



جامعة محمد البشير الإبراهيمي برج بوعريريج
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم: العلوم التجارية

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة ماستر أكاديمي

الميدان: علوم اقتصادية والتسيير وعلوم تجارية

التخصص: مالية وتجارة دولية

من إعداد الطالبتين: - أسماء زيتوني

- هجرسي وفاء

بعنوان:

التحديات البيئية التي تواجه منظومة النقل البحري

(دراسة حالة ميناء الجزائر)

أعضاء لجنة المناقشة

| | | | | |
|--------|-------------------|--------|-----------------|--------------|
| رئيسا | أستاذ محاضر " أ " | الرتبة | بن التومي إيمان | الاسم واللقب |
| مشرفا | أستاذ محاضر "ب" | الرتبة | سميحة بن محياوي | الاسم واللقب |
| مناقشا | أستاذ محاضر " أ " | الرتبة | فرطاس فايزة | الاسم واللقب |

السنة الجامعية: 2024-2023

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

١٤٣٨

الإهداء

الحمد لله وكفى و الصلاة على الحبيب المصطفى و أهله و من وفى أما بعد

الحمد لله الذي وفقني لتثمين هذه الخطوة في مسيرتي الدراسية بمذكرتي هذه ثمرة
الجهد و النجاح بفضلته تعالى مهداة إلى الوالدين الكريمين

حفظهما الله و أدامهما نورا لحياتي

إلى زوجي سندي و نصفي الثاني و أولادي قرة عيني

إلى عائلي الكريمة التي ساندتني أخواتي و إخواتي و أولادهم صغيرا و كبيرا

إلى زملائي في العمل الذين قاسموني كل اللحظات رعاهم الله

كل بإسمه و علو مقامه

إلى كل زملائي دفعة مالية و تجارة دولية

إلى كل من كان لهم أثر على حياتي و إلى كل من أحبهم قلبي و نسيهم قلبي

زيتوني أسماء

الإهداء

إلى من كلت أنامله ليقدم لي لحظة سعادة إلى من حصد الأشواك عن دربي ليمهد لي طريق العلم أبي العزيز

إلى العاطفة الصادقة التي أنارت طريق حياتي إلى رمز الحب والحنان وبلسم الشفاء إلى والدتي الحبيبة

. إلى زوجي الغالي إلى سندي وشريك حياتي إلى من كان عوناً في نجاحي هذا

إلى ملجئي الوحيد إلى نصف ابتسامتي ونصف حياتي إلى النبع الذي ارتوي منه حب وحنان أمي إلى أختي

.حبيبة قلبي شيماء

إلى سندي وشمعة حياتي إلى الذي أنار لي دروب العنن وشجعني دائماً على التعلم أخي عبد الباسط .إلى

الورود المتفتحة التي تنير وتبعث الحياة المتجددة في وسط عائلتنا اخوتي الصغار حسام ومحمد .إلى أنستي

. ومؤنستي إلى من ساعدتني وحثتني على تجاوز المصاعب وعلى المواصلة إلى صديقتي جودي

أهدي كذلك ثمرة جهدي لعائلة هجرسي ويوسفي والعثامنة بدون استثناء إلى كل من شجعني وساندني من بعيد

.وقريب

إلى أستاذتي ومشرفتي أشهد أمام الله وأمام الجميع أنها قد أتممت مهمتها معنا على أكمل وجه أسأل الله أن ينير

. دربها ويوفقها في حياتها المهنية الأستاذة بن محياوي سميحة

.إلى كل الزملاء في دفعتي أسأل الله لي ولهم كل التوفيق والسداد

شكر وعرفان

نحمد الله عز وجل ونشكره على نعمه التي لا تعد ولا تحصى والحمد لله الذي أنار لنا العلم والمعرفة وأعاننا على أداء هذا الواجب ووقفنا إلى إنجاز هذا العمل. يقول النبي صلى الله عليه وسلم: لمن لم يشكر الناس لم يشكر الله، نتوجه بالشكر الجزيل وعظيم الامتنان إلى كل من ساعدنا من قريب أو بعيد على إنجاز هذا العمل وفي ما وجهناه من صعوبات.

ونخص بالذكر الأستاذة " بن محياوي سميحة " التي من شرفتنا باشرافها على هذه المذكرة والتي لم تبخل علينا بتوجيهاتها ونصائحها القيمة التي كانت عوناً لنا في إتمام هذا البحث، وإلى كل من ساعدنا وشجعنا على إتمام هذا العمل.

شكر وعرفان

نحمد الله عز وجل ونشكره على نعمه التي لا تعد ولا تحصى والحمد لله الذي أنار لنا العلم والمعرفة وأعاننا على أداء هذا الواجب ووقفنا إلى إنجاز هذا العمل. يقول النبي صلى الله عليه وسلم: لمن لم يشكر الناس لم يشكر الله، نتوجه بالشكر الجزيل وعظيم الامتنان إلى كل من ساعدنا من قريب أو بعيد على إنجاز هذا العمل وفي ما وجهناه من صعوبات.

ونخص بالذكر الأستاذة " بن محياوي سميحة " التي من شرفتنا بإشرافها على هذه المذكرة والتي لم تبخل علينا بتوجيهاتها ونصائحها القيمة التي كانت عوناً لنا في إتمام هذا البحث، وإلى كل من ساعدنا وشجعنا على إتمام هذا العمل.

المخلص:

هدفت هذه الدراسة إلى إبراز دور البيئة في التأثير على منظومة النقل البحري دراسة حالة ميناء الجزائر خلال الفترة 2013-2024 كونه يمثل بوابة التجارة الدولية للجزائر مع دول العالم الخارجي في دعم وتسهيل المبادلات التجارية .

هذا و توصلت الدراسة إلى عدة نتائج أهمها إن تطوير منظومة النقل البحري وتوسيع نطاق أعمالها لها أهمية كبيرة في خلق مركز تنافسي في الأسواق العالمية ، كما أن الميناء الجزائر له دور حيوي في تسريع حركة نشاط النقل البحري، رغم الأهمية الكبيرة التي يحظى بها ميناء الجزائر ورغم محاولة جعله ميناء لوجيستيا على مستوى الوطن، إلا أنه لم يرقى إلى مستوى المنافسة العالمية المطلوبة بسبب التحديات التي تعرقل سير نشاطه كونه يعاني من الازدحام وضيق المساحة الأمر الذي سبب في التأثير على بيئته خاصة مع زيادة الانبعاثات الكربونية الداخلية والخارجية للميناء والتغيرات المناخية وغيرها، لكن في محاولة من الدولة لبذل الجهود والقيام بالاستثمارات والشراكات وتطبيق بعض القوانين الوطنية الصارمة والاتفاقيات الدولية ومحاولة النسق بينها لمواجهة هذه التحديات وتوفير بيئة بحرية مستدامة.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، الميناء، العمليات اللوجستية، البيئة البحرية

Abstract:

This study aims to highlight the role of the environment in influencing the maritime transport system, with a focus on Algiers Port during the period 2013-2024. Algiers Port serves as Algeria's gateway to international trade and plays a crucial role in facilitating commercial exchanges. The study's findings emphasize the significance of developing the maritime transport system and expanding its scope of operations to establish a competitive edge in global markets. Algiers Port plays a vital role in expediting maritime transport activities. Despite its importance and efforts to transform it into a national logistics hub, the port has not yet met the required level of global competitiveness due to challenges hindering its operations. These challenges include congestion and limited space, which have negatively impacted the port's environment, particularly with the increase in internal and external carbon emissions, climate change, and other factors. In response to these challenges, the Algerian government has undertaken efforts, investments, and partnerships. It has also implemented strict national laws and international agreements while attempting to harmonize them to address these challenges and ensure a sustainable marine environment.

Key words: Maritime transport, port, logistics operations, marine environment.

قائمة المحتويات

| الصفحة | العنوان |
|--------|---|
| - | الإهداء |
| - | شكر و عرفان |
| I | ملخص الدراسة |
| II | قائمة المحتويات |
| III | قائمة الجداول |
| IV | قائمة الأشكال |
| V | قائمة الملاحق |
| أ-ز | مقدمة |
| 01 | الفصل الأول: منظومة النقل البحري |
| 01 | تمهيد |
| 02 | المبحث الأول: ماهية منظومة النقل البحري |
| 20 | المبحث الثاني: مكونات منظومة عملية النقل البحري |
| 33 | خلاصة |
| 34 | الفصل الثاني: دراسة حالة ميناء الجزائر والتحديات البيئية التي تواجهه |
| 35 | تمهيد |
| 36 | المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء الجزائر |
| 65 | المبحث الثاني: التحديات البيئية التي تؤثر على منظومة النقل البحري على مستوى ميناء الجزائر |
| 76 | خلاصة |
| 78 | الخاتمة |
| 81 | قائمة المراجع |
| 86 | الملاحق |
| 95-94 | فهرس المحتويات |

قائمة الجداول

| الصفحة | عنوان الجدول | رقم الجدول |
|--------|--|------------|
| 24 | التطورات التاريخية في مهام الميناء البحري | 01 |
| 51 | تطور حركة السفن الداخلة لميناء الجزائر خلال الفترة (2013 - 2023) | 02 |
| 52 | تطور حركة البضائع العامة على مستوى ميناء الجزائر خلال الفترة (2013 - 2023) | 03 |
| 52 | تطور حركة الحاويات خلال الفترة (2013 - 2023) | 04 |
| 53 | تطور النقل بالحاويات في الجزائر للفترة 2013 - 2023 | 05 |
| 56 | معدل انتظار السفن العالقة خلال الفترة (2013 - 2023) | 06 |
| 57 | معدل بقاء السفن على الرصيف في ميناء الجزائر (2013-2023) | 07 |
| 58 | التحليل الكلي لحركة البضائع | 08 |
| 59-58 | حركة الحاويات | 09 |
| 60-59 | معدل انتظار السفن | 10 |
| 60 | حركة البضائع | 11 |
| 61 | حركة الحاويات | 12 |
| 62 | معدل انتظار السفن | 13 |
| 63-62 | التحليل الإجمالي لحركة البائع | 14 |
| 64-63 | حركة الحاويات | 15 |
| 64 | معدل انتظار السفن | 16 |

قائمة الأشكال

| الصفحة | عنوان الشكل | رقم الشكل |
|--------|--|-----------|
| 48 | الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر | 01 |
| 52 | تطور حركة السفن الداخلة للميناء خلال الفترة (2013 - 2023) | 02 |
| 53 | تطور حركة البضائع العامة على مستوى ميناء الجزائر خلال الفترة (2013 - 2023) | 03 |
| 54 | تطور حركة الحاويات خلال الفترة (2013 - 2023) | 04 |
| 55 | تطور النقل بالحاويات في الجزائر للفترة 2013 - 2023 | 05 |
| 56 | معدل انتظار السفن العالقة 2013 - 2023 . | 06 |
| 57 | معدل بقاء السفن على الرصيف خلال فترة 2013 - 2023 | 07 |
| 67 | انبعاثات ثاني اكسيد الكربون حسب انواع السفن الرئيسية بالطن 2012-2023 | 08 |
| 68 | المتوسط السنوي لانبعاثات الغازات الدفيئة في الدول العربية للفترة 2016-2018 | 09 |
| 73 | المؤشر الاجمالي للاقتصاد الدائري للكربون على المستوى العالمي لعام 2022 | 10 |
| 74 | المؤشر الاجمالي للاقتصاد الدائري للكربون في الدول العربية لعام 2022 | 11 |
| 75 | كفاءة الطاقة والطاقة المتجددة في الدول العربية | 12 |

قائمة الملاحق

| الصفحة | عنوان الملحق | رقم الملحق |
|--------|---|------------|
| 87 | وثيقة تربص للطلابتين في مؤسسة ميناء الجزائر | 01 |
| 88 | اجمالي انبعاثات الغازات الدفيئة في الدول العربية خلال الفترة 2005-2018 (مليون طن متري منمكافئ ثاني اكسيد الكربون) | 02 |
| 89 | تطور إجمالي انبعاثات ثاني اكسيد الكربون في الدول العربية خلال الفترة 2005-2018 (مليون طن متري مكافئ ثاني اكسيد الكربون) | 03 |
| 90 | إجمالي انبعاثات الميثان في الدول العربية خلال الفترة 2005-2018 (مليون طن متري مكافئ ثاني اكسيد الكربون) | 04 |
| 91 | اجمالي انبعاثات الغازات المفلورة في الدول العربية خلال الفترة 2005-2018 (مليون طن متري من مكافئ ثاني اكسيد الكربون) | 05 |
| 92 | اجمالي انبعاثات اكسيد النتروز في الدول العربية خلال الفترة 2005-2018 (مليون طن متري من مكافئ ثاني اكسيد الكربون) | 06 |

مقدمة

يعتبر قطاع النقل البحري عنصرا حيويا في دعم وتسهيل حركة التجارة الدولية بفضل قدرته الكبيرة على نقل كميات ضخمة من البضائع وعبر مسافات طويلة، حيث يدعم الاقتصاد العالمي ويعزز الروابط التجارية بين الدول من خلال توفير وسيلة فعالة وموثوقة لنقل البضائع، ومن أهم الدعائم التي تقوم عليها صناعة النقل البحري السفن والموانئ البحرية ، حيث شهدت تطورا بشكل ملحوظ لتلبية متطلبات التجارة الخارجية ودعم الاقتصاديات المحلية والعالمية وتحسين الكفاءة والخدمات المقدمة وتقليل التكاليف وتعزيز الاستدامة في قطاع النقل البحري.

تعد الموانئ القاعدة الأساسية للنقل البحري حيث تعمل كمراكز لوجستية تسمح لها بنقل البضائع ، كما توفر مرافق لتخزين هذه البضائع مؤقتا ، وإجراء عمليات مناولة وتخصص السفن لنقل أنواع معينة من البضائع كناقلات النفط وسفن الحاويات وغيرها بأحجام وتصاميم متنوعة ، وبناء أرصفة أعمق لاستقبال سفن أكبر حجما و اضافة مستودعات أكثر للتخزين.

لكن بالرغم من كل التطورات التي طرأت على النقل البحري نجد العديد من المشاكل والتحديات التي يتخبط فيها هذا الأخير خاصة في مجال البيئة ، وبالرغم من إسهامه في خفض هذه التحديات وتحسين ممارسة الاستدامة البيئية لأمن وسلامة وحماية البضائع والبنى التحتية ومكافحة الانبعاثات الكربونية .

ونجد الجزائر من بين الدول التي أعطت أهمية بالغة لموضوع البيئة في مجال النقل البحري غير أنها مازالت تواجه صعوبات للقضاء على التحديات التي تعرقل حركة النقل البحري وتلحق الضرر بالحياة البحرية والنظم البيئية ومن هنا ارتأينا اختيار موضوع بحثنا لتوضيح الأهمية البالغة للمنظومة البيئية لقطاع النقل البحري بالجزائر .

