولي في دورتها الثانية سنة 1950 ،فاستبعدت فكرة تدويله وكرست انتماءه للدولة الساحلية . [2]

[1] سيدي محمّد ولد القاسم – المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية في ظل القانون الدولي للبحار والتشريع الموريتاني – رسالة ماجستير – كلية الحقوق جامعة الجزائر– السنة الجامعية 2000–2001، ص 28.

[2] الدكتور حسن خطابي ، حقوق الدولة الساحلية في حماية حدودها البحرية من منظور القانون الدولي ، ص 10

وفي سنة 1951 تبنت اللجنة في دورتها الثالثة مشروع مواد تتعلق بالجرف القاري وبعض المواضيع المرتبطة به، استندت فيها على معياري الجوار وقابلية الاستغلال، مستبعدة بذلك المعيار الجغرافي .

وجاء في المشروع أن الجرف القاري يعني قاع البحر والأرض الواقعة تحت قاع البحر في المساحات المائية المجاورة للشاطئ، والكائنة خارج البحر الإقليمي حتى عمق المياه الذي يسمح باستغلال الموارد الطبيعية لقاع وما تحت قاع البحر .

إلا أن مشروع اللجنة لسنة 1953 ،في دورتها الخامسة، تخلى عن معيار الاستغلال، حيث عرف الجرف القاري بأنه قاع البحر والأرض الواقعة تحت قاع البحر في المساحات المائية المجاورة للشاطئ الكائنة خارج البحر الإقليمي حتى عمق 200 ميل .

وتبنت لجنة القانون الدولي من خلال مشروعها لسنة 1956 في المادة 68 التعريفين السابقين معا، فعرفت الجرف القاري بأنه " قاع البحر والأرض الواقعة تحت قاع البحر في المساحات المائية المجاورة للشاطئ، الكائنة خارج البحر الإقليمي حتى عمق 200 متر، أو أبعد من ذلك حتى عمق المياه الذي يسمح باستغلال الموارد الطبيعية لهذه المنطقة البحرية " [1]

وخلال مؤتمر جنيف لسنة 1956 برز المعيار الجغرافي، وهو المعيار الذي يعرف الجرف القاري بكونه "درعا مغمورا يشكل امتدادا للإقليم الأرضي على شكل منحدر ضعيف حتى عمق 200 ميل، وهي النقطة التي تزيد فيها درجة الانحدار نحو الأعماق البحرية " .

ونتيجة لعدم موافقة العديد من الدول على المعيار الجغرافي بسبب عدم تعمق أجرافها، وعدم قدرتها على حيازة مساحات أوسع حسب هذا 20 المعيار، تم اللجوء إلى معيار ثان هو معيار إمكانية الاستغلال وقد توسعت اتفاقية 1962 في تحديد الجرف القاري، فتناولته المادة 76 في فقرتها الأولى على الشكل التالي : " يشمل الجرف القاري لأي دولة ساحلية

[1] الدكتور حسن خطابي ، حقوق الدولة الساحلية في حماية حدودها البحرية من منظور القانون الدولي ، ص 11

قاع وباطن أرض المساحات التي تمتد إلى ما وراء بحرها الإقليمي، في جميع أنحاء الامتداد الطبيعي لإقليم تلك الدولة البري، حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، أو إلى مسافة 200 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، إذا لم يكن الطرف الخارجي للحافة القارية يمتد إلى تلك المسافة[1]" .

وبتحديد اتفاقية 1982الجرف القاري بمسافة 300 ميل تكون قد جعلت قاع المنطقة الاقتصادية الخالصة جرفا قاريا، إلا نها أجازت مده إلى حيث تمتد الحافة القارية، لكن بما لا يزيد على مسافة 350 ميل مقيسة من خطوط الأساس التي يقاس منه عرض البحر الإقليمي . فقد نصت الفقرة الفرعية 04/أ من نفس المادة على ما يلي : " ...تقرر الدولة الساحلية الطرف الخارجي للحافة القارية حيثما امتدت الحافة إلى ما يتجاوز 300 ميل بحري من خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي " وتضيف الفقرة الخامسة بأن " النقاط الثابتة التي تؤلف خط الحدود الخارجية للجرف القاري في قاع البحر ... يجب ألا تبعد بأكثر من 350 ميلا بحريا عن خطوط الأساس التي يقاس منها عرض البحر الإقليمي، وإما ألا تبعد عنه بأكثر من 100 ميل بحري عن التساوي العمقي عند 2500 متر الذي هو خط يربط بين الأعماق البالغ مداها 2500 متر . "

ويبدو من خلال هذه الأحكام أن اتفاقية 1982 قد أخذت بالمعيار الجغرافي في تحديدها للحد الخارجي للجرف القاري، حيث أقرت امتداده حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، ونظرا للاختلاف الحاصل في المسافة الفاصلة بين الحافة القارية و بين شاطئ الدولة الساحلية، فقد اعتمدت الاتفاقية[2]

ويبدو من خلال هذه الأحكام أن اتفاقية 1982 قد أخذت بالمعيار الجغرافي في تحديدها للحد الخارجي للجرف القاري، حيث أقرت امتداده حتى الطرف الخارجي للحافة القارية، ونظرا للاختلاف الحاصل في المسافة الفاصلة بين الحافة القارية و بين شاطئ الدولة

[1] حامد سلطان:القانون الدولي في وقت السلم، الطبعة الرابعة 1969 ،ص 393

[2] حسن خطابي ، حقوق الدولة الساحلية في حماية حدودها البحرية من منظور القانون الدولي ، ص 11

الساحلية، فقد اعتمدت الاتفاقية معيار المسافة، حيث حددت الجرف القاري بمسافة 200 ميل مقيسة من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، وهو معيار يطبق في الحالات التي لا يبلغ فيها الطرف الخارجي للحافة القارية هذه المسافة .

حقوق الدولة الساحلية و واجباتها على الجرف القاري اختلفت الآراء حول طبيعة الحقوق المخولة للدولة الساحلية على الجرف القاري بعد "إعلان ترومان"، وبرز نتيجة ذلك اتجاهان رئيسيان : الأول طالب بسيادة الدولة الساحلية على الجرف القاري، في حين استوحى الثاني المبادئ الواردة في إعلان ترومان واقتصر على المطالبة باختصاصات الولاية والمراقبة في مجال استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية .

وقد تبنت لجنة القانون الدولي الاتجاه الثاني، ولم تخول الدولة الساحلية سوى "حق المراقبة والولاية لأغراض استكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية"، مستبعدة بذلك أية سيادة وطنية على الجرف القاري وفي المشروع الذي صاغته اللجنة بشأن المواد المنظمة لمشاكل البحر، خلال دورة 1956، وردت في المادة 68 عبارة "حقوق سيادية". وفي مؤتمر جنيف لسنة 1958 نوقشت نصوص مشروع لجنة القانون الدولي، وتبنى المؤتمر عبارة "حقوق سيادية" الواردة في المشروع . "[1] .

فقد نصت الفقرة الأولى من المادة 02 من اتفاقية جنيف لسنة 1958 حول الجرف القاري على أن "الدولة الساحلية تمارس على الجرف القاري حقوقا سيادية بغرض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية"، ونجد نفس المضمون . تقريبا . في الفقرة الأولى من المادة 77 من اتفاقية 1982 ،التي تنص على ما يلي" :تمارس الدولة الساحلية على الجرف القاري حقوقا سيادية لأغراض استكشافه واستغلال موارده الطبيعية. "

[1] محمد بوسلطان :" مبادئ القانون الدولي العام"– الجزء الاول – ديوان المطبوعات الجامعية – طبعة أكتوبر 1994 ،ص 242

ويظهر من خلال نص المادتين أن الدولة الساحلية تمارس على جرفها القاري "حقوقا سيادية" تختلف عن "السيادة" فيكون هدفها محدد باستكشاف واستغلال الموارد الطبيعية الموجودة في هذه المنطقة البحرية المجاورة للدولة الساحلية .

كما تتميز هذه الحقوق أيضا كونها خالصة، وهو ما تنص عليه الفقرة الثانية من المادة 77 " : إن الحقوق المشار إليها في الفقرة 01 خالصة، بمعنى أنه إذا لم تقم الدولة الساحلية باستكشاف الجرف القاري أو استغلال موارده الطبيعية، فلا يجوز لأحد أن يقوم بهذه الأنشطة بدون موافقة صريحة من الدولة الساحلية "[1] .

ومن جهة أخرى تصنف هذه الحقوق بكونها غير مشروطة، وهو ما نصت عليه الفقرة الثالثة من نفس المادة، التي ورد فيها على أنه " لا تتوقف حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري على احتلال، فعلي أو حكمي، و لا على أي إعلان صريح"

إن تخويل الدولة الساحلية حقوقا سيادية على الجرف القاري يستدعي بالمقابل قيامها ببعض الواجبات في هذه المنطقة البحرية، والتي تتمثل في التزامها بأن لا تؤثر على الحقوق التقليدية التي تتمتع بها الدول الأخرى في مجالات الاتصالات في هذه المنطقة البحرية .

وينبثق عن هذا الالتزام عدم المساس بنظام المياه والمجال الجوي فوق الجرف القاري . وهو مبدأ أكدت عليه لجنة القانون الدولي منذ سنة 1951 ،حيث أقرت أن ممارسة الدولة الساحلية للمراقبة والولاية على الجرف القاري يجب ألا يؤثر على نظام المياه التي تعلوه، ولا على المجال الجوي الذي يعلو هذه المياه .

ويظهر على أن لجنة القانون الدولي كانت بهدف هذا الشرط إلى منع الدول الساحلية من مد ولايتها بشكل عمودي على الموارد البيولوجية للمياه التي تعلو الجرف القاري، والمحافظة على الحريات التقليدية للبحر العالي في مجال الملاحة البحرية والجوية .

[1] محمد بوسلطان :" المرجع السابق ،ص 242

وقد نصت المادة 78 من اتفاقية 1982 على المبدأ العام لهذه الواجبات المفروضة على الدولة الساحلية، حيث قضت في فقرتها الأولى على أن " لا تمس حقوق الدولة الساحلية على الجرف القاري النظام القانوني للمياه العلوية، أو الحيز الجوي فوق تلك المياه "، وتضيف نفس المادة أنه " لا يجب أن تتعدى ممارسة الدولة الساحلية لحقوقها على الجرف القاري على الملاحة وغيرها من حقوق وحريات الدولة الأخرى، المنصوص عليها في هذه الاتفاقية، أو أن تسفر عن أي تدخل لا مبرر له في تلك الملاحة والحقوق والحريات . "

ومن بين الواجبات المفروضة على الدولة الساحلية في إطار ممارسة حقوقها السيادية على جرفها القاري، هناك واجب عدم المساس بحرية وضع الكابلات والأنابيب المغمورة، وهو مبدأ أكدت عليه لجنة القانون الدولي سنة 1951 ،حين اشترطت على الدولة الساحلية اتخاذ تدابير معقولة أثناء قيامها بعمليات استكشاف واستغلال الجرف القاري . وحثت المادة 79 من اتفاقية 1982 على تجنب إعاقة وضع أو صيانة الكابلات وخطوط الأنابيب تحت المياه على الجرف القاري، حيث أقرت على أنه " مع مراعاة حق الدولة الساحلية في اتخاذ تدابير معقولة لاستكشاف الجرف القاري واستغلال موارده الطبيعية، ومنع التلوث من خطوط الأنابيب وخفضه والسيطرة عليه، لا يجوز لهذه الدولة أن تعرقل وضع أو صيانة هذه الكابلات أو خطوط الأنابيب " .