1. إشكالية الدراسة :

على ضوء ما سبق تمحورت مشكلة الدراسة في السؤال الرئيسي التالي:

كيف يمكن مواجهة التحديات البيئية التي تؤثر في منظومة النقل البحري على مستوى ميناء الجزائر العاصمة؟

من أجل معالجة وتحليل هذه المشكلة وبغية الوصول إلى فهم واضح لها، تم طرح التساؤلات الفرعية التالية:

- كيف تساهم منظومة النقل البحري في تطوير التجارة الخارجية ؟
- هل يؤثر النشاط الملاحي واللوجستي على قطاع النقل البحري للجزائر ؟
- فيما تتمثل التحديات البيئية التي تعيق تطوير منظومة النقل البحري على مستوى ميناء العاصمة ؟

2. فرضيات الدراسة:

للإجابة عن الأسئلة المطروحة السابقة ومن ثم الإجابة على مشكلة الدراسة تمت صياغة الفرضيات التالية:

-الفرضية الرئيسية:

يمكن التقليل من التحديات التي تؤثر البيئة من خلال تدخل بعض العوامل الاقتصادية والتنظيمية والتقنية والتكنولوجية الحديثة والممارسات المستدامة لأمن وسلامة البضائع والبنى التحتية والمحيط البيئي الخاص بها .

-الفرضيات الجزئية:

- منظومة النقل البحري هي الركيزة الأساسية للتجارة الخارجية في العديد من الدول نظرا لما تقدمه من خدمات وأعمال لوجستية لانخفاض تكلفته وسعته الكبيرة تساهم في تسهيل سلاسل التوريد العالمية .

- يعد النشاط الملاحي واللوجستي ذا أهمية كبيرة لقطاع النقل البحري من خلال تتبع حركة البضائع والحاويات وغيرها من خلال جمع احصائيات ومقارنتها بكل سنة .

- لتقليل التحديات البيئية التي تعيق تطوير منظومة النقل البحري والحد من التلوث البيئي في ميناء العاصمة استخدام اللوائح البيئية واستخدام التكنولوجيا الحديثة في عمليات المناولة والتفريغ وتطبيق تقنيات صديقة للبيئة.

ج. أهمية الدراسة:

تكمن أهمية البحث في كونه محاولة لإبراز الدور الذي تؤديه المنظومة البيئية في التأثير على منظومة النقل البحري ومحاولة تسليط الضوء على واقع حركة الأنشطة المينائية على مستوى أكبر وأعمق الموانئ في الجزائر ميناء العاصمة ، هذا الأخير الذي يُعتبر الأقل كفاءة على مستوى البحر الأبيض المتوسط والدول العربية نظرا لما تواجهه من تحديات بيئية عرقلت حركة سير أنشطتها المينائية و دخولها للأسواق العالمية ،

8. أهداف الدراسة:

- بلورة الأفكار المتعلقة بمفهوم النقل البحري وكل ما يتعلق به وأهميته بالنسبة لقطاع التجارة الخارجية.

- إبراز التطورات الحديثة لحركة أنشطة مؤسسة ميناء الجزائر من خلال إحصائيات السنوات الأخيرة.

- رغبة منا في التعرف أكثر عن هذا الموضوع لما له من أهمية في تخصص التجارة الخارجية .

- التعرف عن مختلف التحديات والمشاكل التي تعرقل نشاط الموانئ العالمية عامة الجزائرية خاصة وإيجاد الحلول المناسبة

- لفت انتباه الكثير من الباحثين حول موضوع النقل البحري رغم قدم ظهوره إلا أن الدراسات حول التحديات البيئية له خاصة في الجزائر لا زالت قليلة.

26. منهج الدراسة:

حتى نتمكن من الإجابة على سؤالنا الرئيسي اعتمدنا على :

- المنهج الوصفي: وهذا في القسم النظري من خلال وصف لمفهوم منظومة النقل البحري نشأتها وأهميتها خصائصها والخدمات التي تقدمها وعلاقتها بالمنظومات والمؤسسات الأخرى والمتدخلة في مختلف عملياتها.
- المنهج التحليلي: وهذا في القسم التطبيقي من خلال تحليل حركة الملاحة البحرية واللوجستية على مستوى مؤسسة ميناء الجزائر.

وأيضا إبراز التحديات البيئية لقطاع النقل البحري وأهم الحلول والاجراءات التي تتبعها الدول للقضاء او الحد منها.

● دراسات سابقة

من أهم الدراسات التي تطرقت إلى موضوع النقل البحري وميناء الجزائر والتحديات البيئية

1. الأطروحات والرسائل

- حملاوي ربيعة اطروحة مقدمة للحصول على شهادة دكتوراه علوم اقتصادية 2007-2008 جامعة الجزائر تحت عنوان مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة ميناء الجزائر

هدفت هذه الدراسة الى استعراض التطورات الحديثة للموانئ الجزائرية المصاحبة للتغيرات الحاصلة في الاقتصاديات العالمية وخاصة مع تعاظم دور النقل المتعدد الوسائط واللوجستيات هذه التطورات جاءت نتيجة لعدة عوامل أبرزها سياسات تحرير التجارة مما ادى الى الحاجة لاعتماد منظومة متكاملة تساهم في تقليل تكاليف الإنتاج والنقل والتوزيع.

وتوصلت الى أن لوجستيات النقل البحري لها دور كبير في تحقيق هذه الأهداف من خلال تعزيز السرعة والكفاءة والمرونة مما يؤدي في النهاية الى تقديم المنتجات بأعلى جودة وبأسعار تنافسية وهو ما يتطلبه السوق في ظل المنافسة .

كما وضحت أن دور الميناء مقتصر على الوظائف التقليدية من تداول البضائع وتخزينها بل توسع ليشمل خدمات لوجستية متقدمة مثل النقل والتوزيع التعبئة وخدمات العملاء تسعى المؤسسات المينائية من خلال نشاطها الى تحقيق مردودية عالية والتميز التنافسي عن طريق وضع استراتيجيات لتخفيض تكاليف الخدمات وتحسين نوعيتها

لهذا أصبح من الضروري تخفيض تكاليف ادارة المخازن المناولة التغليف التعبئة وخدمات التوزيع الشامل بحيث تكون المؤسسات قادرة على التكيف مع ظاهرة العولمة وضمان مكانتها في السوق وتنمية حصصها السوقية على حساب منافسيها.

● رصاع حياة ، دور اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران أطروحة دكتوراه كلية العلوم الاقتصادية جامعة وهران 02 2018-2019 .

توصلت الباحثة الى تحول الموانئ من مجرد محطات مائية برية لاستقبال السفن الى صناعة عالمية معقدة ومتشابكة حيث تتخذ الموانئ اليوم دورا حيويا في سلسلة الإدارة الشاملة للوجستيات بهدف تحقيق سياسة إمداد العملاء بمطالبهم بأسرع وقت واقل تكلفة ممكنة يتم ذلك من خلال إنشاء مراكز لوجستية متخصصة وإدارة التكلفة الاستراتيجية والاستثمارات المالية مع المتطلبات التقنية والادارة التشغيلية لدعم القدرات التنافسية للموانئ البحرية هذا التحول يعزز من فعالية وكفاءة عمليات الموانئ مما يساهم في تلبية احتياجات السوق المتزايدة والمنافسة للدخول إلى الأسواق العالمية.

نظرا لقيم التحليل المالي التي كانت بعيدة عن القيم النموذجية.

● ام النون مسعودي مراد قاسمي، دور العمليات اللوجستية في تطوير منظومة النقل البحري للبضائع دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر 2012-2019 مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر جامعة محمد البشير الابراهيمي 2020-2021

هدفت هذه الدراسة الى ابراز دور العمليات اللوجستية في تطوير منظومة النقل البحري للبضائع في الجزائر من خلال دراسة حالة لأحد أهم وأكبر الموانئ في الجزائر وهو ميناء الجزائر خلال الفترة 2012-2019 بتحليل احصائيات حركة أنشطة الميناء من بضائع وحاويات وساعات الانتظار للسفن .

وتوصلت النتائج أن رغم التحسن في استخدام اللوجستيات والمؤشرات خلال فترة الدراسة إلا أنها لا تزال منخفضة مقارنة بالمعدلات العالمية لأنها تتطلب معايير دقيقة في التخطيط وكذا التنفيذ بعيدا عن الارتجالية والتوقعات وان النتائج الفعالية من سرعة التنفيذ والمناولة وتقليل التكاليف لن يتأتى الا من خلال الانضباط في تنفيذ المهام المبرمجة بما يحقق مصالح أطراف التبادل وتحسين استغلال الطاقات المتوفرة وتبني تكنولوجيا متطورة وكفاءات ومهارات لازمة للتكيف مع سلاسل الإمداد الحديثة والمتطلبات العالمية لتعزيز القدرة التنافسية .

2. المقالات

● جمال وعلي ، التلوث البحري العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربهه ، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد الثاني 2014 .

تطرق الباحث الى التلوث البحري ومخاطره أنه يشكل تهديدا جديا ومستمرا للبيئة وينجم عنه أضرار جسيمة يوميا تتطلب معالجة هذه المشكلة تحركا سريعا وفعالا من جميع الفاعلين في تنفيذ التشريعات البيئية الحل لم يكن فقط في سن قوانين وطنية واتفاقيات دولية تفرض عقوبات رادعة للمخالفين بل أيضا في ضمان تطبيق هذه القوانين ونظرا لتعدد مشكلة التلوث البحري وكثرة النصوص القانونية يبدو من المفيد قصر الاختصاص بكل مايتعلق بحماية البيئة البحرية والحد من التحديات التي تعيق نشاط النقل البحري ولزوم تنمية الوعي البيئي وجعله سلوكا إنسانيا هاما للمحافظة على سلامة البيئة البحرية والبحث عن وسائل تضمن توفير بيئة سليمة ومحيط نظيف هذا مايتطلب جهودا مشتركة بين الهيئات المختصة والمجتمع.

ج. أوجه الاختلاف والتشابه بين الدراسة الحالية والدراسات السابقة

| أوجه الاختلاف | أوجه التشابه | |
|--|--|--|
| التطرق إلى أهمية استخدام اللوجستيك في الميناء | تقديم والتعريف بمؤسسة ميناء الجزائر وكل تقسيماتها | الدراسة الأولى: حملاوي ربيعة مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر |
| التركيز على دراسة الوضعية المالية ومردودية المؤسسة المينائية بينما الدراسة تخص تحليل حركة البضائع والحاويات لمؤسسة ميناء الجزائر | التطرق إلى الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المنظمة للنقل البحري | |
| تم التطرق في دراسة الحالة من سنة 2012-2019 بينما الدراسة تطرقت إلى تحليل حركة السفن والبضائع والحاويات من سنة 2013-2023 | التطرق إلى منظومة النقل البحري بكل مكوناتها وعناصرها دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر بتقديم المؤسسة وتحليل حركة أنشطة الميناء | الدراسة الثانية: ام النون مسعودي مراد قاسمي دور العمليات اللوجستية في تطوير منظومة النقل البحري |
| التطرق الى الالهمية اللوجستية لسلسلة الإمداد في ميناء الجزائر بينما الدراسة تطرقت للتحديات البيئية للميناء | | |

| | | |
|--|---|--|
| <p>تم تطبيق دراسة حالة لميناء روتردام وميناء وهران بينما الدراسة طبقت على ميناء الجزائر فقط</p> <p>التركيز على الموانئ البحرية في حين كانت الدراسة تخص منظومة النقل البحري بصفة عامة</p> | <p>أهمية النقل البحري على المستوى الدولي والمحلي</p> | <p>الدراسة الثالثة:</p> <p>رصاع حياة اللوجستيات في تطوير الموانئ البحرية دراسة مقارنة بين ميناء روتردام وميناء وهران</p> |
| <p>تم التطرق للتلوث البحري وكيفية الحد منه بينما الدراسة خصصت بكل ما يتعلق بالنقل البحري وتحليل أنشطة لميناء الجزائر</p> | <p>التحديات البيئية للنقل البحري والاتفاقيات الدولية والآليات القانونية لمحاربه</p> | <p>الدراسة الرابعة:</p> <p>وعلي جمال التلوث البحري العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربه</p> |

حدود الدراسة:

- الحدود الزمنية: لأجل حصر بحثنا في الإطار الزمني معين اخترنا فترة الدراسة 2013-2023
- الحدود المكانية: اخترنا مؤسسة ميناء الجزائر أن تكون محل دراستنا من خلال تسليط الضوء على واقع النشاط المينائي لها.

أسباب اختيار الموضوع:

أهمية موضوع النقل البحري وعلاقته بتطوير التجارة الخارجية بالجزائر .

الموضوع يدخل ضمن التخصص المدروس مالية وتجارة دولية

محاولة البحث عن أهم المعوقات التي تؤثر بشكل سلبي على تطوير الموانئ الجزائرية خاصة البيئة ، مع محاولة أيضا البحث في كيفية التغلب عليها والحد منها .

● صعوبات الدراسة:

صعوبة الحصول على الترخيص بالتربص في مؤسسة ميناء الجزائر والمعلومات الخاصة بالتحديات البيئية للميناء .

● تقسيمات الدراسة :

تم تقسيمها إلى فصلين الأول شمل القسم النظري: بدوره تم تقسيمه إلى مبحثين ، المبحث الأول تطرقنا الى منظومة النقل البحري من خلال إعطاء المفاهيم للنقل بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة نشأة وتطور النقل البحري الالهية والخصائص والخدمات التي يقدمها الأشخاص والهيئات والمنظومات المتدخلة ضمن سلسلة الإمداد بناء على السياسات والاتفاقيات والمعاهدات الدولية المعتمدة لضمان السير الحسن للبضائع ، أما المبحث الثاني تطرقنا إلى مكونات منظومة النقل البحري والمنظومات والمؤسسة المتدخلة في سير خدماتها.

أما الفصل الثاني شمل القسم التطبيقي قسمناه الى مبحثين ،المبحث الاول يتضمن لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء الجزائر والتعريف بالمؤسسة والمراحل التاريخية التي مر بها الميناء والهيكل التنظيمي له ودراسة حالته من خلال تحليل احصائيات حركة الانشطة الخاصة به.أما المبحث الثاني يتضمن التحديات البيئية للنقل البحري والحلول المقترحة للحد منها وتقليل الأثر البيئي لها.

الفصل الأول:

الإطار النظري للدراسة

تمهيد

تُعد منظومة النقل البحري ونظام الموانئ نظامان يتكاملان لتحقيق العديد من الفوائد الإستراتيجية والإقتصادية ، ولضمان تدفق كميات هائلة من البضائع وتكمن أهمية النقل البحري في عملية التنمية الإقتصادية للدول باعتباره الخيار الأمثل للتجارة الدولية كونه الأقل تكلفة والأكثر أمانا واستيعابا للشحنات الضخمة مقارنة بوسائل النقل الأخرى حيث يساهم في تحسين ميزان المدفوعات وتوظيف الموارد البشرية وتعمير المناطق نتيجة توسع الموانئ والأحواض السفن و غيرها .