ويعتبر هذا الواجب قيدا دائما على حقوق الدولة الساحلية على منطقة قاع وما تحت قاع الجرف القاري في استكشاف واستغلال موارده الطبيعية، مادام تواجد الأنابيب والكابلات يتصف بالديمومة .[1]

[1] حسن خطابي ، حقوق الدولة الساحلية في حماية حدودها البحرية من منظور القانون الدولي ، ص 12

الفصل الثاني:
خصوصية
المناطق البرية
للموانئ

لقد سبق لنا تعريف الميناء على أنه ذلك الجزء من الساحل الذي خضع للإعداد من قبل الإنسان بهدف تمكين السفن من القيام بأعمالها التجارية بمنئي عن مخاطر البحر ، و مفهوم التهيئة هذا وتدخل يد الإنسان في الإعداد يظهر أيضا في القانون البحري المعدل، حيث نصت الفقرة الأولى من المادة 888 منه على ما يلي » : في مفهوم هذا القانون فإن الميناء، نقطة من ساحل البحر، مهيأة ومجهزة لاستقبال السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة لذا فقد تم تصنيف الميناء ضمن الأملاك الوطنية العمومية الاصطناعية وذلك من خلال المادة 16 من القانون 90-30 المتضمن قانون ، والمادة 893 من القانون الأملاك الوطنية البحري.

المبحث الاول: تسيير وحماية الأنشطة المينائية

لا يستقيم المفهوم القانوني للميناء ما لم يكن مهيأ ومجهزا لاستقبال السفن وتأمين ممارسة الأنشطة التجارية والخدمات المخصص لها، وقد ميز المشرع بين أصناف الأعمال الجارية في الموانئ فأجاز للخواص ممارسة الأنشطة التجارية كالمناولة والتشوين والقطر، وأناط مهام حفظ النظام والأمن بهيئات القوة العمومية، وخص سلطة الميناء بتقديم الخدمات العامة كإرشاد السفن ومساعدتها على الإرساء والمحافظة على البنيات الأساسية المينائية[1]

المطلب الاول: الأنشطة التجارية في المناطق المينائية

يتدخل في السوق الملاحية العديد من المتعاملين والهيئات سواء أكانت عامة أم خاصة شركات الملاحة البحرية، ترسانة بناء وإصلاح السفن، شركات الشحن والتفريغ..... الخ بحيث تؤثر وبشكل مباشر على مستويات العرض ومستويات الطلب في السوق الملاحية، والتنبؤ بها هو محاولة للتحكم في الإمكانيات المادية، والمالية، والبشرية، لتسخيرها بما يخدم طلبات الأفراد من جهة، وتحقيق أكبر الأرباح الممكنة من جهة أخرى، والتي لن تتحقق إلا من خلال ضبط التكاليف وضبط الإيرادات من خلال التدخل بسياسات معينة تنتهجها هذه الهيئات من جهة، ومن جهة أخرى تأثير سياسات المؤتمرات الملاحية في التسعير والتي قد تحقق أقصى قيمة للمبيعات الفراغات المتاحة مع تحقيق حد أدنى من الأرباح للحفاظ على التعامل مع العملاء الشاحنين وضمان سهولة الحصول على القدر اللازم من التمويل، فتدهور المبيعات تعتبر مؤشر عن ضعف مركز المنشأة في المؤتمر الملاحي.

[1] المواد 888 إلى 892 قانون بحري الصادر بالأمر76-80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 ، المعدل والمتمم بالقانون05/89 مؤرخ في 1998/06/25 الجريدة الرسميةى الصادرة بتاريخ 1977/04/10 العدد 29 والجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 1998/06/27 العدد 47، نقلا عن غريبي عطاءالله، تعامل الموانئ مع البضاعة في ظل متطلبات مدونة (ISPS)، مجلة الدراسات القانونية و السياسية – العدد 04 جوان 20165، ص 212

الفرع الاول: الأنماط الإدارية المختلفة المستخدمة في إدارة الموانئ:

في ظل التطورات الاقتصادية التي يشهدها العالم ظهرت أنماط مختلفة لإدارة الميناء والتي تتأثر بعدة عوامل منها[1] :

-الهيكل السياسي والاقتصادي والاجتماعي للدولة.

-مستوى الدولة وتصنيفها دولة متقدمة – دولة من دول العالم الثالث.

-موقع الميناء داخل الدولة إذا كان يقع داخل المدينة أو في منطقة معزولة خارج المدن.

-نوعية البضائع المتداولة والتي تعتمد على نوعية الميناء هل هو ميناء تجاري -صناعي -تخصصي.

وحسب تجارب الموانئ تم رصد أربعة أنماط رئيسية لإدارة الموانئ وهي:

اولا: الإدارة الكاملة للميناء

تملك هيئة إدارة الميناء هيئة حكومية جميع الأصول الموجودة ذا الميناء وتقوم بإدارتها وتشغيلها بشكل كامل.

ثانيا: نظام الإدارة في الميناء المجهز

تمتلك الدولة البنية التحتية والفوقية لكنها تقوم بتأجير المعدات للقطاع الخاص".

ثالثا: نظام إدارة المالكة للميناء

نظام الإدارة عن طريق حيازة الملكية هو أكثر نظم إدارة الموانئ انتشارا في العالم حيث يتم التعاقد ما بين هيئة الميناء/الحركة ومشغلي الميناء والمحطات بغرض توفير إدارة متخصصة ومتميزة تدير الميناء ومحطات الحاويات بالكفاءة اللازمة ويتميزون بالمرونة الإدارية لتحقيق معدلات عالية في التشغيل.

[1] رصاع حياة، المرجع السابق ،ص 80

رابعا: الموانئ المخصصة بالكامل:

إن البنية التحتية أراضي الميناء والبنية الفوقية المعدات والتجهيزات ملك للقطاع الخاص ولا يوجد أي تدخل حكومي في أسلوب الإدارة بريطانيا ويكمن مهامها في:

-التخطيط والتطوير المستقبلي للميناء على ضوء نمو التجارة الخارجية للدولة وقدرة الميناء على استقطاب تداول البضائع بنظام تعقيب الشحن وكذلك مواكبة التطور التكنولوجي، البحري العالمي.

-متابعة وتقييم أداء العاملين ومقدمي الخدمات في الميناء والتأكد من الالتزام ببنود التعاقد.

-إعداد الاحصائيات.

-متابعة التزام العاملين ومقدمي الخدمات لقوانين البيئة المحلية.

-وضع الخطط التسويقية للميناء ككل.

-متابعة التنظيمات والقواعد الدولية الصادرة عن المنظمات الدولية والمنظمة لأعمال الموانئ.

-إعداد خطط الصيانة لمرافق الميناء.[1]

الفرع الثاني: الانشطة المينائية

يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصاديةمكانية، زمنية وذلك بنقلها من مكان حيث تتوفر فيه إلى مكان حيث تندر فيه، وهو نشاطا توزيعيا لدوره الهام في عملية التوزيع محليا وعالميا.

ويمكن تعريف نشاط النقل البحري من خلال العناصر التي تسهم في تقديم خدمات نقل بحرية وهي تضم :السفينة، والسماسرة، الموانئ البحرية، شركات الشحن والتوزيع وما ينبع ذلك من أنشطة نقل وتخزين، وشركات تامين، وكافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة ،وفيما يلي هذه العناصر:[2]

[1] رصاع حياة، المرجع السابق ، ص81

[2] حملاوي ربيعة، المرجع السابق، ص 10

اولا:شركات الملاحة البحرية

هي تختص بنقل الحمولات من الصادرات والواردات على الخطوط الملاحية من بترول ومشتقاته، نقل البضائع المختلفة خدمات نقل الركاب.

ثانيا: الموانئ البحرية.

هي من أهم الدعائم التي يقوم عليها صناعة النقل البحري لمالها من أهمية في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن وهي تتنوع وفق تنوع الموانئ البحرية من حيث طبيعتها ومن حيث وظائفها.

ثالثا: مشروعات توريد المعدات البحرية : مهمتها تزويد السفن الوطنية والأجنبية باحتياجاتها من المواد التموينية وكذلك توفير خدمات الصيانة والتجهيزات اللازمة وإمدادها بقطاع الغيار والأجهزة

البحرية الضرورية.

رابعا: ترسانة بناء وإصلاح السفن

يسهم نشاطها في الحفاظ على الطاقة الإنتاجية للسفن وضمان استمرار أداء مهامها في نقل الحمولات المختلفة، فهي تقوم بإصلاح السفن الخدمية والتجارية والآلات العائمة مثل اللنشات والقاطرات كما تقوم بناء السفن العربية وسفن الصيد والأبحاث، بالإضافة إلى عملها على إعداد الدراسات الأولية والتصميمات التنفيذية وإجراء التجارب الأولية للتشغيل.

خامسا: شركات الشحن والتفريغ

مهمتها تتعدد من شحن وتفريغ ونقل وتخزين من خلال قيامها بمايلي:[1]

-القيام بشحن وتفريغ البضائع المختلفة كنقل البضائع من المخازن خارج المنطقة الجمركية إلى الأرصفة من اجل شحنها والعكس من داخل المنطقة الجمركية إلى الساحات المختلفة خارج المنطقة الجمركية.

[1] حملاوي ربيعة، المرجع السابق، ص 11

-منح التسهيلات اللازمة المتعلقة بعمليات الشحن وللتفريغ كتأجير المعدات البحرية للغير وتأجير معدات الشحن والتفريغ للسفن.

-القيام بعمليات قطر للسفن وسحب الصنادل داخل الميناء وخارجها باستعمال اللنشات الحكومية. [1]

سادسا: مشروعات التوكيلات الملاحية : ويتمثل نشاطها في المهام التالية:

-تقوم بتنفيذ الإجراءات القانونية الخاصة بالسفن الأجنبية وذلك لدى السلطات المحلية باعتبار تلك

الشركات تمثل السفن الأجنبية فتنفذ كافة التعليمات الخاصة بدخول ومغادرة السفن للميناء.

-القيام بدور الوكيل على أصحاب السفن الأجنبية وتجهيز كل ما يلزمها قبل وصولها إلى الميناء أو بعد الوصول.

-حجز التذاكر للمسافرين على سفن أجنبية وشحن البضائع التي يتم تصديرها، وفق حجم وسعة الفراغات الموجودة بالسفن وتسليم للبضائع الواردة وتحصيل مستحقات الملاك.

سابعا: مشروعات أخرى

-مشروعات التأمين البحري والبنوك المتخصصة في تمويل النقل البحري.

-شركات السمسرة البحرية.

-مستودعات لتخزين البضائع بغية تسليمها لأصحابها في الموعد المحدد.

-شركات استئجار فراغات السفن وشركات المقاولات البحرية.

-شركات عمليات القطر والإنقاذ والتطهير.

تتميز أنشطة النقل البحري بطبيعة خاصة تميزها عن غيرها من الأنشطة الاقتصادية الزراعية، الصناعية، ...باعتباره نشاطا يتأثر وبشكل مباشر بقوى الطبيعةالبحار، الطقس، المناخ ...وبالتالي فان الاستثمارات في هذا القطاع تتميز بدرجة عالية من الكثافة الرأسمالية، ومشروعات ملاحية مكملة تنقل الأشخاص والسلع بأمان والإبحار اللائق للسفن

[1] حملاوي ربيعة، المرجع السابق، ص 11

التجارية، مع ضرورة توفر موانئ وهياكل ووسائل ملائمة لعمليات الشحن والتفريغ، بالإضافة إلى أن الطلب على خدمات النقل البحري طلب مشتق من الطلب على المنتجات السلعية والخدمية بمختلف الأنشطة الاقتصادية فأي زيادة أو انخفاض في عرض خدمات النقل البحري يؤثر وبشكل مباشر على الأنشطة في القطاعات الاقتصادية الأخرى، ولذا فان عملية الاستثمار في هذا القطاع تتطلب دراسة تحليلية ودقيقة من اجل الاستغلال الأمثل للموارد المالية والمادية، ولذا فهذا القطاع يتميز بخصائص محددة نذكرها فيما يلي:

أ – **ارتفاع الكثافة الرأسمالية لمشروعات صناعة النقل البحري** : إن الطرق الإنتاجية المتبعة في مؤسسات خدمات النقل البحري تعتمد على كثافة رأس المال في إنتاجها، فالسفينة مثلا تتطلب أجهزة ووسائل اتصال وشحن وتخزين وتموين خاصة ذات كفاءة عالية ووسائل تمكنها من الإبحار في أمان ويمكن الاعتماد على عدة مؤشرات في قياس الكثافة الرأسمالية اللازمة لمشروعات النقل البحري[1]:

–قياس تكلفة بناء السفن والموانئ.

–معامل الاستثمارات اللازمة لزيادة الناتج بوحدة واحدة.

ومن مظاهر ارتفاع الكثافة الرأسمالية في هذا النشاط:

–ارتفاع التكلفة الرأسمالية لبناء السفن وإصلاحها كالمحركات والأجهزة الملاحية واللاسلكية وأجهزة التحكم الآلي – المخازن والصيانة –مباني إدارية وخدمية...

–ارتفاع التكلفة الرأسمالية لإنشاء الموانئ، وبشكل متزايد، بمعدل زيادة يقدر ب % 139 خلال خمس سنوات، لموانئ الحاويات ،وكذلك العناصر الأولى كالأراضي والمباني الإدارية ومساحات التخزين.

ب .**تزايد استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري** يقصد بذلك تطبيق الأساليب العلمية الحديثة والتوسع فيها بدأ من بناء السفن ووسائلها المختلفة إلى الموائيء وأساليب

[1] حملاوي ربيعة، المرجع السابق، ص 11

إدارتها والوسائل المستخدمة في ذلك – كاستخدام الحاسبات الإلكترونية لعلاج المشاكل الإدارية على عمليات

السفن والرسو والإفراغ ... الخ و هذا بهدف رفع الكفاءة الإنتاجية و خفض عناصر التكاليف– كتخفيض مدة بقاء السفينة بالميناء... الخ

ب –1 في مجال بناء السفن : ظهور حاملات الصب المتخصصة – الأخشاب الخام و السيارات– و ظهور سفن الحاويات وسفن الدحرجة، وناقلات البترول الضخمة، واستخدام القوة النووية والهيدروجينية في تشغيل الأنشطة المكملة لعمل السفينة .مثل آلات المساعدات الملاحية واستخدام أساليب علمية لحماية البيئة واستخدام الحاسبات الآلية في ترتيب البضاعة داخل فراغات السفن[1].

ب –2 في مجال الشحن و التفريغ : ظهور ما يسمى بنظام التوحيد النمطي لنقل البضائع حيث2 تستخدم في عمليات تداول البضائع من والى السفينة الأوناش العملاقة و اللواري و كذلك النقل بالحاويات الذي يعد من أهم مظاهر التطور التكنولوجي، حيث ترتفع معدلات المناولة:

–اقتصاديات الحجم الكبير ومضاعفة طاقات حمولة السفنأكبر من 6000 حاوية – استخدام نظم المعلومات الحديثة وتطبيق نظام تبادل البيانات الكترونيا – عملية النقل من الباب إلى الباب والتخطيط لعمليات النقل في مختلف مراحلها عبر وسائل النقل المختلفة، وما ينجر عن ذلك من تخفيض في تكاليف المناولة، التأمين وحزم البضائع وانخفاض في زمن بقاء السفينة في الميناء وحماية البضائع من السرقة وتقليل نسب التلف.

–تخضع صناعة النقل البحري لسيطرة بعض الدول و الشركات الملاحية العالمية : إن معظم/ الدول المطلة على البحر تمتلك سفنا لنقل البضائع و تقوم باستئجار سفنا أخرى في حالة الحاجة إليها.

[1] حملاوي ربيعة، المرجع السابق، ص 12

فهذه الصناعة لا تخضع لمنافسة متكافئة بين دول العالم ،حيث تسيطر الشركات العالمية على تلك الصناعة من حيث أسطول الناقلات، البناء، الصيانة، فهي تسيطر على السوق العالمية في هذا المجال حيث نلاحظ حسب إحصائيات سنة 85 أن % 72 من الأسطول العالمي للناقلات موزعة على عدد من الدول و هي : ليبيا، اليابان، اليونان، النرويج، أمريكا، بريطانيا، يناما، فرنسا، إيطاليا.

إن التطور التكنولوجي في جميع مظاهره إدارة ، مناولة ، بناء السفن مرتبط بتوافر الظروف الملائمة في مختلف الدول، فالدول المتطورة تمتلك ذلك كوفرة رأس المال، اتساع حجم الأسواق، أما الدول النامية فتفتقد إلى ذلك للأسباب التالية[1]:

-الندرة النسبية لرأس المال.

-ضيق السوق المحلي والعالمي ووفرة عنصر العمل.

-ضعف قدرتها التنافسية في السوق العالمية بسبب ارتفاع أسعار صادراتها نتيجة ارتفاع تكلفة النقل.

-صعوبة تهيئة الموانئ المتطورة لاستقبال السفن الحديثة باعتبارها تتطلب أرصفة عميقة تتناسب وغاطس السفن العملاقة، ووسائل مناولة متطورة، مما أثر سلبا على اقتصاديات الدول النامية ومن هذه الآثار السلبية نجد:

*ظهور ثنائية تكنولوجية بسبب صعوبة الإحلال الكامل للأساليب التقليدية.

*اضطراد معدلات نمو عجز ميزان المدفوعات خاصة إذا لجأت الدول النامية إلى الاقتراض لتمويل عمليات التطوير في ظل قلة إيراداتها من العملة الصعبة.

*زيادة معدلات البطالة وذلك بعد إدخال السفن الحديثة والتي تعتمد في إدارتها على الحساب الآلي حيث تحل الآلات محل العمالة التقليدية.

د .**طول عمر مشروعات صناعة النقل البحري** : إن العمر الافتراضي لهذه المشاريع هو أطول ضمنيا من المشاريع الصناعية الأخرى فالعمر المتوسط للسفن عادة ما يكون بين 25

[1] حملاوي ربيعة، المرجع السابق، ص 13

سنة و 30 سنة، أما بالنسبة للموانئ البحرية والممرات الملاحية تصل إلى 100 عام وبذلك ينجر عنها آثار سيئة هي ما يلي:

-ضرورة تقييم المشاريع بثقة كبيرة ومتابعة خطط الاستثمار عند الإعداد وعند التشغيل.

-عند اتخاذ القرارات الخاصة بالتوسع على مشروعات النقل البحري لا بد من التعرف على مدى منفعتها وضرورتها للاقتصاد الوطني.

هـ .**خدمات النقل البحري غير قابلة للتخزين والتكاليف الغير قابلة للتجزئة** : أن الخدمة يتم توفيرها عند تقديم الطلب لنقل سلعة معينة خلال فترة معينة فتبحر السفينة في زمن محدد من ميناء معين لتصل إلى ميناء الوصول فالخدمة تقدم بشكل متتابع ومستقل من حيث الزمن ومكان النقل أي أن الخدمة تستهلك بمجرد إنتاجها.

وتكاليف خدمات النقل البحري غير قابلة للتجزئة خاصة عند تقييم وتسعير خدمات النقل في صعوبة توزيع تكلفة إنشاء الميناء على مختلف أنواع السفن وكذلك توزيع تكاليف النشاط على مدار العام حيث

يتغير الطلب من فترة لأخرى.

و .**أهمية توافر المعلومات واختصار الزمن في صناعة النقل البحري:**

-أن السعي نحو التطور التكنولوجي وتطوير نظم النقل واستخدام سفن عالية السرعة كل هذا بهدف رفع كفاءة الأداء في خدمة النقل البحري وزيادة إنتاجيتها وتخفيض تكاليفها.

-يتم تبادل المعلومات الهائلة الكترونيا من خلال نظم متطورة تنقل بين المحطات الأرضية والسفن والجمارك....الخ، وتوفر المعلومات يساهم في تقليل وقت الإنجاز والبعد والتكلفة بالإضافة إلى تخفيض دورة السفينة وارتفاع في معدل تكرار الرحلات البحرية، ورفع كفاءة الموانئ البحرية من خلال تعظيم واستقبال عدد كبير من السفن خلال فترة محددة. [1]

[1] حملاوي ربيعة، المرجع السابق، ص 14

المطلب الثاني: حماية المناطق المينائية .