كما أنها تتضمن مجموعة واسعة من الخدمات التي تساهم في تسهيل حركة البضائع بشتى أنواعها وسير حركة كل أنشطة الميناء والعمليات اللوجستية وغيرها من خلال سلسلة إمداد بالإعتماد على تقنيات وأنظمة تتبع وأجهزة إتصال بناء على تنظيم وتقسيم هذه الخدمات في الميناء حسب الفرع المختص بها وتوزيع كل نوع من البضائع في السفن الخاصة بها من خلال مسارات ملاحية آمنة تسلكها هذه السفن وفقا لعدة معايير ولوائح دولية وذلك باتباع عدة اجراءات جمركية و لوائح ومراسيم قانونية لإرشاد السفن وتقديم المعلومات الملاحية والاستجابة للطوارئ والتدريب على السلامة وادارة الخدمات البيئية هذا ما أبرز الدور الكبير الذي تلعبه المنظومات الأخرى في إدارة منظومة النقل البحري و لتسهيل عملية الإستيراد والتصدير . سنعالج كل هذا من خلال :

المبحث الأول: ماهية منظومة النقل البحري

المبحث الثاني: مكونات منظومة النقل البحري

المبحث الأول: ماهية منظومة النقل البحري

يعتبر النقل البحري محورا رئيسيا في التجارة الخارجية لأي دولة سواء كانت متقدمة أو في طور النمو وتتميز صناعة النقل البحري بقدرتها على نقل كميات كبيرة من البضائع بفضل سعة السفن البحرية مما يجعلها خيارا مهما لنقل البضائع عبر المسافات الطويلة ، تلعب هذه الخصائص دورا حاسما في تعزيز التجارة العالمية ودعم النشاط الاقتصادي للدول ، وقد عرف النقل البحري عدة تطورات مستمرة مواكبة بذلك تطور التجارة خصوصا الخارجية ونظرا لأهميته البالغة التي يكتسبها قطاع النقل سوف نسلط الضوء على نشأته وتطوره وكل من أهميته وخدماته وذلك بالتطرق لكل عنصر على حدى .

المطلب الأول : ماهية النقل البحري

النقل البحري الوسيلة الأساسية والأهم في مجال النقل وهو يشكل حتى الآن الوسيلة الأرخص الأكثر فعالية لنقل البضائع عبر البحار ، ويساهم بشكل كبير في حركة التجارة الدولية حيث يمثل نسبة عالية تتجاوز 85% من حجم التجارة العالمية يلعب دورا حيويا في دعم الاقتصاد العالمي وتسهيل حركة البضائع عبر الحدود الدولية.

أولا : نشأة وتطور النقل البحري :

تعتبر وسائل النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان لتلبية احتياجاته ، منذ العصور القديمة ، كان الإنسان يستخدم القوارب والزوارق للصيد ونقل البضائع والأفراد عبر المياه في البداية كانت القوارب بسيطة مصنوعة من الجذوع العائمة ومع مرور الوقت تطورت و أصبحت أكثر تعقيدا وفعالية ، كما استفاد الإنسان من الأنهار والمجاري المائية الأخرى لنقل البضائع بسبب هدوء مياهها وتحركها البطيء والمنتظم تلك البدايات البسيطة للنقل البحري هي التي ساهمت في تطور صناعة الشحن والنقل عبر العصور .

إلى ما بعد الحرب العالمية الثانية في هذه الفترة لم يشهد قطاع النقل البحري تطورا تكنولوجيا كبيرا مقارنة بالقطاعات الأخرى ، كانت عمليات تحميل وتفريغ البضائع تتم يدويا بشكل بطيء ، مما أدى إلى بقاء السفن لفترات طويلة في الموانئ لشحن وتفريغ البضائع ، كانت السفن تقضي ما يقارب 60% من وقت رحلتها في الموانئ بينما كانت نسبة الإبحار تشكل فقط 40 % وبالتالي لم يكن من الممكن استخدام سفن أكبر بمحركات أقوى بشكل فعال للاستفادة من اقتصاديات الحجم الكبير .

كما أنه في ستينات القرن العشرين كان هناك مشكلة تكدس السفن في الموانئ وطول رحلة السلعة حيث أنها كانت تشكل عائق وتحديات كبيرة كما أن لها تأثير كبير على تكاليف نقل البضائع وعلى مدى اتساع السوق

التجارية بل على نمو التجارة العالمية ، حيث سعت الدول لتعزيز النشاط البحري وتحسين سير النقل البحري وبأقل التكاليف مما يؤثر ذلك إيجابا على النمو الاقتصادي والتجاري، وخلال فترة التسعينات والثمانينات تم استحداث نظم جديدة في النقل واستخدام تكنولوجيا متطورة في عمليات الشحن والتفريغ والتخزين ... الخ ، وهذا أثر إيجابا على وقت بقاء السفينة بالميناء حيث تقلص وقت الشحن و الإفراغ و زادت إنتاجية بإعتماد وحساب طن / ميل وتمت عمليات بناء سفن متخصصة ذات تكنولوجيا عالية وهذا ما ساهم في التغيير الإيجابي في قطاع النقل البحري .¹

ومن مطلع التسعينات إلى الوقت الحالي وما أنتجته عولمة الأسواق اشتدت المنافسة في الأسواق بين قطاعات الإنتاج والخدمات و البحث عن طرق جديدة لبيع منتجاتها بأقل التكاليف وبأحدث التقنيات وهنا نجد أن النقل البحري أصبح أكثر استخداما في مجال التجارة الدولية رغم شدة المنافسة من قبل الوسائل الأخرى من خلال توفير أرخص مصدر للمواد الأولية ومدخلات العمليات الإنتاجية وبأعلى كفاءة وتوسع الأنشطة الخدمية في سلسلة العمليات اللوجستية ضمن صناعة النقل البحري والعمليات الإنتاجية اللوجستية في الموانئ، كل على حسب حجم البضائع وتنوع السفن وحجمها والمنافسة في الإعتماد على نظم معلومات لوجستية بإحترافية .

ثانيا : تعريف النقل البحري

قبل ذلك نتطرق سنحاول توضيح مفهوم النقل :

1. مفهوم النقل

تعددت تعاريف النقل من الناحية اللغوية أو اصطلاحا نذكر أهمها في :

عرفت في مجمع اللغة العربية على أنه العملية التي يمكن بها تغيير مكان السلع الأشخاص ولها وسائل عدة في البر والبحر والجو .²

عرفه القانون الجزائري كما يلي في المادة 16 من القانون رقم 88 / 17 : " يعد النقل كل نشاط ينقل بواسطة شخص طبيعى أو معنوي أشخاص أو بضائع من مكان الى آخر على متن مركبة مهما كان نوعها " .³

¹ أيمن النحرابي ، لوجستيات التجارة الدولية ، دار الفكر الجامعي ، مصر ، 2008 ص ص 96 97 .

² سعيدة عبدة ، جغرافيا النقل مغزاها ومرماها ، مكتبة الأنجلو للنشر ، مصر 2007 ص 42 .

³ قانون 88 / 17 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل في الجزائر وتوجيهه ، الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية المادة 16 ص 775 .

عرفه النظام الإشتراكي على أنه تلك العمليات الحركية التي من شأنها أن تؤدي إلى تحقيق الأهداف الإنتاجية وغير الإنتاجية المنشأة وعموم أفراد الشعب بالتكتل السليم والوقت المناسب ، أو ربما يتفق مع الخطة المركزية السياسية الدولية .¹

كما يرى هانز أدلر الخبير في شؤون النقل لدى البنك الدولي للإنشاء والتعمير : "أن النقل يعبر عن خدمة أو حدث لإيصال مراكز الإنتاج و المناطق الأهلة بالسكان مع بعضها ، أي مراكز الاستهلاك"²

في الأخير يمكن القول أن اختلاف واقع بين علماء الإقتصاد والقانون وغيرهم في تصنيف طبيعة النقل فيما إذا كان صناعة أو خدمة ، فاتجه البعض إلى أنها وسيلة أيا كان نوعها تعتبر من الخدمات بإعتبار أن تشغيل أي وسيلة من الوسائل النقل لا نتج عنها منتج يمكن استهلاكه في حين يراها البعض الآخر كصناعة بإعتبار أن صفة الصناعة لا يعني خلق مادة في صورة منتج صناعي ، ولكن الصناعة قد تكون في أي شكل يحقق منفعة عامة وخاصة ، فنقل منتج يتم استهلاكه فور توفره لا يمكن تأجيله أو تجزئته ، وبذلك فالمنتج في صناعة النقل هو توفير المكان .³

2. مفهوم النقل البحري

لنقل البحري عدة تعاريف نذكر منها :

- النقل البحري هو الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة وتقيم أصحاب المصالح ذات العلاقة بصناعة النقل البحري مثلا ملاك السفن الموانئ البحرية ، البنوك البحرية سمسرة السفن التوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ والتخزين.⁴
- يعرف النقل البحري بأنه النشاط الذي يتعلق بالسفينة وما يترتب على وجودها من هيئات و مؤسسات و إدارات و وكلاء و خدمات وغيرها مما يرتبط عملها بالنقل البحري.⁵

¹ سمير بوختالة ، واخرون ، واقع و أفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية ، المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية ، عدد 6 جوان 2017 ، ص 48 .

² هانز أدلر ، التخطيط في قطاع النقل ومشاريع النقل ، ترجمة عبد القادر ولي ، العراق 1970 ، ص 7 .

³ مصطفى يوسف كافي ، إقتصاديات النقل والتنمية في إطار ضوابط التنمية المستدامة ، ألف النشر والتوزيع ، الجزائر 2017 ص 28 .

⁴ محمد سليمان هدى ، إقتصاديات النقل البحري ، دار الجامعات المصرية 1988 ، مصر ، ص 21 .

⁵ خليل محمد ديب ياسين ، إقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير كلية الاقتصاد 1991 ص 04 .

- يعرف النقل البحري بأنه صناعة إقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات كيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الإقتصاد الأخر .¹
- يعبر عن النقل البحري بأنه نشاط بحري حيوي يسهم في تحريك المنقولات والركاب حول العالم .²
- كما يمكن تعريف النقل البحري : ليشمل كافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطها الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة ، وهو كذلك العملية التي تتولد من خلالها ما يعرف بالمنفعة المكانية في الإقتصاد ، وهو عملية مهمة للإنتاج وعليه يقوم التبادل.³

ومن خلال التعاريف السابقة يمكننا وضع تعريف شامل كما يلي : أن النقل البحري نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة من منفعة إقتصادية ، مكانية وزمانية وذلك بنقل الأشخاص والمنتجات وله القدرة على نقل كميات هائلة ومتنوعة من البضائع بشتى أنواعها بتكلفة منخفضة عبر مسافات طويلة لوقت وجيز، ويعتبر من أفضل وسائل النقل في التاريخ .

ثالثا : خصائص النقل البحري

إن الإستثمار في النقل البحري له طبيعة خاصة جدا وذلك للميزة التي يتميز بها ، وهي العوامل الطبيعية المناخ والبحر الخ ، وبالتالي فالابتكار في هذا المجال يتطلب كثافة رأسمالية التي تمكننا من تطويع لخدمة الإنسان كذلك يتطلب مشروعات مكملة في الملاحة البحرية ، وذلك من أجل ضمان الإبحار الجيد للسفن والسلامة حتى الوصول بمختلف أحجامها إلى جانب توفير التجهيزات اللازمة لعمليات الشحن والتفريغ ، ويمكن تلخيصها فيما يلي :

1. إرتفاع الكثافة الرأسمالية لمشاريع صناعة النقل البحري .⁴

تتميز مشاريع خدمات قطاع النقل البحري باعتمادها على الكثافة الرأسمالية مقارنة بصناعات النقل الأخرى، فالسفينة لا بد أن تكون لها مواصفات قياسية خاصة تمكنها من مواجهة مخاطر البحار بالإضافة لاحتوائها على معدات ووسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية ، نظرا لبقاء السفينة في البحر لفترات أمنية طويلة ، كما يجب أن تتوفر على أماكن ملائمة لمعيشة العمال وتخزين المواد الغذائية والسريعة التلف .

¹ مصطفى أحمد منصور ، اقتصاديات النقل في السودان ، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا ، السودان 2008، ص 24 .

² عثمان إبراهيم السيد ، تقرير قضايا النقل في السودان ، مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا 2004 ، ص 24 .

³ على أحمد الأمين ، أثر النقل البحري على النمو الاقتصادي في السودان في الفترة 1990 - 2014، أطروحة دكتوراه ،

جامعة السودان 2016 ، ص 27 .

2. تزايد إستعمال التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري

يلعب التقدم التكنولوجي دورا هاما في صناعة النقل البحري إذ يساهم في رفع معدلات الإنتاج وخفض بعض عناصر التكاليف إلى جانب علاج المشاكل الملاحية ، فتطبيق النظام الآلي في إدارة السفن وعمليات الشحن والتفريغ في الكثير من موانئ العالم ، قلص فترة بقاء السفينة داخل الموانئ وقضى على الطاقات العاطلة وحسن مستوى الإنتاجية كما ونوعا ، ما عمل على تجنب تبديد رؤوس الأموال المستثمرة في القطاع البحري .

كما أن التطور التكنولوجي في مجال الشحن والتفريغ عرف قفزة نوعية ، عندما ظهرت الحاجة لإيجاد تسهيلات لمناولة البضائع متطلبات تخزينها ، نتيجة حجم شحناتها من مختلف المنتجات المنقولة ، ويعد نظام التوحيد النمطي لنقل البضائع أهم صور هذا التقدم التكنولوجي ، ويقصد به تعبئة البضائع ورصها في حاويات ذات أحجام كبيرة ومتماثلة ، فيتم نقل البضائع الموحدة نمطيا من وإلى السفينة عن طريق استعمال وسائل موحدة ، مما يساعد على ظهور عمليات النقل من الباب إلى الباب وتسهيل عمليات تخطيط النقل عبر كافة مراحلها وهو ما تطور إلى مفهوم النقل متعدد الوسائط .

5- صناعة النقل البحري صناعة دولية تخضع لسيطرة بعض الدول والشركات الملاحية العالمية:

فهي صناعة لا تخضع لمنافسة متكافئة بين مختلف دول العالم فالدول المطلة على البحر هي وحدها من تملك سفنا لنقل البضائع ، وتقوم بتأجير ما يفيض عن حاجتها الى أسواق النقل المختلفة ، كما نلاحظ أن هناك عددا محدودا من الدول والشركات الملاحية العالمية تسيطر على صناعة بناء السفن ، وتمتلك أسطول ناقلات إضافة الى استحواذها على نسبة كبيرة من التجارة العالمية⁶

8- طول العمر الافتراضي لمشروعات النقل البحري :

إن العمر الافتراضي للسفن على العموم يكون ما بين 25 و 30 سنة بينما العمر الافتراضي للموانئ البحرية والممرات الملاحية يتجاوز 100 سنة، مما يترتب عنه صعوبة تقييم ومراجعة خطط الإستثمار خلال الإنشاء أو الإستغلال، وطول مدة الإنشاء والاستغلال يزيد من إحتمال عدم ملائمة هذه المشاريع بعد الإنتهاء منها بسبب التطور التكنولوجي والتحولات الإقتصادية والإجتماعية الحاصلة خلال مدة الإنشاء والإستغلال .

26- خدمات صناعة النقل البحري غير قابلة للتخزين :

⁶ علي حبيطة ، مرجع سابق ،ص 76 .