تعززت المهام الأمنية للموانئ بمتطلبات د ولية تعرف ب " المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية" أقرتها المنظمة البحرية الدولية بتاريخ 2002/12/12 في مؤتمر لندن المنعقد من 09 الى 12 خلال نفس الفترة ؛ كتعديلات الفصل11 من الاتفاقية الدولية لحماية الأرواح في البحار على أن تسري ابتداء من الفاتح جويلية2004[1].

الفرع الاول: نشأت المدونة الدولية لامن السفن والمرافق المينائية

المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS هي عبارة عن مجموعة شاملة من الإجراءات والتدابير لتعزيز أمن السفن ومرافق الموانئ، وقد تم تطويرها ردا على التهديدات المتوقعة ضد السفن ومرافق الموانئ في أعقاب هجمات 9/11 في الولايات المتحدة. ويتم تنفيذ كود ISPS من خلال الفصل 2-XI "الإجراءات الخاصة بتعزيز الأمن البحري" في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار سولاس1974، وتتكون المدونة من جزأين: أحدهما إلزامي والآخر في شكل توصية.

وفي الأساس تتبع المدونة نهجاً يرى أن ضمان أمن السفن والمرافق المينائية ما هو إلا نشاط لإدارة المخاطر ولكي يمكن تحديد الإجراءات الأمنية الملائمة لابد من عمل إجراء تقييم للمخاطر لكل حالة على حدة.

والغرض من المدونة الدولية هو توفير إطار معياري ومترابط لتقييم المخاطر ويتيح الفرصة للحكومات أن توازن ما بين التغيرات الناجمة عن حدوث المخاطر مع تلك الخاصة بإحتمال

[1] قرارات المنظمة البحرية الدولية رقم)(*A124/22*،) (*MSC75/ISWG/WP.1*)،*MSC/17/1*) نقلا عن غريبي عطاءالله، المرجع السبق، ص 213

تعرض السفن والمرافق المينائية للخطر وذلك من خلال تحديد مستويات التأمين الملائمة وما يقابلها من إجراءات تأمينية.[1]

الفرع الثاني: تفعيل المدونة المدونة الدولية لامن السفن والمرافق المينائية في حماية املاك الميناء.

انضمت الجزائر إلى عدة اتفاقيات بحرية فكان لزاما عليها أن تبين أن العلاقة الجوهرية بينها وبين السفن التي تسمح لها برفع علمها حقيقية وذلك من خلال سلسلة من الإجراءات والنصوص من بينها المرسوم التنفيذي رقم 02-149 [2]الذي يحدد قواعد تفتيش السفن وكذا المرسوم التنفيذي رقم 04-418 [3]الذي جاء لوضع خطة سلامة بحرية تتماشى وتتطابق مع المنشآت المينائية والسفن التي تحمل علمها ومع الأحكام التي جاءت بها المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية ، كذلك فيما يتعلق بسفن الصيد فقد صدر قرار وزاري مشترك بتاريخ 27 جانفي 2004 يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الحسنة لملاحة سفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتناؤها عن طريق الاستيراد أو المستأجرة [4].

يفرض المشرع الجزائري التزاما بضرورة مطابقة السفينة لمعايير السلامة المعمول بها دوليا وعلى جميع السفن بمختلف أشكالها، وأن تتم المعايرات طبقا للقواعد الخاصة وذلك بالاستناد لأحكام الاتفاقيات الدولية التي تكون الجزائر طرفا فيها. هنا يظهر دور شركات

---

[1] مدونة الدولية لإدارة السلامة الدولية ISM Code ،اعتمدتها المنظمة الدولية البحرية بموجب القرار (41) A 741 . http://www.supmaritime.fr/code

[2] مرسوم التنفيذي رقم 02 -149 المؤرخ في /09/ 05 2002 يحدد قواعد تفتيش السفن، ج ج.ج.ر. . الصادرة بتاريخ2002/05/12

[3] المرسوم التنفيذي رقم 04 -418 المؤ رخ في 2004/12/20 يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وانشاء الهيئات التابعة لها الجريدة الرسمية لصادرة في 2004/12/22 ع 82

[4] لمادة 226 من .ق ب .ج. والمادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 02 -149 ، يحدد قواعد تفتيش السفن

[1]التصنيف وكذلك السلطات الإدارية الوطنية، ولذلك فكل سفينة تقوم بالملاحة البحرية يجب أن تكون في حالة صالحة للملاحة ومجهزة تجهيزا مناسبا، وصالحة للاستخدام الذي خصصت له.

كما أنه لا يمكن استخدام السفينة للملاحة البحرية إذا لم تتوفر فيها شروط الأمن المقررة خاصة فيما يلي:

- بناؤها وعدتها وآلاتها والتجهيزات الموجودة على متنها وكذلك وسائلها الخاصة بالإشارات والإنقاذ والوقاية خماد وا الحريق .
- الطفو والثبات وخطوط الشحن
- أجزاء الدفع والقيادة
- عدد أفراد الطاقم وأهليتهم المهنية
- الشروط الأخرى ال مطلوبة والخاصة بسلامة الملاحة سلامة الأرواح في البحار .

فيجب أن تشتمل السفينة على شروط الأمن المقررة خلال جميع مراحل استغلالها إلى غاية انتهاء الخدمة التي وضعت من أجلها، مما يقتضي الأمر إخضاعها لما يعرف بالتفتيش الخاص بسلامة السفن، للتأكد من أنها توجد في حالة مرضية تناسب الملاحة التي عينت للقيام بها وتتوفر فيها شروط الملاحة الجيدة وتستجيب لنصوص الاتفاقيات الدولية الخاصة بسلامة الملاحة سلامة الأرواح وكذلك لأحكام الأمن النظامية، إذ تخضع كل سفينة لتفتيشات ومعاينات تسمى "تفتيش الوضع في الخدمة" "أو التفتيش الدوري" "أو التفتيشات الإضافية عند الاقتضاء . "

[1] قرار وزاري مشترك مؤرخ في 27 جانفي 2004 يحدد يحدد الهيئات المعتمدة لتسليم الوثيقة التي تبرر الحالة الحسنة لملاحة سفن الصيد البحري القديمة التي تم اقتناؤها عن طريق الاستيراد أو المستأجرة، ج ر. ج. ج. . الصادرة بتاريخ 14 أفريل 2004 ،ع. .23

كما يجب كذلك، وقبل وضع السفينة في الخدمة،أن يشتمل التفتيش على الفحص الكامل لبنيتها وتمديداتها اللاسلكية الكهربائية وآلات الإنقاذ وماكيناتها ومعدات تجهيزها، ويمكن كذلك أن تخضع أي سفينة لتفتيش يسمى تفتيش السفر قبل مغادرتها أحد الموانئ الجزائرية وذلك بمبادرة من رئيس المنطقة البحرية أو بطلب من مالك السفينة أو من المجهز الغير مالك للسفينة أو من الربان أو من طاقم السفن[1]

وقد جاء المرسوم التنفيذي رقم 02-149 المؤرخ في /09/ 05 /2002 المذكور أعلاه بالمعاينات وعمليات التفتيش التي يجب أن تخضع لها السفن التجارية الرافعة للعلم الجزائري وتتمثل في:

معاينة الأولية: التي تتم قبل وضع السفينة في الخدمة من أجل التأكد من أن السفينة صالحة للقيام بالخدمة التي سخرت من أجلها وذلك في الجانب التقني، وبالتالي صالحة للملاحة البحرية دون أخطار، مضمون هذه المعاينة ورد بالتفصيل في الفقرات 2 3و 4و من المادة 4 من المرسوم التنفيذي المذكور سابقا . هذه المعاينة تتعدى إلى معاينة كافة الوثائق التي تشترطها كل ملاحة بحرية .

المعاينة السنوية: وذلك من أجل التأكد من الحفاظ على حالة السفينة وماكيناتها ومعدات تجهيزها تبعا للأحكام المطبقة. وهذا ما ورد في نص المادة 5 من نفس المرسوم

المعاينة الوسيطة: تهدف إلى التأكد من أن العناصر المذكورة في الشهادة الخاصة في حالة مرضية وتلاءم الخدمة التي سخرت السفينة من أجلها. ينبغي على شركات التصنيف أن تأخذ بعين الاعتبار النتائج المتوصل إليها عند الفحص المفصل لهيكل السفينة والماكينات في حالة إعادة النظر في التصنيف[2] .

[1] مخلوف سامية ، رقابة الدولة على السفن ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية ، جامعة مولود معمري – تيزي وزو ، 2015، ص ص 54-55

[2] مخلوف سامية ، مرجع سابق، ص 55

المعاينـة الدوريـة: تتمثل في التأكد من أن الشهادات والوثائق المذكورة في الأحكام المتعلقة بالشهادة الخاصة موجودة على متن السفينة

معاينة التجديد: تشمل على تفتيش مع إجراء تجارب على البنية والماكينات ومعدات التجهيز، وكذا التأكد من كل الشهادات والسجلات وكتيبات الاستغلال وغيرها من التعليمات والوثائق.

المعاينة الإضافية: يؤكد هذا المرسوم التنفيذي على أنه في حالة وقوع حادث لسفينة أو وجود عيب على متن السفينة يضر بأمنها فإنه ينبغي على الربان أو مالك السفينة إبلاغ الإدارة أو المفتش المعين أو الهيئة المعترف بها المكلفة بتسليم الشهادة المناسبة . وفي حالة إجراء تصليحات فإن معاينة إضافية عامة أو جزئية تكون إلزامية من أجل التأكد أن التصليحات والترميمات المحتملة قد تمت بالفعل.

تفتيش الوجه الخارجي لقعر السفينة والعناصر المرتبطة بها: وهي معاينة عن طريق التفتيش خاصة بالوجه الخارجي لقعر السفينة الذي غالبا ما يصعب الوصول إليه . هذه المعاينة غالبا ما تتم في حوض جاف، حيث تولى السفن التي يبلغ سنها 15 سنة أو أكثر اهتماما خاصا .

كما لا ينبغي إجراء ع مليات تفتيش السفن وهي عائمة إلا إذا كانت الظروف مرضية وتتوفر على أجهزة ملائمة ومستخدمين تلقوا تكوينا مناسبا. هنا يظهر دور شركات التصنيف المعتمدة التي تسهل الأمور لدولة العلم خاصة أن هذه الشركات تعمل في إطار الأحكام والقواعد الدولية .[1]

[1] مخلـوف ساميــة ، مرجع سابق، ص 55

المبحث الثاني: اعتبار المناطق البرية في الموانئ جزء من الأملاك المينائية

لقد جاء النص في المادة التاسعة من الأمر 80-76المتضمن القانون البحري[1]، المعدل والمتمم بالقانون 98-05 على مبدأ هام لحماية الأملاك العمومية حيث نصت » : إن الأملاك العمومية البحرية غير قابلة للبيع أو الحجز أو التقادم [2] تعتبر هذه القواعد العامة المتعلقة بحماية الأملاك العمومية الواردة في قانون الأملاك الوطنية قواعد تطبق على مجمل الأملاك العمومية الوطنية بما فيها الأملاك العمومية البحرية التي تتضمن الموانئ، إلى جانب هذه القواعد العامة صدرت عدد من النصوص الخاصة بحماية الأملاك العمومية المينائية، من بينها المرسوم التنفيذي رقم 08-376 المؤرخ في 28 ذي القعدة عام 1429،الموافق 26 نوفمبر سنة 2008، الذي يؤسس ويحدد محيط ميناء الجزائر[3] و النص الثاني هو المرسوم التنفيذي رقم:02-01 المؤرخ في 22شوال عام 1422 ،الموافق 6 يناير سنة 2002 ،الذي يحدد النظام العام والسالف ذكره .