تقدم الخدمة بصورة متتابعة ومستقلة من حيث الزمن وحيز النقل ، فالسفينة تبحر في زمان ومكان محدد لتصل إلى ميناء آخر في فترة محددة ، كما أن البضائع التي سوف تنقل بحرا يعتمد حجمها على مساحة الحيز المتاح في السفينة وشحنها يعتمد على زمن إبحار السفينة ، مما يؤدي إلى عدم إستغلال حيز السفينة كله في حالة عدم وجود الكم المناسب من البضائع المراد نقلها .

27- تكاليف صناعة النقل البحري غير قابلة للتجزئة : لأنه عند تسعير خدماتها وتقييم الإستثمارات الموجهة إليها تظهر مشكلة توزيع هذه التكاليف ، فمثلا نجد أن الموانئ تخدم عددا من السفن المختلفة حجما ونوعا وتخصصا ، وبالتالي يصعب توزيع تكلفة إنشاء الميناء على مختلف الأنواع إضافة إلى مشكلة توزيع تكاليف النقل البحري على مدار السنة ، فهناك فترات الذروة أن يزداد الطلب على خدمات النقل البحري والعكس .

رابعا : أهمية النقل البحري

يمكن تقسيم أهمية النقل البحري إلى :

1. أهمية النقل البحري العامة :

تتمثل أهمية النقل البحري في التجارة الخارجية أهمية كبيرة وذلك للسيطرة على ما يقارب 95 % منها وتتجلى أهميتها فيما يلي :⁷

- يرتبط النقل البحري بالتجارة الخارجية إرتباطا وثيقا وذلك عن طريق حركة الصادرات والواردات إذ أن جزء كبير من البضائع يتم عن طريق البحر .
- قطاع النقل البحري يشغل اليد العاملة بشكل كبير وهذا ما يقلل نسبة البطالة .
- التأثير الإيجابي على ميزان المدفوعات وهو من القطاعات التي تطور اقتصاديات الدول وكذلك الوسيلة الأولى لجلب العملة الصعبة من خلال تصدير خدماتها وهذا ما يؤثر على ميزان المدفوعات .
- نظرا لتطور النقل البحري فقد ظهرت أهمية تنمية بضائع الترانزيت وهذا ما جعل من ضرورة إنشاء وتطوير موانئ مختصة فيها وهذا باعتبار الخطورة البحرية الدولية .

2. أهمية النقل البحري الخاصة :

1. على الصعيد الدولي :

⁷ شيطروب منال ، دور الموانئ في تعزيز العلاقات التجارية الدولية ، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، تخصص تعاون دولي، جامعة جيجل محمد الصديق بن يحيى 2012 ص 29 .

- هو وسيلة من وسائل عمليات تنشيط التبادل الدولي إذ أن حوالي ثلاثة أرباع حجم التجارة العالمية تنقل عبر البحر ، ويلقى من اهتمام العالم قدر ما تلقاه .
- حركة التجارة العالمية نفسها فبدونه تتوقف تماما حركة التجارة العالمية والسفينة هي المحور الرئيسي الذي يدور حوله نشاط قطاع النقل البحري والذي يتضمن شركات وتوكيلات الملاحة ، شركات الشحن والتفريغ ، هيئات التأمين ترسانات البناء السفن ، شركات إصلاح السفن .
- كما يؤدي النقل البحري دورا فعالا في مرحلة نقل المواد الخام أو نصف المصنعة أو التامة الصنع من بلد الى آخر ، وعاملا هاما في نقل المعدات والآلات والمستلزمات الإنتاج للمصانع التي تقوم بإنتاج تلك السلع
- صناعة النقل البحري ذات صيغة يغلب عليها الطابع الدولي وهي من أهم وأرخص وسائل النقل العالمي الخارجي للبضائع والركاب، واتساع الأماكن التي يمكن أن يصل إليها خصوصا في ظل الاقتصاديات التي تعتمد على العولمة وتدويل الإنتاج ، واستخدام التكنولوجيا و المعلومات والاتصال الذي أدى إلى اتساع حجم التبادل التجاري الدولي، وبالتالي زيادة في الطلب على خدمات النقل بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة

8

- إن نشاط النقل البحري يعد نشاطا مكملا لنشاط القطاعات الاقتصادية الأخرى (الصناعي ، الزراعي ، الخدمي
-
- ، السياحي) فهو الذي يمدّها بمدخلاتها اللازمة كما يساهم في نقل مخرجاتها إلى الأسواق العالمية
- يساهم في التواصل وتقارب المعيشة يمكن أن يكون نتيجة الإلغاء الحواجز الطبيعية بين القارات ، هذا يساهم في تبادل المعرفة والثقافات وزيادة فرص التعاون و التفاهم بين الشعوب .

2. على الصعيد المحلي:

- يعد النقل البحري القائد لمسيرة التنمية الاقتصادية للدول المتقدمة والدول النامية وذلك بتحسين استخدام الموارد المتاحة واستغلال معظم مصادر الثروة، ولتشابكه مع القطاعات الاقتصادية لأي دولة سواء كانت صناعية أو تجارية أو زراعية فالخدمات التي يقدمها هي مكملة للنشاط الإنتاجي التي تقدمها الصناعات الاقتصادية الأخرى، أو قطاعات النقل الداخلي كما يلعب قطاع النقل البحري دورا أساسيا في عمليات الأمن الغذائي والتنمية الاجتماعية .⁹

⁸ رصاع حياة ، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها ، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير ، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التجارية المدرسة الدكتورالية ، جامعة وهران، 2012 ، 2013 ص ص4.3

⁹ رصاع حياة ، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها ، مرجع سابق ص5

- يسمح بتحقيق المنفعة المكانية والزمانية للبضائع ، وهذا يصف مفهوم النقل والتوزيع حيث يتم نقل البضائع من مواقع إنتاجها إلى مواقع استهلاكها ، التي تكون أكبر قيمة ومنفعة وتوفيرها في وقت الحاجة لها .
- يعمل على تعزيز الأسطول التجاري حيث يعتبر استثمارا حيويا في الاقتصاد ، ويساهم في تعزيز القدرة على التجارة الدولية وزيادة الصادرات وتقليل الاعتماد على الواردات .
- تحسين شروط التجارة الدولية وتقليل التكدس في الموانئ المحلية ، ويمكن أن يساهم في تعزيز النشاط التجاري للدولة المالكة للأسطول ، هذا يمكن أن يشمل تحسين البنية التحتية الموانئ وتطوير العمليات اللوجستية وتبسيط الإجراءات الجمركية لتسهيل تدفق البضائع، وتعزيز التجارة الخارجية يمكن أن يؤدي إلى زيادة الإيرادات وتحسين الاقتصاد الوطني .
- زيادة فرص العمل في قطاع النقل البحري والصناعات المرتبطة به ، وتعزيز النمو الإقتصادي وتنمية الإقتصاد المحلي ، كما تساهم في تحسين ميزان المعاملات الجارية وزيادة إيرادات الدولة من الخدمات التي تقدمها الموانئ وشركات التأمين كتموين السفن وإصلاحها وأقساط التأمين ، وتوفير العملة الصعبة وتأجير العمال الوطنيين الذين يعملون على السفن الأجنبية للحصول على مرتبات وأجور .

المطلب الثاني : الخدمات والمتدخلون في حلقة النقل البحري

يمكن حصر المتدخلين في :

أولاً: خدمات النقل البحري تتمثل خدمات النقل البحري في :

1. خدمات شركات الشحن والتفريغ : يتنوع نشاط النقل البحري ويتعدد بين الشحن والتفريغ والنقل والتخزين من خلال قيامها بعدة مهام تتمثل في :
 - القيام بعمليات الشحن والتفريغ للبضائع المختلفة من صادرات وواردات
 - نقل البضائع من المخازن التي تكون خارج المنطقة الجمركية الى الأرصفة تمهيدا لشحنها على سفن الصادرات أو العكس أي نقل البضائع من داخل المهام الجمركية لهذه البضائع
 - تقديم كافة التسهيلات المرتبطة بعمليات الشحن والتفريغ مثل إيجار الوحدات البحرية للغير وتأجير معدات الشحن للسفن .
2. خدمات التخزين :

تعتبر خدمات التخزين عملية مكملة لعمليات الشحن والتفريغ والتجارة العابرة فيتم تخزين البضائع الصادرة حتى شحنها على متن السفن والبضائع الواردة لحين تسليمها لأصحابها على مستوى المخازن والساحات الموجودة في

الميناء أو الملحقة به ، وتوفر هذه المخازن والمساحات في الموانئ يؤديها لتحقيق معدلات عالية للشحن والتفريغ وسرعة تداول البضائع .

5- خدمات القطر والإرشاد : تتلخص هذه الخدمات في إرشاد السفن للدخول والخروج من وإلى الميناء بطريقة آمنة وسريعة

8- خدمات الصيانة وإصلاح السفن :

تعتبر هذه الخدمات أحد أهم الأنشطة الصناعية والخدمية التي تقدمها شركات متخصصة في إصلاح وصيانة السفن وتحطيمها .

26- خدمات تموين السفن : تعني هذه الخدمات توفير احتياجات السفن الأساسية كالوقود والزيوت والموارد¹⁰

27- خدمات الوكالات الملاحية :

يعتبر الوكيل الملاحى ممثلا عن مالك السفينة فهو يختص بجميع الأعمال المرتبطة به ، أو البضاعة المنقولة على متنها ، إجراءات دخول وخروج السفينة من وإلى الميناء ، إجراءات نقل البضائع وغيرها من الخدمات التي يقدمها قطاع النقل البحري .¹¹

ثانيا : المتدخلون في حلقة النقل البحري

إن تطور التجارة الخارجية وفتح الأسواق الداخلية المنافسة أدى إلى زيادة عدد المتدخلين في النقل البحري للبضائع وهذا التعدد نتج عنه عدة تسميات واختلاف في مهام كل متدخل في هذه العملية ولكن القاعدة تنص على العقد يضم فقط ثلاثة أطراف على الأكثر ويتطلب تحديد دور كمتدخل بشكل دقيق لضمان فاعلية عملية النقل وتسليم البضائع بنجاح انطلاقا من مجال تدخلهم قبل التكفل بالبضائع وخلال النقل البحري وبعد تسليم البضائع

1. قبل التكفل بالبضائع من طرف النقل :

¹⁰ عبد القادر فتحي لاشين ، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات المنظمة العربية للتنمية الإدارية ، بحوث ودراسات ، مصر 2007 .

¹¹ حامد محمود ، عبد الرزاق حامد ، اقتصاديات النقل البحري والجوي ، الدار الجامعية، مصر 2013 ص 233 - 234 .

1. المالك : ان المالك قد يكون الناقل (المجهز) أو أية وكالة لتأجير الحاويات والمجهز حسب نص المادة 572 من القانون البحري الجزائري هو : " كل شخص طبيعي أو معنوي يقوم باستغلال السفينة على اسمه إما بصفته مالكا للسفينة و إما بناءا على صفات أخرى تخوله الحق باستعمال السفينة " ¹²

" ويعتبر المجهز مسؤولا عن أعماله و أعمال وكلائه في البر وفي البحر الذين يساعده في استغلال السفينة أو السفن " ¹³.

إذن تنحصر مهمة المالك للحاويات في الوضع تحت تصرف الشاحن وبطلب من هذا الأخير ،حاويات قصد استغلالها واستعمالها في النقل الدولي (خاصة البحري) وهذا تحت مسؤوليته .

يعرف المالك للحاويات في اللغة الجمركية تحت اسم المستغل الرئيسي (l'exploitant principal) إذ يعتبر مالك للحاوية كل مستعمل ومستغل دائم للحاوية سواء كان مالكا لها ، مؤجرا ولكن لمدة طويلة .

2. الشاحن : وهو مالك البضاعة محل البيع كما قد يكون ممثلا الشرعي الذي يضع تحت تصرف الناقل هذه البضائع لإيصالها الى المشتري .

ج. منظم النقل : ويسمى أيضا وكيل النقل ، ويتكفل باسمه ولكن لحساب المرسل أو المرسل إليه حسب المصطلحات الدولية التجارية incoterms في عقد البيع ، إذ يضمن وتحت مسؤولية جميع المصطلحات المفوضة له من طرف الشاحن ، إذا فتدخله يكون قبل وأثناء وبعد عملية النقل ويطلق عليه اسم ، مجمع ، المؤجر

2. خلال النقل البحري :

1. الناقل : وهو كل شخص يلقى على عاتقه مسؤولية إيصال البضائع إلى المرسل إليه و إلى ممثله الشرعي في الميناء المتفق عليه، وقد تمتد هذه المسؤولية الى اليايس عند احتواء عقد النقل على هذا الشرط .

إذن فإن الناقل يعتبر مسؤولا عن البضائع والحاويات إما طوال مدة النقل أو تمتد إلى غاية محل المرسل اليه ، كما قد يكون مسؤولا عن جزء فقط ، وحسب نص المادة 738 من القانون البحري فإنه " يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء لآخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافأة له والمسماة أجرة الحمولة " .

¹² أمر 76 / 80 المؤرخ في 23 / 10 / 1976 معدل ومتمم بالقانون 98 / 05 المؤرخ في 25 / 06 / 1998 الجريدة الرسمية 47 / 1998 بالقانون البحري الجزائري .

¹³ المادة 577 من القانون البحري الجزائري .

2. ريان السفينة : من بين الأشخاص المؤهلين قانونا ، وتتمثل مهامه في تمثيل المجهز بحكم القانون خارج الأماكن التي تقع فيها المؤسسة الرئيسية أو الفرع ، وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة ويتعين عليه خلال الرحلة أن يعمل على حماية مصالح ذوي الحق في الحمولة والتصرف في هذا أن طبقا لتعليمات المجهز ، ويمثله إما بالقضاء بصفته مدعيا أو مدعيا عليه إلا إذا عين المجهز ممثلا آخر عنه .

5- بعد عملية النقل :

1. وكيل السفينة : حسب نص المادة 609 من القانون البحري الجزائري فإنه : " فإنه يعتبر وكيل السفينة كل شخص طبيعي أو معنوي يتلقى مقابل أجر ، وبموجب وكالة من المجهز أو الريان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة و لحسابها أثناء الرحلة ، والتي يقوم بها الريان شخصيا وكذلك العمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء " .

2. الوكيل المعتمد لدى الجمارك / العابر : ويعتبر الوسيط بين المرسل (الشاحن) والمرسل اليه وكذا الناقل وممثلا ، وهو المكلف بالقيام بإجراءات الجمركة ومنح الحاويات إلى الناقل في حالة التصدير والتكفل بها مقابل كفالة في حالة الاستيراد .

حسب نص المادة 621 من القانون البحري : " يعتبر وكيلًا للحمولة كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر بموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة ، باستلام البضائع باسم أو لحساب موكله ودفع أجرة الشخص عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم". ويعتبر الممثل القانوني لزيائنه وهو مسؤول عن الأخطاء التي يرتكبها خلال ممارسة مهامه ، أما قانون الجمارك فقد خص مهمة الوكيل المعتمد لدى الجمارك في التصريح المفصل بالبضائع محل الاستيراد إذ جاء في نص المادة 78 منه : " يجب التصريح بالبضائع المستوردة أو المصدرة بصفة مفصلة من طرف ملاكها ، أو من طرف الأشخاص الطبيعيين أو المعنويين المعتمدين كوكلاء لدى الجمارك " ¹⁴

ثالثا: مؤسسة الميناء : في الأصل لا يمكن لمؤسسة الميناء كمتدخل في الحلقة اللوجستية للنقل البحري للبضائع ، إلا أن المهام والخدمات التي توفرها لبقية المتدخلين جعلها تلعب دورا كبيرا في الحلقة وتتحصر المهام الأساسية لمؤسسة الميناء في توفير وضمان خدمات عمومية لفائدة الاقتصاد الوطني، ولحد الآن ورغم اعتماد نظام اقتصاد السوق إلا أن مؤسسة ميناء الجزائر لا تزال تحتكر هذا المجال والنشاط ، إذ توفر ثلاث مهام أساسية تدخل ضمن

¹⁴ المادة 78 من القانون رقم 79-07 المؤرخ في 26 شعبان 1399 الموافق ل 21/07/1979 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 11 /2017.

صلاحيات السلطات العامة ، وظيفة شرط وأمن - تسيير الملك العام (الميناء) - وظيفة إستغلال والتنسيق بالإضافة إلى خدمات تجارية كالعبور ، شحن ، تفريغ البضائع والحاويات ، التخزين والإيداع .

المطلب الثالث : السياسات والاتفاقيات المعتمدة في نشاط نقل البحري

نظرا لأهمية النقل البحري فقد سعت العديد من الدول الى تنظيمه وذلك بوضع الاتفاقيات والمعاهدات التي تتضمن السير الحسن لهذه الخدمة لا سيما تلك المتعلقة بنقل البضائع .

أولاً : سياسات النقل البحري للبضائع

عرف النقل البحري وجود سياستين تميز بهما سياسة حرية النقل البحري وسياسة الحماية في مجال النقل البحري وهو ما سنستعرضه كما يلي :

1. سياسة حرية النقل البحري : يقصد بهذه السياسة أن تكون جميع الطرق الملاحية حرة أمام الدول وغير مقيدة ، أي أن تكون البحار مفتوحة لكل السفن مهما كانت جنسيتها وهذا يعطي النقل البحري الصفة الدولية ، ونبعت هذه السياسة من هولندا نتيجة لفكرتين متعارضتين

وبالرغم من تأثير التجاريين في الدول الأوروبية بإحتكارهم لحركة نقل التجارة والبضائع بتفضيلهم استخدام السفن الوطنية ، إلا أن الهولنديين اتبعوا سياسة حرية الملاحة في تصدير خدماتهم الملاحية واعتمدوا على المنافسة في مجال النقل البحري وليس على الاحتكار وهذه المنافسة أدت إلى ظهور التخصص والكفاءة في مجال النقل البحري حيث سارع الهولنديين الى بناء سفن خفيفة وسهلة القيادة لمنافسة السفن الشراعية المعتمدة في ذلك الوقت والتي كانت ثقيلة الوزن بطيئة الحركة ثم وحدو تصميم السفن واشتروا لوازم بناءها بالحملة بالإضافة الى رخص البناء وقللة عدد طاقم السفينة ، وحرصوا على استخدام بجارة من أي جنسية بأقل الأجر الممكنة وبهذا تمكنوا من تقليل نفقات تشغيل السفن الى أقل مستوى فأصبحت تكاليف النقل بالسفن الهولندية أقل بكثير من النقل باستخدام السفن المنافسة هذا الانفتاح تدعم في سنة 1849 من خلال ما أصدرته بريطانيا من قوانين ملاحية اعتبرت بداية حقيقية لحرية التجارة العالمية والمواصلات البحرية فأعترفت لحرية البحار وفق منظور آدم سميث الداعم لحرية التجارة¹⁵ .

¹⁵ أحمد عبد المنصف محمود ، اقتصاديات النقل البحري ، مكتبة ومطبعة الاشعاع الفنية ، مصر 2001 ص ص 133 ،

تعتبر صفة العالمية والمنافسة الحرة في مجال النقل البحري حجر الأساس في تخصص الدول الأوروبية في مجال النقل البحري ، ويرجع تفوق هذه الدول في هذا المجال للعوامل التالية :¹⁶

- ساعدت حركة التصنيع في هذه الدول على اكتساب الخبرة التي أدت على البدء في بناء السفن الحديدية واستخدام الآلات البخارية بها والعمل على تحسين هذه البواخر
 - هيأت المستعمرات الظروف للاستخدام الواسع للأساطيل التجارية في نقل التجارة بشكل أسرع في نموها بكميات متوازنة ذهابا وإيابا
 - تمركزت الأسواق العالمية التجارية في بعض بلدان أوروبا
 - اعتماد المجتمع الأوروبي في معيشته على النقل البحري حيث نشأت خبرات وتقاليد وأخلاق ضرورية لنجاح هذه الصناعة .
 - التنظيمات البحرية التي نشأت في جميع أنحاء العالم أعطت السفن مساعدات للتوسع في تجارة جديدة بالإضافة الى اهتمام الدول الأوروبية الصناعية بإقامة البنية الأساسية لصناعة النقل البحري كالموانئ ، الاتصالات ..
2. سياسة حماية النقل البحري : بعد الحرب العالمية الثانية واجهت معظم الدول ، مشاكل التنمية خاصة في مجال التجارة الخارجية فاعتمدت على إمتلاك أساطيل وطنية تساعد على الإسراع من وتيرة التنمية إلا أن معظم هذه الدول والنامية بوجه خاص لا تملك خبرة صناعية أو بحرية تمكنها من تفعيل تجارتها الخارجية وبالتالي صادفت عدة صعوبات في تشغيل أساطيلها في ظل المنافسة الحرة من الأساطيل ذات الخبرة الواسعة والإدارة الاستراتيجية ، فكان على هذه الدول أن تبني سياسات الحماية من أجل مساعدة أساطيلها التجارية حديثة النشأة وهو ما جعل فكرة النشاط الملاحي العالمي على أنه نشاط حر محلا للعديد من الإنتقادات .
- يمكن تعريف سياسة الحماية بأنها مساعدة أو إعانة تمنحها الحكومة لصالح الصناعة الوطنية في مجال النقل البحري لتدعيم قدرتها التنافسية في الأسواق الملاحية العالمية¹⁷ .

فالإجراء الحمائي يهدف إلى خفض التكاليف المرتفعة أو زيادة الإيرادات بحسب الإعانات المقدمة وقد تتدخل الحكومات لدعم أساطيلها الوطنية إما بطريقة مباشرة وذلك بمنح السفن الوطنية حق الأولوية في النقل والمعاملة المميزة في الموانئ ويمكن حصر هذه الإعانات في العناصر التالية¹⁸ :

1. إعانات التشغيل : تمنح هذه الإعانات من قبل الحكومة الى الشركة المدعومة في شكل مبلغ من المال ومن خلال هذه الإعانات لا تضمن الحكومة أي أرباح للشركة المدعومة

2. إعانات البناء : تمنح عادة بغرض مساعدة صناعة السفن في دولة معنية على شكل نسبة مئوية من تكلفة البناء الاجمالية ، كما يمكن للدولة أن تقدم هذه الإعانة لشركتها الوطنية الملاحية على شكل مساعدة في دفع جزء من التكاليف من أجل بناء سفن حديثة التكنولوجيا .

3. الإعانات الضريبية : تقوم هذه الإعانات بمنح إعفاءات ضريبية للشركات الوطنية الملاحية قد تكون في شكل إهلاك سريع للسفن يخصم من إيراد الشركة وتمنح اعفاء ضريبيا .

4. الإعانات الاجتماعية للأسطول البحري : في هذا النوع من الإعانات تقوم الحكومات بدعم العناية الصحية والتعليم والتدريب لأطقم السفينة بالإضافة إلى تغطية التكاليف المرتبطة بالضمان الاجتماعي.

5. الإعانات السياسية للأسطول البحري : في هذا النوع من الاعانة يمكن ادراج سياسة حصر الملاحة الساحلية للدولة فيما بين موانئها في نشاط الأسطول الوطني فقط .

6. تفضيل العلم وسياسة التفضيل التجاري : يخص هذا النوع من الدعم جميع الطرق التي تتبعها الحكومة من أجل نقل جزء معين من تجارتها الخارجية عبر سفنها الوطنية وتتمثل هذه الإجراءات في :

- منح تراخيص استيراد للتجار بشرط استخدام السفن الوطنية
- تخفيض الرسوم الجمركية ورسوم الموانئ عند نقل البضائع بواسطة السفن الوطنية
- عقد الاتفاقيات التجارية الثنائية بين دولتين لحجز التجارة بينهما لنقلها على سفن الدولتين مناصفة أو تبعا لنسب محددة .

ثانيا : المعاهدات و الإتفاقيات المسيرة للنقل البحري

¹⁸ ولد لغواطي سعيدة ، دور النقل البحري في تحقيق التنمية الاقتصادية، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير ، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير ، جامعة الجزائر 03 ، 2014 / 2015 ، ص ص 50 ، 51 .

مع تطور حجم المبادلات التجارية بين الدول زادت المسؤوليات وحدثت الخلافات حول البضائع المنقولة خاصة إذا فسدت أو أُلغيت لأي سبب ينجر عنها تعويضات يتحملها مالك السفينة ، مما دفع بملاك السفن المطالبة بإعفائهم قانونيا عن الأخطاء التي تقع في الملاحة أو على إدارة السفينة حيث طلبت عدة دول بوضع معاهدة دولية لتنظيم العلاقة بين الشاحنين الناقلين (ملاك السفن أو المستأجرين) .

- معاهدة بروكسل " سند الشحن " 1924

تم إبرام هذه المعاهدة ببروكسل في 25 أوت 1924 لإرساء القواعد والقوانين الخاصة بتنظيم العلاقة بين الشاحنين والناقلين والناشطين في مجال النقل البحري للبضائع ، وعرفت بمعاهدة سندات الشحن ، حيث انضم إليها العديد من الدول ، وبموجبها حررت شروط الإعفاء من المسؤولية في حالة إهمال أو إتلاف البضائع من قبل الناقل ، وبإعتراف الجميع فإن هذه المعاهدة أقرت الحلول للعديد من المشاكل التي قد تحدث بين الناقلين والبنوك والمؤمنين والتوفيق بينهم¹⁹ ، ودخلت حيز التنفيذ دوليا اعتبارا من 2 جوان 1931 بعد استكمال عدد التوقيعات المطلوبة ، حرصت هذه المعاهدة على تبني فلسفة جعلت التزامات الناقل من النظام العام فلا يجوز الاتفاق على عكسها ، كما أنهت عصر الإعفاء المطلق من المسؤولية و أعطت حلا مقبولا لمشكلة لمخاطر النقل²⁰.

و يحرر عقد النقل البحري بوثيقة تدعي سند الشحن الذي نظم من قبل أحكام معاهدة بروكسل، و المعدلة بموجب بروتوكول 09 فيفري 1960 هذه المعاهدة تنظم نقل البضائع عبر البحر شريطة أن يكون النقل بين دولتين مختلفتين بواسطة وثيقة الشحن، حيث تضمنت هذه الاتفاقية أحكاما خاصة بمسؤولية الناقل البحري وأحكاما أخرى خاصة بإعفائه من المسؤولية. وأحكام أخرى بتحديد مسؤوليته²¹، و عند تطبيق هذه المعاهدة من اعتبار ما يلي²²:

-نوعية البضاعة: حسب ما نصت عليه المادة الأولى من المعاهدة: " لتطبيق المعاهدة يجب أن يكون النقل دوليا أي بين موانئ دولة ودولة أخرى بموجب سند شحن أو وثيقة أخرى مماثلة "، تطبق بنود المعاهدة على جميع أنواع البضائع المنقولة بحرا ما عدا بعض البضائع كمنقل الأثار والمواد الذرية، بالإضافة إلى ذلك المعاهدة لا تطبق

¹⁹ ربيعة حملاوي ، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع ، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير ، فرع التخطيط ، جامعة الجزائر ، 1999، ص 51 .

²⁰ مراد بسعيد ، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية ، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة أبي بكر بلقايد ، تلمسان ، 2012 ، ص 4 .

²¹ أحمد قريني ، مسؤولية الناقل البحري في القانون البحري الجزائري ، مؤسسة ميناء الجزائر ، جويلية 2000 ، العدد 26 ، ص 21 .

²² ربيعة حملاوي ، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع ، مرجع سبق ذكره ، ص 54 .

على نقل الحيوانات الحية لأن نقلها ينجر عنه مخاطر إستثنائية ويحتاج إلى عناية خاصة، و لا تسري المعاهدة على المالحة الساحلية الوطنية حيث نجد في الجزائر أحكام هذه المعاهدة تطبق على النقل البحري بين الموانئ الجزائرية والموانئ الأجنبية .

-نطاق مسؤولية الناقل البحري: نصت المادة الرابعة من معاهدة بروكسل، الناقل يبقى مسؤولاً عن كل تلف أو خسارة تتعرض لها البضائع المنقولة بحراً إذا لم يتخذ الإحتياطات اللازمة ، إلا أن هناك حالات إستثنائية تؤدي إلى إعفاء الناقل من المسؤولية عن الخسائر وهي كالتالي:

- الحالات الداخلية : في حالة :
 - خلل تقني بسبب حريق في السفينة؛
 - خطأ في القيادة صادر من الربان؛
 - سوء رص البضائع؛
 - عيوب داخلية مخفية في السفينة
- الحالات الخارجية : في حالة :
 - القوة القاهرة كالإضطرابات الجوية مثل العواصف؛
 - الحروب وسوء تعبئة السفينة؛
 - وجود عيوب بالبضائع؛
 - أخطار متعلقة بالبحر.
- المكان الفعلي الذي شحنت فيه البضاعة.

ثالثاً : الإتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات 1972 .

ظهرت هذه الإتفاقية في جنيف سنة 1972 ولقد عرفت هذه الإتفاقية في مادتها الأولى الحاوية على أنها :²³ هي عبارة عن صناديق موجهة للحفاظ على السلع بداخلها، وهي الصناديق التي تسمى بألة النقل و هو إطار معدني له خاصية دائمة، هذه الصناديق مجهزة بالنظام الذي يسمح بالتحكم فيها بسهولة وخاصة عندما يتعلق

²³ أمال خليفي ، دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية (87 - 97) ، دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري ، مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية ، فرع تخطيط ، جامعة الجزائر ، 1998 ، ص 74 .

الأمر بتحويل هذه الصناديق من باخرة إلى أخرى، وقد صنع خصيصا بهدف ملئه أو إفراغه بصفة بسيطة وحجم داخلي لا يقل عن 1 متر مكعب ."

وفي المادة 3 , 4 من نفس الإتفاقية تنص على " إعفاء الواردات بالحاويات من الرسوم والحقوق الجمركية، هذا من قبل الدول المتعاقدة، شرط أن يتم إعادة تصديرها في مدة ال تتجاوز ثالث أشهر، ويمكن تمديد هذه المدة لأكثر من ثالث أشهر من قبل السلطات الجمركية²⁴.