لاستغلال الموانئ وأمنها من خلال إطلاعنا على هذه النصوص المتتالية وجدنا ترتب مجموعة من الالتزامات والقيود القانونية تقع على مسير الملك العمومي المينائي وعلى مستعمله تتعلق بحماية هذا الملك العمومي

المطلب الاول: الطبيعة القانونية ضمن القواعد العامة

بما أن الملك العمومي المينائي قد خصص لضمان مرفق عام ألا وهو المرفق العام المينائي، فإننا في هذه الحالة بصدد دراسة الوسائل القانونية التي تتم بها هذه الحماية، بداية بتأسيس محيط لحماية ميناء الجزائر، ثم القواعد القانونية الهادفة لحماية هذا الملك العمومي،

[1] الأمر رقم 76-80 المؤرخ فى 29 شوال عام 1396 الموافق 23 اكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري

[2] قانون رقم 98 – 05 مؤرخ في أول ربيع الاول عام 1419 الموافق 25 يونيو سنة 1998، يعدل ويتمم الأمر رقم 76 – 80 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق 23 أكتوبر سنة 1976 والمتضمن القانون البحري العدد 47 / 27 يونيو 1998، ص 496

[3] مرسوم تنفيذي رقم 08-376 مؤرخ في 26 نوفمبر 2008،يؤسس ويحدد محيط حماية ميناء الجزائر،لجريدة الرسمية عدد 67 مؤرخة في 30 نوفمبر 2008 ، ص 19

والتي تتضمن عقوبات تهدف لردع ومعاقبة آل إعاقة لسير المرفق العام المينائي، وهي تنقسم إلى قواعد عامة تطبق على مجمل الأملاك العمومية إضافة إلى قواعد خاصة بالملك العمومي المينائي.

الفرع الاول: مراحل تطور النظام المينائي في الجزائر

يتكون النظام المينائي الجزائري من عشرة موانئ تجارية والتي ترتكز في نشاطها على نقل السلع المختلفة الجزائر – وهران – عنابة – الغزوات – مستغانم – تنس – جيجيل أما الموانئ الباقية وهي أرزيو – سكيكدة – بجاية فهي موانئ متخصصة في المحروقات ومر النظام المينائي الجزائري على عدة مراحل هي:

اولا: المرحلة الأولى1962-1971:

بموجب المرسوم رقم 63-443 والمؤرخ ب 9 نوفمبر 1963 الذي يتضمن تطبيق المرسوم المتعلق بالنظام الخاص للموانئ المستقلة[1] أصبح التنظيم بموانئنا يتميز بالاستقلالية وخاصة الموانئ الأساسية للبلاد الجزائر، عنابة، وهران [2] وكذلك الالتزام بغرف التجارة بالنسبة للموانئ الأخرى .ويمكن توضيح هذه الأنظمة كالتالي:

أ.نظام الاستقلالية للموانئ الأساسية الجزائر، وهران، عنابة: مهمة هذه الموانئ هو الحفاظ على المصالح العمومية حيث أوكلت لهذه السلطات القيام بالمهام التالية:

-المتابعة والتسيير المحكم لمختلف الأنشطة والتي يمارسها مختلف المتعاملين بالميناء مستوردين،

مصدرين، وكلاء عبور، وكلاء بحريين، مؤسسات الإرشاد، والجر....الخ.

-الحفاظ على تسيير وتطوير الملك المينائي.

-وضع تدابير أمنية والسهر على تطبيقاتها.

-العمل على احترام القواعد الصحية والبيئية داخل حدود الملك المينائي.

[1] حملاوي ربيعة، المرجع السابق، ص 185

[2] رصاع حياة، المرجع السابق، ص 182

-العمل على المحافظة على المنشآت المينائية وتطويرها.

ب – نظام التبعية لغرف التجارة لبقية الموانئ: أوكلت مهام القيام بالخدمات العمومية في هذه الموانئ إلى ممثلين عن الإدارة المحلية للنقل والأشغال العمومية أما النشاطات التجارية المناولة، العبور، الإرشاد.... الخ فكانت تمارس إما مباشرة بواسطة الغرفة التجارية أو بصفة غير مباشرة عن طريق النقابات القيادة ، مؤسسات عامة وخاصة

***خصائص المرحلة** : تميزت هذه المرحلة بما يلي:

ا – عند إنشاء الوحدات المينائية كان لها سلطات واسعة في ميدان الاستغلال كالأشغال العمومية والأمن الملاحي.

ب – لم يكن للموانئ الاستقلالية المالية وكانت تخضع لنظام المحاسبة الإدارية.

– الفصل بين وظيفة الاستغلال و وظيفة الأشغال العمومية.

ثانيا: المرحلة الثانية1971-1982

أنشئ في سنة 1971 سلطة مينائية وطنية وهي الديوان الوطني للموانئ[1] وكذلك الشركة الوطنية للمناولة والشركة الوطنية للعبور والمخازن العامة فالسلطة المينائية عملت على إدخال قطاع الموانئ ضمن القطاع العمومي وهذا بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص ومنها ما يمارس من طرف متعامل أجنبي كالقيادة، الإرشاد، التموين، العبور، المناولة، القطر.....الخ وهذا يدخل في إطار الإستراتيجية العامة للاقتصاد الوطني والتي نصت عليها وحددتها المخططات الوطنية، فنتج عن ذلك ما يلي:

أسند احتكار المناولة إلى شركةSONAMA وهذا مع تغير في نظام توظيف العمال اللذين أصبحوا عمالا أجراء انطلاقا من سنة1974 .

كلف الديوان الوطنيonp بمهام السلطة العمومية ومهام أخرى ذات الصفة التجارية القيادة التموين بالمياه العذبة.... الخ.

[1] حملاوي ربيعة ، المرجع السابق، ص 185.

صعوبة التحكم في النشاطات المينائية والتنسيق فيما بينها من طرفL'ONP نتيجة توزيع المسؤوليات في ميدان الاستغلال بين العديد من المتعاملينSONAMA CNAN الجمارك، البنوك، وكلاء العبور ومما أدى إلى تعدد مراكز القرار.

خصائص هذه المرحلة:

كسلطة عمومية تتولى مهمة التنسيق بين مختلف المتعاملين عند – ONP أنشاء الديوان الوطني للموانئ قيامهم بالأنشطة المينائية وكذلك كان لها سلطة تسيير وتأمين الملك المينائي باسم الدولة.

–التنسيق بين الأسعار المينائية.

–مرونة في توزيع الموارد.

–النزاع القائم بين كفاءات قطاع الاشغال العمومية والسلطات الأخرى في إطار تطوير الميناء.

–صعوبة التنسيق والفصل في النزاعات بين مختلف المتعاملين

ثالثا: المرحلة الثالثة1982–2000.

بهدف تحقيق لا مركزية في التسيير وتحقيق الانسجام بين حجم المؤسسة ومستوى كفاءتها المينائية تم إعادة هيكلة المؤسسة العمومية سنة 1982 لذا حل كل من الديوان الوطني للموانئ والشركة الوطنية للمناولة وبموجب مرسوم رقم82 –283 الى 290 المؤرخ في 1982/04/14 تم إدماج وحداتها المحلية ضمن 10 عشر مؤسسات مينائية فأصبحت المؤسسة العمومية سنة1982 مؤسسة اشتراكية ذات صبغة اقتصادية مهمتها:

–استغلال الوسائل والتجهيزات المينائية[1] .

–القيام بأشغال الصيانة والإصلاح

–ممارسة احتكار القطر والمناولة.

[1] رصاع حياة، المرجع السابق، ص 183

ونتج عن ذلك بأن توحد مركز القرار بغية تسهيل عملية تسيير حركة النقل بشكل دقيق خاصة عند الاستيراد.

إلا أنه وبعد 10 سنوات من النشاط لوحظ سيطرت النشاطات التجارية على حساب نشاطات السلطة المينائية وصعوبة التنسيق والتحكم في الأنشطة بين المتعاملين ومستخدمي الميناء والذين كانوا مصدرا للنزاعات الحادة من الصعب حملها .ونتج عن ذلك:

-اختلال الأنشطة أدى إلى زيادة في التكاليف خاصة تلك المتعلقة بالعبور.

-ضعف إنتاجية العامل والأرصفة والميناء عموما.

-عدم الاستغلال العقلاني لمختلف الإمكانيات المالية والمادية[1].

-عدم وجود نظام عصري لتبادل ومعالجة المعلومات بين مختلف الأطراف كما تم إعادة هيكلة أخرى سنة1989

***خصائص هذه المرحلة:**

-تركيز مجمل المهام المينائية.

-إدخال مفهوم المنافسة بين الموانئ.

-غياب النصوص التشريعية ونظام الاستغلال المينائي.

-إهمال مهام المحافظة على الملك المينائي وتطويره.

-التوزيع غير العقلاني للموارد.

-غياب روح المبادرة والتسهيل من أجل تحفيز الاستثمارات الخاصة تم بعد ذلك تمت عملية إعادة هيكلة أخرى سنة 1989 فأنشئت المؤسسة المينائية شخصية معنوية مستقلة[2]

[1] رصاع حياة، المرجع السابق، ص 183

[2] نفس المرجع ، ص 183

رابعا:المرحلة الرابعة : الخوصصة

تم في هذه المرحلة إعادة تشكيل القانون البحري وإنشاء السلطة المينائية وهذا التعبير جاء في إطار الإصلاح الاقتصادي الشامل 179 والذي تقوم به الجزائر بغية تحقيق المردودية والتحكم في التكاليف بحيث تميزت هذه المرحلة بما يلي:

-الفصل بين نشاطات الخدمة العمومية والنشاطات التجارية.

-وضع إطار قانوني للعلاقات بين الدول ومختلف المستعملين للميناء، بالإضافة إلى السلطة المينائية ذاتها.

-تقسيم وتوزيع متناسق بين الموارد المينائية.

-سيولة في ترقية الاستثمارات المينائية العمومية والخاصة.