بالإضافة إلى أن الشروط التقنية الخاصة بالحاويات ضرورية لقبول الحاوية من طرف السلطات المعنية هذا ما حددته المادة 12 من الاتفاقية وإذا لم تتوفر فيها هذه الشروط تسحب الموافقة على الاستعمال لغاية الإصلاح التقني لتتفق مع الشروط الواردة في المعاهدة وهناك عدة ملحقات مكملة للمواد المتعلقة بنظام الحاويات وهي كالتالي²⁵:

1. الملحق الأول : يضم ملكية الحاوية و البلد الذي سجلت فيه وزن الحاوية.
 2. الملحق الثاني: يتعلق بطريقة تداول الحاويات بين البلدان المتعاقدة و يسجل هذا التداول من قبل السلطات الجمركية في سجل يسمى "حساب مفتوح" يرصد الحساب عند عملية إعادة التصدير للحاوية.
 - الملحق الثالث: يتعلق باستعمال الحاويات إذ أن الحاويات الفارغة لا يجوز شحنها إلا بهدف تصدير البضائع.
 3. الملحق الرابع: يتضمن الشروط التقنية في الحاوية المعترف بها دوليا.
 4. الملحق الخامس: يتضمن الإجراءات الخاصة لقبول الحاويات بهدف تلبية الشروط التقنية الواردة في المادة الأولى من الاتفاقية .
 5. فبعد المصادقة على الحاوية وقبولها ومطابقتها للشروط المتفق عليها دوليا تلصق على الحاوية قطعة حديدية بحجم (20 سم × 20 سم) تحمل المعلومات التالية: - اسم بلد التسجيل - سنة القبول
 6. الرقم التدريجي للإنتاج يكتب على الحاوية " قبلت للنقل تحت المصادقة الجمركية "
- رابعا: إتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع " قواعد هامبورغ 1978

في شهر مارس 1961 اقترح مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (CNUCED) على لجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي، إدراج موضوع نقل البضائع بحرا ضمن الموضوعات التي تستحق البحث، بعد ملاحظة

²⁴ آسيا صخري معمري ، دور الموانئ في تنمية الاقتصاد الوطني - حالة ميناء الجزائر - مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية ، فرع نقود ومالية ، جامعة الجزائر ، 2001 ، ص 48 .

²⁵ ربيعة حملاوي ، العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع ، مرجع سابق ذكره ، ص 57 .

أن معاهدة بروكسل وتعديلاتها غير صالحة لأنها لا توازن بين مصالح الدول الشاحنة والدول الناقلة، ويتطور عمليات النقل البحري صار من الضروري إعادة النظر في تنظيم العلاقات القانونية الناشئة عن عقد النقل .

وانعقد مؤتمر دولي في 09 مارس 1978 بمدينة هامبورغ تحت إشراف الأمم المتحدة وقد دخلت هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في 01 نوفمبر 1992 وشملت النقاط التالية :

- من حيث نطاق التطبيق تسري أحكام قواعد هامبورغ عند صدور سند الشحن في دولة متعاقدة؛
- من حيث تعيين الفترة التي تكون فيها مسؤولية الناقل خاضعة لأحكام الدولية، فهي تشمل كل الفترة التي تكون فيها البضاعة في حراسة الناقل أي من أن يستلمها إلى أن يقوم بتسليمها؛
- من حيث نوع الضرر فهي تشمل الضرر الناتج عن هالك البضاعة أو تلفها، والضرر الناتج عن التأخير في تسليمها، وخطأ الناقل مفترض كقاعدة عامة ولا يمكن له أن يتخلص من المسؤولية إلا بإثبات أنه اتخذ كل التدابير اللازمة لدفع الضرر والحد من آثاره.

رابعا : معاهدة الأمم المتحدة حول النقل متعدد الوسائط 1980

تم توقيع هذه المعاهدة في 24 ماي 1980 م بنيويورك، تمكن هذه المعاهدة من استعمال عدة وسائط نقل سواء بريا أو جويا أو بحريا باستعمال وثيقة نقل واحدة، تغطي جميع مراحل النقل من الباب الى الباب (من المصدر الى المستورد)، تحت مسؤولية متعهد واحد فقط يدعى " متعهد النقل متعدد الوسائط " ويقصد بمتعهد النقل متعدد الوسائط حسب المادة (2) الثانية من الاتفاقية ب: " كل شخص يقوم بإبرام عقد نقل متعدد الوسائط لصالحه الخاص أو عن طريق وسيط آخر والذي يتحمل جميع المسؤوليات.

المبحث الثاني: مكونات منظومة النقل البحري

سنحاول من خلال البحث استعراض المبحث المنظومات التي تحكم وتسير في عمليات النقل البحري والتي تتمثل في مجموعة الأطر التنظيمية والتشريعية للقانون البحري ، بالإضافة للمنظومة البيئية الخاصة بالنقل البحري

المطلب الأول: المنظومة التنظيمية والتشريعية للقانون البحري

تعتبر الجزائر دولة ساحلية تقع على البحر الأبيض المتوسط، ولذلك فإن القانون البحري يعتبر من القوانين الهامة التي تنظم العلاقات والنشاطات البحرية داخل مياهها الإقليمية وعلى سواحلها.

أولاً: تعريف القانون البحري:

يعرف القانون البحري بأنه «مجموع القواعد التي تنظم العلاقات التي تنشأ بين الأشخاص بمناسبة الاستغلال البحري».

فالقانون البحري كغيره من القوانين، مجموعة من القواعد يهدف الى تنظيم العلاقات بين الأشخاص، ولكن تحديد الأشخاص والعلاقات التي تنشأ بينهم تبرز بمناسبة النشاط البحري. ويظل مع ذلك مصطلح القانون البحري من السعة بحيث تدخل في ثناياه قواعد قانونية تنطوي ضمن فروع القانون المعروفة كالدولي والإداري والجنائي، فلا بد من تحديد المقصود بالقانون البحري بدقة، بحيث يظل التعريف جامعاً مانعاً كما يقال.²⁶

²⁶ مصطفى كمال طه، مبادئ القانون التجاري، مؤسسة الثقافة الجامعية، 1998، ص62.

يُمكن تعريف القانون البحري على أنه: "مجموعة من الأنظمة والقوانين القانونية التي تنطبق على جميع النشاطات البحرية، بما في ذلك الإبحار والصيد والنقل والتجارة، التي يتم تنفيذها بواسطة السفن في المياه البحرية." كما يعرف أيضاً على أنه: "القانون الذي ينظم استغلال الموارد البحرية والعلاقات المباشرة بين أصحاب النشاطات البحرية والمستفيدين منها".

1. تقسيمات القانون البحري الدولي:

ينقسم القانون البحري إلى قسمين:

1. القانون الدولي العام البحري:

تنظم قواعد هذا القانون العلاقات البحرية بين الدول سواء في وقت السلم أو في وقت الحرب. ومن الموضوعات التي يعرض لها هذا القانون حرية الملاحة والبحار، والبحر الإقليمي، وحماية البيئة البحرية من التلوث، وحقوق الإستيلاء والحصر البحري، والمهربات البحرية، والغنائم البحرية.

2. القانون الدولي الخاص البحري:

يعالج هذا الفرع مشكلات تنازع القوانين البحرية للدول المختلفة عند وجود علاقات بحرية ذات عنصر أجنبي. وهو لا شك يحتل منزلة هامة بين فروع القانون البحري باعتبار أن الملاحة البحرية هي في غالب الأحيان ملاحية دولية.²⁷

2. القانون التجاري البحري:

تتعلق دراسة هذا القانون أساساً بأعمال التجارة البحرية، والتي أفرد لها قانون التجارة البحرية اللبناني مادة مستقلة هي المادة 7 من القانون وتنص على أنه "تعد أيضاً أعمالاً تجارية بحرية".

1. كل مشروع لإنشاء أو شراء بواخر معدة للملاحة الداخلية أو الخارجية بقصد استثمارها تجارياً أو بيعها، وكل بيع للبواخر المشترية على هذا الوجه.

2. جميع الإرساليات البحرية وكل عملية تتعلق بها كإجراء أو بيع لوازمها من حبال وأشرعة ومؤن.

3. إجارة السفن أو التزام النقل عليها والإقراض أو الاستقراض الجرافي.

4. وسائر العقود المختصة بالتجارة البحرية كالإتفاقات والمقاولات على أجور البحارة وبدل خدمتهم واستخدامهم للعمل على بواخر تجارية.

مع ذلك فالقانون البحري لا يقتصر فقط على الملاحة التجارية وإنما تمتد قواعده لتشمل أنواع الملاحة البحرية الخاصة كملاحة الصيد أو ملاحه النزهة.

²⁷ مصطفى كمال طه، مرجع سابق، ص 65.

المطلب الثاني: المنظومة المؤسسية للنقل البحري

يمكن تقسيم المنظومة المؤسسية إلى:

أولاً: الموانئ

1. تعريف الموانئ:

الميناء مكان يتم فيه نقل البضائع والركاب من وسيلة معينة الى وسيلة أو وسائل نقل أخرى.

هذا ويُعتبر الميناء البحري تأتي إليه البواخر للشحن أو التفريغ نجد بها غالباً كافة وسائل النقل الأخرى من سكك حديدية ونهرية وبرية بل وأحياناً جوية.

كما يُعد الميناء هو الحلقة الأخيرة في سلسلة النقل البحري، وهو: " عبارة عن مساحة تعدها الدول وتزودها بالمعدات والأدوات والمنشآت لتكون صالحة لإتمام الإجراءات على البضائع المنقولة بحراً. وقد تكون هذه المساحة محددة الماء واليابسة، كما قد تكون محددة اليابسة عندما يتم إنشاء ما يسمى بالميناء الجاف".²⁸

كما يمكن تعريف الميناء بأنه " منشأة متخصصة متداخلة تنشأ بموجب قانون عام لتحقيق أهداف المجتمع"²⁹

من خلال ماسبق يُمكن القول أن الميناء : "مساحة من اليابسة بجوار البحر مخصصة من قبل هيئات الدول الوصية على قطاع النقل البحري وتزودها بالآلات و الأدوات والمنشآت لتكون صالحة لإتمام الإجراءات على البضائع المنقولة بحراً.

ب-تقسيمات الموانئ

تنقسم الموانئ إلى موانئ جافة وموانئ بحرية:

1. الموانئ الجافة:

منشأة مجهزة تقام داخل البلاد بعيداً عن الموانئ البحرية يتم إقامتها لإتمام النقل متعدد الوسائط ولتحقيق المفاهيم اللوجستية، وللمنع التكدس بالموانئ البحرية والجوية ولتحقيق قيمة مضافة، مع ضرورة أن يتوافر لها بنية أساسية متميزة تربطها مع وسائط النقل المختلفة وشبكة اتصالات عالية الكفاءة وتكون هذه المناطق خاضعة لسيطرة الجمارك. كما أن الميناء الجاف هو والاسم الحديث الذي أطلق على الملاحة الخارجية سابقاً والمستودعات العامة

²⁸ -صلاح إسماعيل حسن، "تسعير خدمات الموانئ البحرية"، مركز الخبرات المهنية للإدارة (ايميك)، مصر، 2007، ص26.

²⁹ - شوقي رامز شعبان، "إدارة الجمارك وإدارة المرافئ"، الدار الجامعية، 2000، ص 273.

حالياً، وتكون أماكن إنشائها خارج الموانئ البحرية، وانتشر فكرة إنشائها في السنوات الأخيرة، ويكون بالميناء الجاف لجنة جمركية للإشراف على سير العمل، وحراسة شرطة كما في حالة المستودعات العامة، والفرق بين الميناء الجاف والمستودع الجمركي هو أن الميناء ينص عليه في بوليصة الشحن على أنه الجهة النهائية عبر ميناء محدد.

- أهمية الموانئ الجافة:

- التخلص من مشكلة التكديس للبضائع في الموانئ البحرية وتخفيف تكاليف النقل.
 - ربط الموانئ البحرية بالمدن المجاورة
 - تنظيم سلسلة النقل بأداء كل وسيلة نقل الدور المناسب لها وتعامل مع جميع وسائل النقل التي من شأنها تقادي الاختناقات المرورية من خلال تخفيف الحمولات على الطرق. -
 - زيادة القدرة التنافسية للميناء من خلال توفير المساحات التخزينية بالموانئ البحرية لزيادة عدد وحجم البضائع والحاويات المتداولة
 - تأجيل دفع الرسوم الجمركية للبضائع المستوردة لحين تمام استلامها .
 - سحب البضائع والحاويات من الميناء البحري وتجميعها وتخزينها ومن ثم رفع كفاءة وطاقمة الميناء البحري في التعامل ومن ثم تخفيف دورة السفينة، مما يوفر تكاليف انتظار عالية قد تصل إلى عشرات الآلاف من الدولارات في اليوم الواحد
 - تقوم الموانئ بدور هام في الربط بين أنماط النقل وهيكله تدفقات البضائع وتحسين نسبة امتلاء وسائل النقل.
 - للموانئ أيضاً دور هام في دعم لوجستيات النقل وربط الشبكات وسلامة توزيع البضائع على الوسائل وسرعة التخليص الجمركي.
- مكونات الموانئ الجافة:

يتكون الميناء الجاف من مجموعة من المساحات المفتوحة بالإضافة لمحطة بضائع الحاويات

والمرافق على النحو التالي: ³⁰

- ساحات للحاويات الواردة المملوءة والحاويات الصادرة.
- ساحات للحاويات الواردة الفارغة أو التي تم تفريغها بالإضافة إلى حاويات الترانزيت الفارغة التي تزيد على طاقة الميناء البحري وتطول فترات انتظارها عن المدة المحددة والمتعارف عليها.
- المكاتب الإدارية ومكاتب الجمارك والاتصالات الالكترونية.

³⁰ - قلابة امال، لوجيستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، قسم العلوم التجارية، تخصص تجارة دولية ولوجيستيك، جامعة عبد الحميد بن باديس. مستغانم 2015-2016 ص77.

- ورش إصلاح ونظافة وتجهيز الحاويات.
- أماكن انتظار للسيارات.
- محطة تعبئة وتفريغ الحاويات تسمى بمحطة بضائع الحاويات و هي عبارة عن جزء لا يتجزأ من الميناء الجاف ووظيفة هذه المحطة التعامل مع الحاويات أثناء شحنها وتفريغها.

2. الموانئ البحرية:

الموانئ البحرية تعتبر من أهم العوامل التي تدعم صناعة النقل البحري، حيث توفر التسهيلات اللازمة لحركة السفن وتؤدي دوراً حيوياً في سلسلة النقل المتكامل، حيث تربط بين التجارة الخارجية عبر البحار والنقل البري. وتتنوع خدمات الموانئ بحسب نوعيتها ووظائفها نحو توفير بيئة ملائمة لتسهيل العمليات البحرية وتحقيق الكفاءة في النقل البحري.

الجدول رقم (01) التطورات التاريخية في مهام الميناء البحري

| البند | الجيل الأول قبل 1960 | الجيل الثاني بعد 1960 | الجيل الثالث بعد 1980 |
|-------------------------|--|---|--|
| معالم الأنشطة الإنتاجية | - ظهور نظام التوزيع للبضائع. - الاعتماد على النظم الفردية في الإمداد وتقديم خدمات مبسطة. - القيمة المضافة محدودة | - التوسع في أنظمة التوسيع. - إعادة تشكيل البضائع. - تقديم خدمات متنوعة ومتشابهة. - ارتفاع القيمة المضافة | - انسياب حركة البضائع والمعلومات. - التوسع في النظم المعلوماتية في شبكات التوزيع. - التوسع في تقديم خدمات متنوعة للتوزيع. - التوسع في القيمة المضافة. |
| العنصر الأساسي | العمال، رأس المال | رأس المال | المعرفة، التكنولوجيا |

المصدر: من إعداد الطالبتين اعتمادا على عبد القادر فتحي لاشين، المفاهيم الحديثة في إدارة خدمات النقل واللوجستيات، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، بحوث ودراسات، مصر، 2007، ص158.

ثانياً: السفن:

1- تعريف السفينة

تتم عملية النقل بواسطة السفينة، والتي اعتبرها المشرع الجزائري في المادة 13 من القانون البحري بأنها: " كل عمارة بحرية أو آلية عائمة، تقوم بالملاحة البحرية إما بوسيلتها الخاصة أو قطرها ". وبذلك يكون المشرع قد وسع من مفهوم السفينة ليشمل كل آلية مقطورة تؤدي مهمة السفر عبر البحر، بشرط إظهار شخصيتها عن طريق الاسم، الحمولة، ميناء التسجيل والجنسية.

2- أنواع السفن:

1. سفن نقل البضائع

- سفن البضائع العامة - سفن نقل بضائع الصلب
2. سفن متخصصة:

- سفن الدرجة - سفن المواعين

- سفن الثلجات - سفن نقل الماشية الحية

- سفن الحاويات

3. الناقلات:

- ناقلات النفط الخام - ناقلات المواد الكيميائية

4. سفن الغازات

5. سفن لأغراض متنوعة

ثالثا: الملاحة البحرية

1- تعريف الملاحة:

هي علم و تقنية توجيه السفن من مكان لآخر وتحديد موقعها وهي تمثل عملية تخطيط والتسجيل والتحكم بحركة المراكب أثناء الانتقال.³¹

الرأي الراجح للفقهاء حول تعريف الملاحة البحرية هو أنها كل ممارسة تتم في البحر بتحديداته العلمية بواسطة منشآت عائمة يمكن أن تتعرض لمخاطر البحر.

أما عن القانون البحري الجزائري فيعرف الملاحة البحرية حسب المادة 161: " الملاحة البحرية هي التي تمارس في البحر و في المياه الداخلية بواسطة السفن المحددة في المادة 13 من هذا القانون
1. أنواع الملاحة:

³¹ محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر و التوزيع، الجزائر، 2010، ص36

حسب المرسوم التنفيذي 108-06 المحدد لشروط المؤهلات المهنية والحصول على الشهادات البحرية المطابقة المؤرخ في 21 مارس 2016 ، فإننا نجد الباب الأول المعنون بأنواع الملاحة البحرية والاتصالات اللاسلكية، و بالتحديد المادة الثالثة منه تقسم الملاحة للأنواع التالية:

-الملاحة التجارية : هي تلك الملاحة التي تمارس في مختلف المناطق وتصنف الى :

- ملاحة برية : وتستخدم في سباق السيارات في الصحراء وخلال رحلات الصيد والإستكشافات البرية.
- ملاحة بحرية: وتستخدم مع القطع البحرية لتوجيهها من مكان لآخر.
- ملاحة جوية: وهي علم توجيه الطائرة من مكان لآخر والقدرة علي تحديد مكانها في أي وقت أثناء الطيران وهي أصعب أنواع الملاحة.

-ملاحة الصيد البحري:هي تلك الملاحة التي تمارس في المناطق التالية:

- ملاحة الصيد البحري في السواحل: هي الملاحة التي تتم على أقل من 20 ميلا من السواحل الوطنية بالنسبة لسفن الصيد التي يقل طولها عن 24 مترا.
 - ملاحة الصيد البحري في عرض البحر: هي الملاحة التي تتم خارج حدود 20 ميل من السواحل الوطنية في حوض البحر الأبيض المتوسط و في البحار الملحقة به و في المحيط الأطلسي في المنطقة المحددة شمال بالخط الموازي 40 درجة غربا ، وجنوبا بالخط الموازي لنواكشوط و غربا بالهجرة 20 درجة غربا بالنسبة لسفن الصيد التي يعادل طولها 24 مترا أو يفوقه.³²
- المطلب الثالث: المنظومة البيئية في النقل البحري

قبل التطرق لتعريف البيئة البحرية وجب علينا التطرق لمفهوم البيئة عموما، وذكر أقسامها على سبيل العد لا التفصيل.

أولا : تعريف البيئة البحرية وأقسامها

1- تعريف البيئة

اختلفت آراء الفقهاء والمفكرين القانونيين في تحديد تعريف جامع وشامل للبيئة نظرا لاختلاف الرؤى والزوايا التي ينظر هؤلاء المفكرون من خلالها، وللخروج بتعريف يوحد إلى حد كبير هذه الأفكار يجب التعرّيج على ما يلي: بالرجوع إلى معاجم اللغة العربية وقواميسها نجد أنها تتفق على أن البيئة كلمة مشتقة من الفعل الماضي بوا، فيقال فلان تبوا منزلة في قومه، بمعنى احتل مكانة عندهم، وهي تعني أيضا المنزل أو مكان الإقامة أو المحيط.³³ أما في المعاجم الانجليزية (Environment) فهي تعني مجموعة العوامل والظروف والمؤثرات الخارجية التي لها تأثير في حياة الكائنات الحية بصفة عامة ، وحياة الإنسان بصفة خاصة.³⁴

كما ذهب علماء البيئة والطبيعة لوضع مصطلح علمي محدد لمفهوم البيئة، فقط اسندو لها مجموع الظروف والعوامل الخارجية التي تعيش فيها الكائنات الحية، و تأثر في العمليات الحيوية التي تقوم بها.

³² المادة 170 من القانون البحري.

³³ علواني امبارك، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة: دراسة مقارنة، أطروحة دكتوراه، تخصص قانون العلاقات الدولية، جامعة محمد خيضر بسكرة، الجزائر، 2016-2017، ص18.

³⁴ أحمد السروي، التلوث البيئي بالأسلحة والحروب الكيميائية والبيولوجية والنووية ، الأردن: دار الحامد للنشر والتوزيع، 2014 ، ص18.

بأنها: "الإطار الذي يعيش فيه الإنسان ويحصل منه على مقومات حياته من غذاء وكساء ودواء ومأوى، ويمارس فيه علاقته مع أقرانه من بني البشر".³⁵

يختلف المفهوم أو التعريف القانوني للبيئة من تشريع دولة إلى أخرى، لذا سنعرج في تعريف البيئة على بعض التشريعات العربية منها والأجنبية.

أما من منظور تعريف البيئة في التشريع الجزائري: تتكون البيئة من الموارد الطبيعية اللاحيوية والحيوية كالهواء والجو والماء والأرض وباطن الأرض والنبات والحيوان، بما في ذلك التراث الوراثي وأشكال التفاعل بين هذه الموارد وكذا الأماكن والمناظر والمعالم الطبيعية.³⁶ وهو مأخوذ عن المشرع الفرنسي الذي يُعريف البيئة بتعداد عناصرها في القانون الصادر في 10 جويلية 1976 المتعلق بحماية البيئة الطبيعية في المادة الأولى منها، حيث عرفها بأنها: "مجموعة العناصر الطبيعية، الفصائل والأنواع الحيوانية والنباتية، الهواء، الأرض، الثروة المنجمية والمظاهر الطبيعية المختلفة".³⁷

من خلال ماسبق يمكن تعريف البيئة على أنها: العناصر الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، التي تؤثر في حياة الإنسان كالمنشآت والمصنوعات والآلات والغازات والمواد الصلبة، المرتبطة بشكل مباشر أو غير مباشر بالأنشطة.

2- أقسام البيئة

وتتقسم البيئة إلى ثلاث أقسام:

1. البيئة البرية: تشمل التربة والجبال والمباني والتراث الحضاري الإنساني والغطاء النباتي.
 2. البيئة الجوية: حيث تشمل الهواء والغلاف الجوي بصفة عامة وكذا الفضاء الخارجي.
 3. البيئة المائية: تشمل البيئة البحرية بعناصرها إضافة إلى البيئة النهرية بفروعها.
- إلا أننا سنسلط الضوء على البيئة البحرية وكيفية المحافظة عليها وحمايتها نظرا لأهميتها البالغة في حياة الإنسان خصوصا والنظام البيئي عموما.

ثانيا: تعريف البيئة البحرية وتحديد نطاقها

تعتبر البيئة البحرية من الاهتمامات الحديثة على الصعيد الدولي والإقليمي، حيث سيأتي معنا في هذا الفرع تعريفها وبيان أهميتها، وكذا تحديد نطاقها.

1- تعريف البيئة البحرية.

يعرف البحر لغة بأنه الماء الكثير، مالحة أو عذبا وهو خلاف البر، وسمي بذلك نظرا لعمقه واتساعه. أما للبيئة البحرية ففي تلك المسطحات المائية الملاحة التي تجمعها وحدة واحدة متكاملة في الكرة الأرضية جمعا، ولها نظام بيئي هيدروغرافي واحد.

³⁵ صباح العشاوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010، ص11. ص13.

³⁶ علواني مبارك، مرجع سابق، ص20.

³⁷ بن فاطيمة بوبكر، القانون الدولي لحماية البيئة، محاضرات خاصة بطلبة الماستر، تخصص النظام القانوني لحماية البيئة، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر- سعيدة، 2016/2017، ص07.

كما عرفها بعض الخبراء على أنها: مجموعة المساحات المغطاة بالمياه الملاحة المتصلة ببعضها البعض اتصالاً حراً، وعرفها البعض الآخر بأنها كل مساحات المياه الملاحة التي تمثل كتلة متصلة ببعضها البعض متلاحمة الأجزاء، سواء كان هذا الاتصال طبيعياً أو صناعياً.³⁸

كما تعني "مسطحات الماء المتصلة ببعضها اتصالاً حراً طبيعياً وقاعها وباطن تربتها، وبما تحتويه من كائنات حية حيوانية، ونباتية، وثرورات طبيعي تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، وباعتبارها نظاماً بيئياً متكاملًا. أما من الجانب القانوني فتعرف البيئة البحرية على أنها: " مسطحات المياه الملاحة التي تمثل كتلة متصلة ببعضها البعض اتصالاً حراً طبيعياً، وما تحتويه قيعانها وباطن تربتها من كائنات حية، حيوانية ونباتية وثرورات طبيعية، حيث تشكل في مجملها عناصر الحياة البحرية، وكذا نظاماً بيئياً متكاملًا ".

وقد تم التوصل إلى مصطلح البيئة البحرية في الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار المنعقدة في جنيف بسويسرا ونيويورك 1978م، والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية (life marine)، وبما تعنيه من كافة صور الكائنات الحية الحيوانية و النباتية، التي تعيش في البحار، بالإضافة إلى مياه هذه البحار، وقاعها وباطن تربتها، بما تحتويه من ثروات طبيعية.³⁹

● وقد جاء في إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحري 1982 أن البيئة البحرية هي نظام بيئي "écosystème" أو مجموعة من الانظمة البيئية في المفهوم العلمي المعاصر للنظام البيئي الذي ينصرف إلى دراسة وحدة معينة في الزمان والمكان، بكل ما ينطوي عليه من كائنات حية في ظل الظروف المادية والمناخية وكذلك العلاقة بين الكائنات الحية بعضها البعض وعلاقتها بالظروف المادية المحيطة بها⁴⁰.

● يعتبر مصطلح البيئة البحرية أحد المصطلحات الحديثة نسبياً في فقه القانون الدولي، فقد ظل المفهوم التقليدي للبحار سائداً حتى أعمال الدورة السابعة الدورة السابعة لمؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار، التي عقدت في نيويورك وجنيف عام 1978، حيث استقر هذا المصطلح أي "البيئة البحرية" والذي يتضمن في محتواه معنى الحياة البحرية.⁴¹

● تعرف البيئة البحرية أيضاً بأنها جزء من النظام البيئي العالمي، وتتكون من البحار والمحيطات الأنهار، وما يتصل بها من روافد، وما تحتويه من كائنات حية سواء كانت نباتية أو حيوانية، كما تضم موارد أخرى مثل المعادن، بمختلف أنواعها، وتعتمد هذه الكائنات كالمناخ على آخر مع بعضها في علاقة متزنة، ويختل هذا التوازن عند الإخلال في المواصفات الفيزيائية والكيميائية للبيئة البحرية.

2- تحديد نطاق البيئة البحرية

³⁸ الفتني منير، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير كلية الحقوق جامعة الجزائر 2013-2014، ص13-14

³⁹ بلبروات محمد رضا حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريع الدولي والجزائري مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر جامعة ابن خلدون تيارت 2018-2019 ص05

⁴⁰ بلبروات محمد رضا، مرجع سابق ص07

⁴¹ أسامة عبد العزيز، مصادر تلوث البيئة البحرية، نقلاً عن الموقع الإلكتروني، <http://osamasaziz.wordpress.com> أطلع عليه يوم 2024/06/03 على الساعة 0014:

وهو ما جاء ذكره في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار سنة: 1982

- المياه الداخلية: ويقصد بالمياه الداخلية أو الوطنية تلك المياه التي توجد بأكملها داخل حدود إقليم الدولة، وتشمل الموانئ والمراسي...
- المياه الإقليمية: ويقصد بها ذلك الجزء من المياه الملاصق لشاطئ الدولة، حيث يقدر امتدادها ب 12 ميل بداية من شاطئ الدولة كما جاء في المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، والتي تمارس عليه سيادتها الكاملة.⁴²
- المنطقة المتاخمة: يقصد بالمنطقة المتاخمة أو المجاورة أو الملاصقة بتلك المنطقة من مياه البحار التي تمتد من نهاية المياه الإقليمية للدولة الساحلية في اتجاه أعالي البحار إلى مسافة محددة لا تتجاوز 24 ميلا بحريا من خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي، وهذا وفقا لما جاء في المادة 23فقرة 2من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982.
- المنطقة الاقتصادية الخالصة: طبقا لأحكام المادتين 55 و 57من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، والتي حددت المنطقة الاقتصادية الخالصة بأنها المنطقة الواقعة وراء المياه الإقليمية إلى حد لا يتجاوز 200 ميل بحري، حيث تتمتع الدولة بحقوقها السياسية على هذه المنطقة بغرض استكشاف أو استغلال الموارد الطبيعية المتواجدة بها.
- الجرف القاري: الجرف القاري أو الامتداد القاري هو ما بينته المادة 76من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 على أن الجرف القاري لأي دولة ساحلية يشمل قاع وباطن أرض المساحات المغمورة التي تمتد إلى ما وراء مياهها الإقليمية، لينحدر الجرف القاري بعمق يتراوح ما بين 135م و 200م كحد أقصى.⁴³
- أعالي البحار: لقد عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1986 في المادة 82 أعالي البحار بأنها جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة والمياه الإقليمية أو الداخلية لدولة ما، كما أن لجميع الدول الساحلية منها وغير الساحلية ممارسة حريتها في أعالي البحار بموجب الشروط التي تبينها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، وكذا قواعد القانون الدولي الأخرى.⁴⁴

ثالثا : أهمية البيئة البحرية

1. الأهمية الحيوية: حيث تظهر أهمية البيئة البحرية من خلال تحقيق التوازن المناخي الذي من شأنه التسبب في تغذية المساحات الشاسعة من الأرض بمياه الأمطار العذبة نتيجة عملية التبخر الحاصلة لمياه البحر، كما أن لها القدرة أيضا على امتصاص غاز ثاني أكسيد الكربون من الجو من خلال عملية التمثيل الضوئي التي تقوم بها النباتات البحرية لتتيح بها التنفس للكائنات الحية المتواجدة بالبيئة البحرية.⁴⁵

⁴² أحمد محمود الجمل، حماية البيئة البحرية من التلوث في ضوء التشريعات الوطنية والاتفاقيات الإقليمية والمعاهدات الدولية، الإسكندرية، منشأة المعارف، دون سنة النشر، ص 24.