إنشاء وحدات جديدة السلطات المينائية الجهوية " الشرق، الوسط، الغرب، " بموجب مرسوم رقم 199المؤرخ في 18 أوت1999

-عزل النشاطات التجارية عن السلطة المينائية تسير الأملاك المينائية والأمن..... الخ وهذه تتم من خلال القضاء على احتكار الدولة لنشاطات الخدمة التجارية وذلك بتطوير مساهمة القطاع الخاص في الموانئ.

-السماح للمستعملين الرئيسين للموانئ المجهز، صاحب الشحنة الخاصة....الخ بتسيير الخدمة العمومية المينائية.

-تشجيع الخواص القيام بالنشاطات التجارية المينائية من خلال ابرام عقود الامتياز، الايجار وتقديم رخص للمستثمرين الأجانب.[1]

[1] رصاع حياة، المرجع السابق ، ص 148

الفرع الثاني: الاملاك المينائية في القواعد العامة

لقد وضعت عدد من القواعد الهادفة لحماية الأملاك العمومية وذلك في قانون الأملاك الوطنية وتتمثل في : المركز الهش لشاغلي الملك العمومي إضافة للقواعد الجزائية العامة المتعلقة بالمساس بالأملاك وبمخالفات الطرق والقواعد الخاصة بنظام المحافظة.

أ- المركز الهش لشاغلي الأملاك الوطنية العمومية لقد نصت الفقرة الثانية من المادة 66 من القانون 90-30 المتضمن قانون الأملاك الوطنية على ما يلي : وتستمد القواعد العامة لحماية الأملاك الوطنية العمومية مما يأتي :

مبادئ عدم قابلية التصرف، وعدم قابلية التقادم[1] وعدم قابلية الحجز ....باعتبار مبدأ عدم قابلية الأملاك الوطنية العمومية للتصرف يعد مبدءا أساسيا من النظام القانوني لهذه الأملاك، ينتج عن ذلك أن الملك العمومي لا يمكن أن يكون محلا لعقد بيع، أو لتملك دائم، أو إدماجه في الذمة المالية لشخص قانوني طبيعي أو معنوي آخر غير الدولة، هذه القيود يمكن أن ترفع في حالة إدماج هذا الملك في الأملاك الخاصة للدولة [2].

ويترتب على مبدأ عدم قابلية التصرف في الملك العمومي بطلان عقود نقل الملكية التي يكون محلها جزءا من الملك العمومي، ويتبع ذلك من الناحية النظرية منع إنشاء الحقوق العينية التبعية على الملك العمومي، لكن شهد إنشاء الحقوق العينية التبعية على الملك العمومي تعديلا جاء به القانون 08-14 المؤرخ في 20 يوليو 2008 الذي يعدل ويتمم القانون 90-30 المتضمن قانون الأملاك الوطنية[3] .

[1] القانون 90-30 ، المتضمن قانون الأملاك الوطنية ، الجريدة الرسمية، المرجع السابق، ص 1661

[2] أفيدة سعدية ، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع : الدولة والمؤسسات العمومية، كلية الحقوق – بن عكنون-2010-2011 ، ص 64

[3] لقانون 08-14 ، الجريدة الرسمية ، المرجع السابق، ص 10

لقد كان لهذا المبدأ تأثير مثبط على تطور الاستثمارات الخاصة في الميناء، فشاغل الملك العمومي المينائي الذي لا يحوز حقوقا عينية على المنشآت التي يريد إنشاءها لا يستطيع توفير الضمانات الضرورية للاستثمار الخاص.

وينجم عن ذلك ضعف الوضعية المالية لهذا الأخير، ويؤدي إلى بطأ وتيرة استجابة الخدمات المقدمة والوسائل المستعملة لمتطلبات النشاط المينائي، وبالتالي تكون الدولة مجبرة على تعويض الاستثمار الخاص بالتمويل العمومي، وتكون بذلك مجبرة على تحمل مخاطر النشاط التجاري، وهذا ما حاولت الدولة تفاديه عن طريق فتح المجال للتسيير الخاص لهذا الملك العمومي .

وقد جاء التعديل الذي أتى به القانون 14-08 لقانون الأملاك الوطنية ليخفف من حدة هذه الوضعية، ومن بين التعديلات التي جاء بها هذا النص التعديل الذي عرفته المادة 66 من القانون 90-30 حيث أضيفت الفقرة التالية» : غير أن تأسيس حقوق عينية حسب الشروط والحدود المبينة في المواد من 69 مكرر إلى 69 مكرر 5 أدناه، يمكن منحه من الأملاك الوطنية العمومية وكذا الارتفاقات التي تتوافق مع تخصيص الملك المعني "[1]

شروط الشغل الخاص للملك العمومي: باعتبار الملك العمومي غير قابل للتصرف، فإن أي شغل للملك العمومي من قبل الخواص لا يمكن إلا أن يكون وقتيا، وهذا ما تضمنه المادة 64 من القانون 90-30 المتضمن قانون الأملاك الوطنية :تتمثل الاستعمالات الخاصة لجزء من الأملاك الوطنية العمومية المخصصة لاستعمال الجميع والمرخص بها بعقد واحدي الطرف، في رخصة الطريق ورخصة الوقوف، وتمثل هذه الاستعمالات شغلا مؤقتا، وتخضع للسلطة التقديرية للإدارة ...

لذا فإن العقود الواقعة على الملك العمومي تكون محددة المدة، ويتم وضع حدها الأقصى من قبل القانون، هذا ما نصت عليه المادة 903 من الأمر 76-80 المعدل والمتمم 98-05

[1] المادة 66 من القانون 90-30.

بالقانون [1] يرخص بشغل الأملاك العمومية المينائية، بصفة وقتية وقابلة للإبطال، ويخصص للنشاطات والخدمات المرتبطة مباشرة باستغلال الميناء ولا ينبغي أن يمس بالمحافظة على الميناء وتطويره.

وقد تم وضع حد أقصى لهذه العقود بالمادة 69 مكرر من القانون رقم 90-30 المتضمن قانون الأملاك الوطنية، المعدل والمتمم بالقانون رقم 14-08حيث حددت ب 65 سنة، آما ينتج عن هذا المبدأ قابلية العقد للإلغاء قبل نهاية المدة المحددة له .

طبيعة العقود المتضمنة الترخيص بالشغل الوقتي للأملاك العمومية باعتبارها وقتية ولا تؤدي لأيلولة الملك العام تجعل السلطة الإدارية تبقى مسؤولة عن سلامة الملك العمومي و يمكنها إلغاء الترخيص قبل نهاية المدة من جانب واحد ودون موافقة الطرف المتعاقد معها، ويجد هذا الحق الممنوح للإدارة بإلغاء الترخيص تبريره في تخصيص الملك العمومي للمرفق العام، وبالتالي يمكن للسلطة المكلفة بتسيير المرفق العام اتخاذ آل التدابير الضرورية لتنظيم المرفق وضمان سيره بصفة طبيعية .

لقد نصت المادة 904 من الأمر 76-80 المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المتضمن القانون على ما يلي: يمكن أن تكون إقامة واستغلال تجهيزات موضوعة تحت تصرف الجمهور في الموانئ، موضوع منح امتياز على أجهزة عمومية أو رخصة باستعمال تجهيزات خاصة مع الالتزام بتأدية الخدمة العامة .تحدد الشروط التي بموجبها يتم شغل الميناء بالصيغتين المذكورتين أعلاه عن طريق التنظيم «.ويترتب على شغل الأملاك العمومية المينائية بهذه الطريقة دفع أتاوى، طبقا لنص المادة 905 التي أعطت الحق للسلطة المينائية في تقاضي أتاوى لقاء استعمال الأملاك العمومية المينائية، وطبقا لنص المادة 907 من الأمر رقم:76-80 المعدل والمتمم بالقانون 98-05 المتضمن القانون البحري التي جاء فيها:

[1] لقانون 98-05 ، الذي يعدل ويتمم الأمر 76-80 ،الجريدة الرسمية، المرجع السابق، ص 3

تتشكل أتاوى استعمال الأملاك العمومية المينائية من الأتاوى الناتجة عن شغل أملاك الميناء «... ويتم تحديد قيمة هذه الأتاوى عن طريق قوانين المالية [1]

المطلب الثاني: التأطير القانوني المستقل للمناطق البرية في الموانئ.

لقد جاء في نص المادة 2 من المرسوم رقم 286-82المتضمن إنشاء مؤسسة مينائية في مدينة الجزائر ما يلي » تتولى المؤسسة في إطار المخطط الوطني للتنمية الاقتصادية والاجتماعية وقصد المشاركة في ترقية المبادلات الخارجية للبلد لا سيما بالعمل على عبور الأشخاص والبضائع والمعدات في ظروف اقتصادية أحسن، ما يأتي :

-تسيير الموانئ التي تتكلف بها وتستغلها وتطورها،

-تشغل الأدوات والتجهيزات المينائية،

-تنفذ أشغال الصيانة والتهيئة وتجديد الهياكل الأساسية المينائية،

-تعد بالاتصال مع السلطات الأخرى المعينة، البرامج الخاصة بأشغال الصيانة وإنشاء الهياكل الأساسية المينائية وتهيئتها،

تمارس احتكار العمليات الخاصة بالشحن والتفريغ في الميناء،

تمارس احتكار العمليات الخاصة بإرشاد السفن وجرها وقيادتها.

تتولى الأمن العام للتجهيزات الخاصة بالملك العمومي المينائي.

تراعى قواعد حفظ الصحة ونظافة الطرق ومكافحة التلوث .

من خلال هذا النص المنشئ للمؤسسة نلاحظ أنه قد أسند للمؤسسة المينائية جملة من المهام التي تتعلق بالحفاظ على الملك العمومي المينائي، فأسند إليها مهام تسيير واستغلال وتطوير الميناء، إضافة إلى مشاركة السلطات العمومية المختصة في إعداد البرامج المتعلقة بإنشاء الهياكل الأساسية المينائية وتهيئتها وصيانتها، إضافة إلى السهر على احترام قواعد الصحة والنظافة ومكافحة التلوث، والحفاظ على أمن التجهيزات الخاصة المينائية.

[1] طبقا لنص المادة 908 من الأمر 98-05.بالقانون والمتمم المعدل 80-76.

تكوين الملك العمومي الميناني وتخصيصه القانوني تعتبر الموانئ جزءا من الأملاك العمومية ذا دور اقتصادي هام باعتباره يعد قاعدة لاستثمارات اقتصادية، ومجالا تمارس فيه العديد من النشاطات التجارية، إلى جانب تقديم الخدمة العامة وحق الاستعمال من قبل المرتفقين، وعليه فمن المناسب أن ندرس أولا تكوين هذا الملك العمومي الفرع الأول، ثم نتناول تخصيص هذا المجال من الملك العمومي الفرع الثاني الفرع الأول :تكوين الملك العمومي الميناني يندرج الملك العمومي الميناني ضمن الأملاك العمومية الاصطناعية، وذلك في التصنيف الذي جاء في كل من القانون رقم 90-30 ،المعدل والمتضمن قانون والمتمم بالقانون رقم 08-14 الأملاك الوطنية في المادة 16 منه، والأمر رقم**76-80**[1]في المادة 893 منه التي نصت على ما يلي » : طبقا للأحكام التشريعية المعمول بها في هذا الشأن تندرج الموانئ ضمن الأملاك العمومية الاصطناعية.

وقد جاء النص في المرسوم رقم 91-454 على آيفية تحديد هذه الأملاك وذلك في المادة 144 منه، حيث أعطت هذه المادة اختصاص ضبط حدود الأملاك العمومية البحرية للوالي، بمبادرة من إدارة الشؤون البحرية وبالاشتراك مع السلطة المكلفة بالميناء ومع إدارتي الأشغال العمومية والأملاك الوطنية، بعد إجراء تحقيق إداري وقد أدرجت هذه المادة تكوين الأملاك العمومية الميناية حيث جاء فيها :الأملاك البحرية الميناية التي تتكون من الموانئ المدنية مع منشآتها والمرافق اللازمة للشحن والتفريغ وتوقف السفن ورسوها والمساحات المائية وجميع الوسائل والمرافق المبنية وغير المبنية الضرورية لاستغلال الموانئ .

أو صيانة السفن والمنشآت وإصلاحها، «..أما المادة 7 من الأمر رقم 76-80 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم بالقانون رقم 05-98فقد نصت على ما يلي » : تشتمل الأملاك العمومية البحرية على الأملاك العمومية البحرية الطبيعية و الأملاك العمومية البحرية الاصطناعية، وتضم هذه الأملاك :

-المياه الإقليمية و ما تحتها،

[1] المتضمن القانون البحري، المعدل والمتمم بالقانون 98-05

-المياه الداخلية الواقعة من جانب الخط الذي تم منه ابتداء 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 والترآيبات المباشرة والضرورية والفرض المستخدمة عادة للتحميل والتفريغ ورسو السفن والمنشآت العمومية وبصفة عامة الأماكن المهيأة والمخصصة للاستعمال العمومي. [1]

و قد نصت المادة 894 من القانون البحري على تصنيف مكونات الملك العمومي المينائي إلى بنيات أساسية، وبنيات فوقية، وملحقات مثقلة بالارتفاقات لصالح الملاحة البحرية

تكوين البنية الأساسية المينائية تتكون البنية الأساسية المينائية كما جاء :في نص المادة 895 من القانون البحري المعدل من الممرات المائية وأجهزة التشوير وإرشاد السفن المتكونة خصوصا من المنارات والعوامات والمعالم وأية وسيلة أخرى مطلوبة لضمان تحرك السفن وأمن الملاحة .

-مباني حماية الميناء الأرصفة

سدود الحجز، كاسرات الأمواج ومساحات الماء المغطاة الأحواض و بركات الموانئ.

الأرصفة وحواجز المرافئ والأرصفة العائمة

الأجهزة اللازمة لبناء السفن وتصليحها

.تكوين البنيات الفوقية المينائية تتكون البنى الفوقية المينائية من مجمل المنشآت، والتجهيزات الثابتة أو المتحركة والأدوات اللازمة للعمليات التالية : [2]

-رسو السفن والاتصالات اللاسلكية،

-إركاب وإنزال الركاب،

-شحن وتفريغ السفن،

-استلام البضائع وتحويلها وتخزينها ووزنها وتسليمها،

[1] أفيدة سعدية ، المرجع السابق ص68

[2] نفس المرجع، ص 69

-تموين السفن بالمياه العذبة والطاقة الكهربائية،

-إزالة الصابورة وإزالة غاز السفن،

-تصليح السفن ومكافحة الحريق والتلوث ،

-الصيد البحري والنزهة .وتشمل البنى الفوقية أيضا :

-السطوح الترابية والمساحات المغطاة اللازمة لعبور البضائع وإيداعها،

-المحطات البحرية،

-المحطات والسكك الحديدية وكذا الطرقات، وممرات الدخول المدرجة في حدود الموانئ،

-أسواق الأسماك،

-شبكات المياه العذبة والطاقة الكهربائية وكذا شبكات صرف وجمع المياه القذرة ومياه الأمطار تكوين ملحقات الأملاك العمومية المينائية تتكون ملحقات الأملاك العمومية المينائية من ما يلي:

- منطقة رسو السفن، والتي تشمل مساحة ماء مغطاة طبيعيا أو اصطناعيا، تسمى الرحب مع أعماق بحرية مطابقة لمقاييس أمن الملاحة،

-المناطق الملاصقة للحصن المائية اللازمة للاستغلال وكذا مناطق توسعة الميناء. [1]

الفرع الثاني : تخصيص الملك العمومي المينائي

لقد تم وضع تصنيف قانوني لكل منطقة من المناطق البرية والبحرية الواقعة في حدود الأملاك العمومية المينائية: إلى مناطق مسورة ومناطق غير مسورة ومناطق خارج الموانئ، إضافة إلى المناطق المخصصة للصيد البحري والنزهة، وذلك حسب التخصيص المقرر لكل منطقة وحسب درجة أهمية هذا التخصيص بالنسبة للمرفق العام المينائي وقد ترك ترتيب الأولوية للتواجد في آل منطقة للنظام الخاص بالميناء، والذي تعده آل سلطة مينائية على

[1] أفيدة سعدية ، المرجع السابق، ص 69

حدا، بالتشاور مع جميع أجهزة وإدارات وهيئات الدولة المعنية، والذي يصدر بقرار من وزير النقل .

الفرع الثالث: تخصيص المناطق المينائية المسورة

يمكن للسلطة المينائية بعد استشارة إدارة الجمارك تحديد منطقة أو عدة مناطق تخضع لحماية خاصة باعتبارها تمثل أهمية خاصة بالنسبة للنشاط المينائي وتخصص للنشاطات المينائية الأساسية، وهذا طبقا لما جاء في النظام العام ..

لاستغلال الموانئ وأمنها النشاطات المينائية الأساسية: حيث تخصص طبقا لما جاء في المادة 4 من نفس المرسوم التنفيذي 02-01 لعبور البضائع والمسافرين، ولمقتضيات بناء السفن وتصليحها، وآذا لنشاطات الصيد البحري والنزهة، وتقتصر هذه المناطق على مكاتب الرصيف الضرورية لمستخدمي الإدارات والمؤسسات المساهمة مباشرة في استغلال الموانئ وأمنها.

الترخيص لنشاطات أخرى من قبل السلطة المينائية: إلى جانب النشاطات المينائية الأساسية يمكن استعمال المناطق المسورة لنشاطات أخرى بترخيص من السلطة المينائية، وتتمثل هذه النشاطات في تخزين عتاد الاستغلال الضروري لعمليات المناولة، وكذا العتاد المستخدم في أشغال البناء وصيانة المباني والمنشآت المينائية، ويشترط أن يتم هذا التخزين في المناطق المخصصة مسبقا لهذا الغرض[1]

المباني والمنشآت التي تتمتع بالأولوية: لقد وضع المرسوم التنفيذي رقم 02-01 الذي سبق ذكره قائمة بالمباني والمنشآت التي تتمتع بالأولوية للتواجد في المناطق المسورة وذلك فـي المادة 7 منه، حيث تضم تلك القائمة المباني التالية :

-المباني والمستودعات والسطوح الترابية المخصصة لعبور البضائع وتخزينها،

[1] أفيدة سعدية ، المرجع السابق، ص 69

-المنشآت المتخصصة الضرورية لمناولة البضائع ، كالمخازن وأقبية الخمور ومحطات الحاويات ومحطات البضائع الثقيلة وحظائر المواد سريعة الالتهاب ومخازن التبريد،

-المنشآت المتخصصة لتصدير واستقبال المحروقات وكذا المحطات الخاصة بالتزويد بالمحروقات وتفريغ نفايات المحروقات،

-المحطات البحرية ومخابئ للعتاد المينائي و ورشات بناء وتصليح السفن ،

-مراكز الإسعاف الأولي،

-محطات قيادة السفن وإرشادها وقطرها.

تخصيص المناطق المينائية غير المسورة لقد تم تخصيص المناطق المينائية غير المسورة بموجب المادة الثامنة من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 السالف ذكره ، للنشاطات المرتبطة بالحركة البحرية، والتي تشكل فائدة للميناء .

كما منحت الأولوية لنشاطات معينة للإقامة في هذه المناطق وتتمثل في ما يلي :

-المباني والمنشآت التي من المفترض بها التواجد في المناطق المسورة ولم يخصص لها مكان بهذه المناطق،

-المكاتب الإدارية والتجارية وكذا الورشات والإدارات والشركات التي تمارس نشاطا في الميناء نشاطات الاستيراد والتصدير والتي لابد من وزنها عند الشحن والإفراغ[1] ، والمناطق المخصصة للصيد البحري والنزهة لا تعتبر المناطق المخصصة للصيد البحري والنزهة مناطق منفصلة عن المناطق المسورة وغير المسورة ، بل هي الجزء المخصص من المناطق المسورة و غير المسورة و المهيأ لممارسة نشاطات الصيد البحري والنزهة .

لقد تم منح الأولوية للإقامة في مناطق الصيد البحري والنزهة لمرائب الصيادين والمنشآت الضرورية لنشاط الصيد البحري، والمتمثلة في منشآت حفظ المواد الصيدية وتحويلها وتسويقها، إضافة لمنشآت تصليح وصيانة المراكب المستعملة في نشاطات الصيد والنزهة،

[1] أفيدة سعدية ، المرجع السابق، ص 70

آما منحت الأولوية أيضا للإقامة في هذه المناطق للمراكز والنوادي الثقافية المخصصة للبحارة والنوادي البحرية.

تخصيص مناطق خارج الموانئ نظرا للمشكل الذي تعرفه أغلب الموانئ الجزائرية والمتمثل في عدم كفاية مجال الملك العمومي المينائي لمتطلبات التوسعة الضرورية للموانئ، اعتبرت الموانئ الجافة كحل لمشكل اختناق الموانئ بالبضائع، وعليه تم اعتماد إنشاء هذه المناطق من قبل القانون الجمركي [1]

[1] وهذا ما نصت عليه أيضا المادة 12 من المرسوم التنفيذي 02-01 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، حيث نصت على ما يلي » : يمكن السلطة المينائية، عند الاقتضاء، إنشاء أو تهيئة مناطق خارج الموانئ المعتمدة من طرف المصالح المؤهلة التابعة للدول .

يخضع استغلال هذه المناطق للأحكام التشريعية والتنظيمية الجمركية الساري العمل بها وكذا لأحكام هذا النظام«

الخاتمة

الخاتمة

لقد اهتمّ المشرع الجزائري على غرار باقي الدول بالميناء وصيانته وتطوير منذ الاستقلال "حيث تبيّن له أنّ تطوير الإقليم على المستويين الجهوي والوطني يتطلّب عصرنة وتوسيع الهياكل الكبيرة، باعتبار الهياكل القاعدية للموانئ شكل حلقة مهمّة في سلسلة النقل كونه أساس سياسة تهيئة الإقليم، وكان ذلك من خلال مخططات رئيسية خاصة.

وفيما يخص تسيير هذ الموانئ، فقد أوكلت في سنوات السبعينات للديوان الوطني للموانئ ONPلتنظيم الاستثمارات المينائية وأعطيت له صلاحيات واسعة في مجال التسيير والأمن وفي سنوات الثمانينات حلّ الديوان وتطوير الموانئ، وأنشأن الشركات المينائية الشاملة لكل نشاطات تنقل البضائع حيث اتجه تنظيم النشاط المينائي نحو صيغة التجميع وهو ما أدّى إلى تجميع مهام المدسسات المينائية في يد مدسسة واحدة وبمقتضى القانون 98-05 الصادر بتاريخ 1998/06/25 المعدّل والمتمم للأمر 76-80 المتضمن القانون البحري، وضع تنظيم جديد مدسسة على التمييز بين مهام المرفق العام، والنشاطات التجارية المفتوحة على المنافسة وتطلب هذا إنشاء هيئة عامة تتكفّل بالمحافظة على الأملاك العمومية وهي السلطة المينائية مكلّفة بمهام المرفق العام، وقد نظمها المرسوم التنفيذي1 99-199 ، وتمتلك الجزائر 14 ميناء تجاريا وتتجه مبادلاتها التجارية خاصة نحو بلدان أوروبا الغربية ودول الاتحاد الأوروبي، وأمريكا الشمالية ودول البحر الأبيض المتوسط، في السنوات الأخيرة تطوّرت التجارة مع الميدان الآسوية،" وتتجه التجارة الخارجية نحو اتجا واحد أي أنّ السفينة تأتي مملوءة وترجع فارغة بالنسبة للبضائع المستوردة والعكس بالنسبة للمصدرة "

ما يبرز السياسة المركزية والتوجه الاقتصادي المنتهج في الجزائر منذ الاستقلال وإلى غاية الإصلاحات الاقتصادية الأخيرة الخاصة يفتح السوق، والتي منحت الأولوية لبعض النشاطات ، ما يترجم الاستيرادات المكثفة لمواد البناء ولمختلف المنتوجات لإنشاء المصانع، وضعف السياسة الموجهة لتشجيع الصادرات خارج المحروقات في السنوات الأخيرة، حيث ترجمت بتجارة ضعيفة على مستوى الموانئ "، وهي أمور سلبية لا يجب إهمالها في دراسة المخططات الرئيسية للموانئ الجزائرية للنهوض بها وتعزيز التجارة الخارجية فموقع الجزائر من البحر الأبيض المتوسط.

واهم النتائج التي توصلنا اليها نوردها فيما يلي:

الخاتمة

–أنّ الموانئ الجزائرية تعتبر من موانئ الجيل الأوّل" وهي موانئ تقليدية تعمل كمراكز للنقل فقط"، تنحصر نشاطاتها في بعض الخدمات الملاحية دون مراعاة متطلبات السفن وحركة البضائع واحتياجات المتعاملين معها .

– ان الجزائر لم تولي اهمية للمناطق البرية للموانئ ولم يتضمن تسييرها قواعد قانونية خاصة الا بعد فترة طويلة بعد الاستقلال والتي لا تزال تحتاج للتعديل .

قائمة
المراجع

المراجع

الكتب

1. أيمن النحراوي، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2009
2. حامد سلطان:القانون الدولي في وقت السلم، الطبعة الرابعة 1969
3. علي عبد، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ ، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري ،2000
4. محمد ابراهيم العراقي، قطاع النقل في مصر الماضي والحاضر والمستقبل حتى عام 2020 ،المكتبة الأكاديمية، القاهرة، 2002
5. محمد الحاج حمّود " القانون الدولي للبحار " – دار الثقافة للنشر والتوزيع – عمّان ، الاردن – الطبعة الاولى – الاصدار الاول، 2008
6. محمد بوسلطان :" مبادئ القانون الدولي العام"– الجزء الاول – ديوان المطبوعات الجامعية – طبعة أكتوبر 1994
7. محمد جلال خطاب، اقتصاديات الموانئ بين النظرية والتطبيق، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية ،2015
8. محمد سليمان هدى، اقتصاديات النقل البحري، دار الجامعات المصرية، الاسكندرية،
9. محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري، منشأة المعارف الإسكندرية، 1998 .
10. مختار السويفي، اقتصاديات النقل البحري، دراسة تحليلية عن العلاقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الدار المصرية اللبنانية، الطبعة الثالثة، القاهرة، 1996 ،

المراجع

المقالات

1. أسعد مبارك حسين، منجد عباس محمد علي، دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية، مجلة العلوم الاقتصادية،2015،
2. بن عيسى حياة، تطوير الموانئ وصيانتها(واقع الموانئ الجزائرية)/مجلة الدراسات القانونية و السياسية العدد1 ، دون سنة
3. عن غريبي عطاءالله، تعامل الموانئ مع البضاعة في ظل متطلبات مدونة ISPS) (، مجلة الدراسات القانونية و السياسية – العدد 04 جوان 20165
4. صقر محمد أحمد، دور الموانئ في النقل والتجارة واللوجسيات، مجلد 20 العدد39 ،يناير 1995 مجلة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية
5. محمد توفيق وسلمى زكي عبد الفتاح، نحو معايير للاستثمار في الموانئ البحرية، المؤتمر البحري الدولي الحادي عشر ماردكون 11 ، الإسكندرية 2009 ،

المذكرات

1. أفيدة سعدية ، المؤسسة المينائية لمدينة الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماجستير فرع : الدولة والمؤسسات العمومية، كلية الحقوق – بن عكنون–2011–2010
2. بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية ، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام في القانون العام ، تخصص: القانون الدولي العام، جامعة الإخوة منتوري –قسنطينة، 2014–2015
3. حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسات ميناء الجزائر ، رسالة دكتوراه، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، جامعة الجزائر، 2008/2007
4. رصاع حياة، دور اللوجيستيات في تطوير الموانئ البحرية، دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران، أطروحة للحصول على شهادة دكتوراه في العلوم في العلوم الاقتصادية ، جامعة وهران – 2 محمد بن أحمد ، 2018–2019

5. سيدي محمّد ولد القاسم – المناطق البحرية الخاضعة للولاية الوطنية في ظل القانون الدولي للبحار والتشريع الموريتاني – رسالة ماجستير – كلية الحقوق جامعة الجزائر– السنة الجامعية 2000–2001
6. فائد عائض العمثيلي، خدمات الموانئ البحرية اليمنية، المحددات الاقتصادية للعرض والطلب عليها ووسائل تنميتها، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، 1991
7. مخلـوف ساميـة ، رقابـة الدولـة علـى السفـن ، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانـون فرع: قانون النشاطات البحرية والساحلية ، جامعـة مولـود معمـري – تيـزي وزو ، 2015،
8. هارون أحمد عثمان، الاقتصاد البحري مع إشارة خاصة لمشاكل الدول النامية، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1984

النصوص القانونية

1. القانون 98–05 ، الذي يعدل ويتمم الأمر 76–80 ،الجريدة الرسمية.
2. القانون بحري الصادر بالأمر76–80 مؤرخ في 23 أكتوبر سنة 1976 ، المعدل والمتمم بالقانون05/89 مؤرخ في 1998/06/25 الجريدة الرسميةى الصادرة بتاريخ 1977/04/10 العدد 29 والجريدة الرسمية الصادرة بتاريخ 1998/06/27 العدد 47
3. المرسوم التنفيذي 02–01 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها
4. المرسوم التنفيذي رقم 02 –149 المؤرخ في /09/ 05 2002 يحدد قواعد تفتيش السفن، ج ج.ج.ر. . الصادرة بتاريخ2002/05/12

المرسوم التنفيذي رقم 04 –418 المؤرخ في 2004/12/20 يتضمن تعيين السلطات المختصة في مجال أمن السفن والمنشآت المينائية وانشاء الهيئات التابعة لها الجريدة الرسمية لصادرة في 2004/12/22 ع 82

المواقع الالكترونية

https://www.aljazeera.net/encyclopedia

الفهرس

الفهرس

كلمة شكر

الاهداء

مقدمة 01

الفصل الاول:الإطار المفاهيمي للمناطق البرية في الموانئ

المبحث الاول: مفهوم الموانئ البحرية 05

المطلب الاول: تعريف الموانئ البحرية 06

الفرع الاول : تعريف الميناء 06

الفرع الثاني :أهمية الموانئ البحرية 11

المطلب الثاني: عناصر الميناء البحري 13

المطلب الثالث: التصنيفات المختلفة للموانئ البحرية 14

الفرع الاول : من الناحية الطبيعية 15

الفرع الثاني: من ناحية الموقع الجغرافي 15

الفرع الثالث: من ناحية الملكية 16

الفرع الرابع: من الجانب الوظيفي ومعيار الأداء 17

المبحث الثاني: أنواع المناطق البرية المينائية 19

المطلب الاول : المراسي 19

المطلب الثاني: المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر 20

المطلب الثالث: الحواف القارية 21

الفصل الثاني: خصوصية المناطق البرية للموانئ

المبحث الاول: تسيير وحماية الأنشطة المينائية 31

المطلب الاول: الأنشطة التجارية في المناطق المينائية 31

الفرع الأول :الأنماط الإدارية المختلفة المستخدمة في إدارة الموانئ 32

الفرع الثاني :النشطة المينائية 33

الفهرس

المطلب الثاني: حماية المناطق المينائية	40
الفرع الأول :نشأت المدونة الدولية لمن السفن والمرافق المينائية	40
الفرع الثاني :تفعيل المدونة المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية في حماية أملاك الميناء	41
المبحث الثاني: اعتبار المناطق البرية في الموانئ جزء من الأملاك المينائية	45
المطلب الاول: الطبيعة القانونية ضمن القواعد العامة	45
الفرع الاول: مراحل تطور النظام المينائي في الجزائر	46
الفرع الثاني: الاملاك المينائية في القواعد العامة	51
المطلب الثاني: التأطير القانوني المستقل للمناطق البرية في الموانئ	54
الخاتمة	62
المراجع	
الفهرس	