⁴³ الفتني منير، مرجع سابق، ص 23-24.

⁴⁴ أحمد محمود الجمل، مرجع سابق، ص 27.

⁴⁵ الفتني منير، مرجع سابق، ص 15.

2. الأهمية الاقتصادية: تكمن الأهمية الاقتصادية للبيئة البحرية في عدة جوانب، حيث تعتبر مصدرا لغذاء الإنسان وبقية الكائنات الأخرى لاحتوائها على كميات هائلة من الأحياء البحرية ذات القيمة الغذائية العالية كالأسمك وبعض النباتات البحرية، إضافة إلى احتوائها على مصادر الطاقة كالنفط والغاز الطبيعي،⁴⁶ مصداقا لقوله تعالى: {وهو الذي سخر البحر لتأكلوا منه لحما طريا وتستخرجوا منه حلية تلبسونها وترى الفلك مواخر فيه ولتبتغوا من فضله ولعلكم تشكرون}.⁴⁷

5- الأهمية الاستراتيجية: للبيئة البحرية أهمية استراتيجية كبيرة نتيجة لما تحوي عليه من ممرات وطرق ومضايق تستعمل للملاحة الدولية وكذا تسهم في الربط بين المشرق والمغرب، لذا استغلت الدول وخاصة العظمى منها هذه الممرات والمضايق لفرض نفوذها وسياساتها على الدول الأخرى، ونظرا لما تزخر به البيئة البحرية وتحقيقها لأهمية بالغة وجب الحفاظ عليها والاستغلال العقلاني لثرواتها كي لا يختل توازنها وتصبح معرضة لما يعرف بالتلوث البحري الذي سنتطرق إليه في المطلب الموالي.⁴⁸

رابعا : أهمية البيئة بالنسبة للنقل البحري

تعد البيئة مصدرا أساسيا لتسيير حركة النقل البحري على أكمل وجه ، كلما كانت سليمة كلما زادت أهميتها في إطار نظام كوني بالغ كامل بتحقيق التوازن المناخي في البيئة ، وتغذية المساحات الشاسعة من الأرض بالأمطار، والحد من غاز ثنائي أكسيد الكربون بامتصاصه من الجو و وتكمن أهميتها على النحو التالي :

- دورها في تحقيق التوازن المناخي: ذلك لأن درجة حرارة البخار مرتفعة مما يجعل البخار بمثابة آلة حرارية تعمل على تنظيم درجة حرارة الأرض، إذ تمتص أكبر قدر من حرارة اليابسة على الكرة الأرضية دون أن تتأثر بدرجة حرارتها هي، وعندما تكون حرارة اليابسة منخفضة، فإن البحار و المحيطات تفقد قدرا من حرارتها لتدفئة اليابسة، بدون أي تأثير على حرارة البيئة البحرية بسبب حركة التيارات البحرية، ومن ثم فهي عامل توازن وتلطيف للمناخ على ظهر اليابسة .
- نقل البضائع بكفاءة وفعالية لان النقل البحري يعد أكثر الوسائل كفاءة من حيث الانبعاثات وأقل ضررا للبيئة مقارنة بوسائل النقل الأخرى
- البيئة البحرية مصدر للأمطار بالتالي مصدرا للزراعة وإحياء الأرض
- مصدر للثروات المهمة: الثروات الموجودة بالماء في البحار و الانهار، وسائر أماكن وجودها، وهي تنفع الإنسان و يحقق بها تطوره وتنميته، ومن أمثلة ذلك الأسماك بمختلف أنواعها والتي يتخذها الإنسان طعاما له واللؤلؤ والمرجان والثروات المعدنية

⁴⁶ كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحار(دراسة ميدانية بميناء الصيد جيغل)، رسالة ضمن متطلبات نيل ماجستير كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2009-2010، ص45.

⁴⁷ سورة النحل، الآية 14.

⁴⁸ الفتني منير، مرجع سابق ، ص20.

- فضلا عما تزخر به من كميات هائلة من الثروات المعدنية والبتترول، والتي تعادل بتفوق الموجود منها على اليابسة، كمناجم الفحم الموجودة في أعماق مياه بريطانيا واليابان والقصدير الموجود في مياه شواطئ تايلندا وماليزيا، وكمية الماس الموجودة في مياه جنوب إفريقيا، وكذلك الكبريت في قاع خليج المكسيك
 - البيئة البحرية كطريق للمواصلات: فمن القدم اهتم الإنسان بالبحر كطريق للمواصلات ولأجل ذلك، قام ببناء وتشيد السفن والأساطيل، و بها تم إكتشاف المدن والقارات، وقد ظلت الغلبة لهذا الطريق بالرغم من إكتشاف الطائرة وما تكتسبها من سرعة في النقل.
 - البيئة البحرية كمصدر للطاقة: يرجع ذلك لحركة المد والجزر، وكذا حركة الأمواج والتخالف في درجات الحرارة بين مياه السطح الدافئة، ومياه المحيط العميقة الباردة، فكل هذه الوسائل تستخدم في توليد الطاقة. خامسا : تلوث البيئة البحرية:
- يمكننا تعريف التلوث البحري على أنه دخول المواد الضارة إلى البحار والمحيطات والأنهار مما يؤدي إلى تدهور البيئة البحرية وإلحاق الأذى والضرر للكائنات البحرية وكل شيء موجود على مستوى البحر وعلى الرغم من أن التلوث ليس هو الخطر الوحيد الذي يهدد البيئة الإنسانية عموما، والبيئة البحرية خصوصا، إلا أنه وبحق أهم الأخطار على وجه العموم وأشدّها تأثيرا، لذلك فإن تحديد مفهوم التلوث في صورة دقيقة ومحددة هو بلا شك نقطة البداية لأي معالجة قانونية قصد الحماية والحد منه.
- أ- أنواع التلوث البحري
- يمكن تقسيم أنواع التلوث البحري وفق معايير مختلفة، ليأتي معنا ذكرها كالآتي:
- أنواع التلوث البحري بالنظر إلى مصدره
- التلوث الطبيعي: هو التلوث الذي تكون فيه الظواهر الطبيعية المصدر الأساسي له، كثوران البراكين وتدفق كميات كبيرة من الحمم والرماد في البيئة البحرية، إضافة إلى الزلازل والعواصف الرملية التي من شأنها تلويث البيئة البحرية أيضا، وهذا النوع من التلوث البحري لا يرتب أي أثر قانوني أو مسؤولية على الإنسان كونه لا علاقة له به.
- التلوث الصناعي: هو التلوث الذي ينتج عن فعل الإنسان ونشاطه أثناء ممارسته لأوجه حياته المختلفة، والذي يرتب مسؤولية قانونية على الأفعال والأنشطة المسببة لهذا التلوث.⁴⁹
- ب- أنواع التلوث البحري بالنظر إلى نطاقه الجغرافي
- التلوث المحلي: ويقصد به التلوث الذي لا تتجاوز آثاره الحيز الإقليمي البحري لمكان صدوره، على الرغم من صعوبة تحقق ذلك في البيئة البحرية لأنها وحدة واحدة، ولا يمكن أن يستقر التلوث البحري في منطقة محددة.
- التلوث العابر للحدود: هو التلوث الذي يكون في منطقة تخضع للاختصاص الوطني لدولة ما، وتكون آثاره في منطقة خاضعة لاختصاص وطني لدولة أخرى، حيث ترتب القوانين الدولية مسؤولية قانونية تتصدى بموجبها لهذا التلوث البحري.

⁴⁹ منصور مجاجي، المدلول العلمي والمفهوم القانوني للتلوث البيئي، مجلة المفكر، العدد الخامس، جامعة بسكرة، بدون سنة النشر، ص107.

5- أنواع التلوث البحري بالنظر إلى طبيعته

- التلوث البيولوجي : يعتبر التلوث البيولوجي أو الحيوي من أقدم صور التلوث التي عرفها الإنسان، وينشأ هذا التلوث البحري نتيجة وجود كائنات حية مرئية وغير مرئية، نباتية أو حيوانية، كالبكتيريا والفطريات في الوسط البحري.
- التلوث الإشعاعي: ويعني تسرب عناصر مشعة وغريبة في المكونات الفيزيائية والكيميائية لعنصر الماء، ويعد التلوث الإشعاعي أخطر أنواع التلوث في عصرنا الحالي، حيث أنه لا يرى ولا يشم ولا يحس وينتقل في سهولة ويسر إلى الكائنات الحية ويلحق الضرر بها وبالإنسان، ويقضي تماما على الأنظمة البيئية البحرية.
- التلوث الكيميائي: وهو كل تسريب أو تفريغ أو انبعاث لمواد كيميائية صلبة أو سائلة أو غازية يتسبب فيها الإنسان بصورة عمدية أو عن طريق الخطأ، عند إدخالها على أي عنصر من عناصر البيئة البحرية، فيحدث خلل يؤثر على مكوناتها، ويؤدي إلى الإضرار بالكائنات الحية فيها.
- التلوث الحراري: يحدث هذا التلوث نتيجة لاستخدام مياه البحر في تبريد المنشآت الصناعية المختلفة، مثل معامل إسالة الغاز ومصافي البترول والمحطات النووية وكذا الكهربائية، فتحدث هذه الأخيرة تغييرا في مكونات وعناصر البيئة البحرية الذي يصعب من عملية ذوبان الأكسجين في الماء الذي يؤدي لعدم القدرة على تنقيته، وبالتالي يحدث التلوث الحاصل.⁵⁰
- د- أنواع التلوث البحري بالنظر إلى آثار
- التلوث المعقول: هو تلوث لا تكاد تخلو منه أي بيئة بحرية في العالم ولا تصاحبه أي مشكلة بيئية خطيرة من شأنها أن تهدد الإنسان وصحته وكذا الكائنات الحية الأخرى، كما أنه يمكن للبيئة البحرية التخلص من هذا النوع من التلوث بذاتها.
- التلوث الخطر: وهذا النوع من التلوث يمثل مرحلة متقدمة تتعدى فيها كمية ونوعية الملوثات خط الأمان البيئي الحرج، وتبدأ في التأثير السلبي على عناصر البيئة البحرية كإغراق وإحتراق ناقلات البترول، ومثال ذلك ما نتج عن غرق سفينة (التوري كانون) عام 1967 من تسرب 60 ألف طن من النفط الخام الذي خلف هلاك العديد من الكائنات البحرية.
- التلوث المدمر: يعتبر التلوث المدمر أخطر أنواع التلوث البحري، حيث تتعدى فيه الملوثات حد الخطر لتصل للحد القاتل أو المدمر الذي ينهار عنده النظام البيئي ويصبح غير قادر على العطاء تماما.

خلاصة الفصل

⁵⁰ أحمد اسكندري، محاضرات في تلوث البيئة البحرية: مفهوم ومصادر، الجزء الأول، كلية الحقوق بن عكنون، جامعة الجزائر ، 2013، ص23.

من خلال ما تم التطرق اليه في محتوى الفصل الأول يمكننا القول أن منظومة النقل البحري جزء أساسي من الاقتصاد العالمي وله أهمية كبيرة على المستوى المحلي والدولي. وحدها غير كفيلة لسير عملياتها وخدماتها المتنوعة التي لا تعد ولا تحصى وتشمل العديد من العناصر التي تعمل معا لضمان حركة أنشطتها بكفاءة وفعالية وما تقدمه من إضافات تعمل على تطوير هذه المنظومة تساهم في أداء مهامها بأسهل الطرق وبأسرع وقت ممكن من خلال تقسيم كل خدمة أو عملية بالاستعانة على اطراف خارجية غير أطراف المختصة فقط داخل الموانئ من هيئات أو أشخاص معينين مرورا بسلاسل الامداد من خلال اتباع عدة سياسات واتفاقيات وانظمة من المؤسسات و الهيئات الحكومية الوطنية والدولية كالجمارك والمنظمات البحرية الدولية شركات الملاحة وغيرها لتنظيم سير نشاط النقل البحري وكثرة هذه العمليات والانشطة وكثرة المرافق والسفن الزم منظومة النقل البحري بمواكبة المنظومة البيئية لما لها من تأثير كبير عليها فسلامة البيئة من سلامة المنظومة والعكس كذلك تستدعي التوازن بينها لتحقيق الكفاءة الاقتصادية والحفاظ على البيئة .

الفصل الثاني:

الإطار التطبيقي للدراسة

تمهيد الفصل

يعتبر الميناء مرفق حيوي يتم فيه انتقال البضائع والركاب بين وسائل النقل البحري والبري، مما يجعله مركز للتبادل وتوزيع السلع بالإضافة الى دوره كنقطة انتقال للبضائع يمثل الميناء موقعا تلتقي فيه مجموعة من الأشخاص بشكل دائم لضمان تحويل ملكية البضائع من الناقل البحري إلى مالكها.

كما يعد ميناء الجزائر شريانا حيويا للتجارة والنقل وتسهيل تبادل السلع والخدمات، ويكون مجهزا بالمرافق اللازمة لاستقبال السفن وتوجيهها لرصيف محدد ، وتحميل وتنزيل البضائع ومراقبة نشاط وحركة الحاويات والمنتجات بمختلف أنواعها، كما تعتبر حركة النشاط في الميناء مؤشرا هاما على الإقتصاد الوطني، فكلما زادت حركة النشاط في الميناء دل ذلك على إزدهار الإقتصاد الوطني ودخول الأسواق العالمية التنافسية.

رغم التطورات التي واكبت ميناء الجزائر في الآونة الأخيرة إلا أن النقل البحري يواجه بعض التحديات التي عرقلت سير نشاط هذه الموانئ ، وجب عليها التصدي لها ومكافحتها وتقليل الأثر منها واستخدام كل المعايير واللوائح البيئية والقوانين والتشريعات المحلية من أجل تبني نقل بحري مستدام.

المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء الجزائر

ميناء الجزائر يعد مثالا بارزا على هذه الأدوار المتعددة ، حيث يعتبر ميناء تجاريا نشطا ومدينة بحد ذاتها داخل العاصمة الجزائرية، مما يجعله مركزا حيويا للاقتصاد المحلي والدولي، يشهد الميناء حركة مستمرة للبضائع والسفن والحاويات ويشكل نقطة التقاء للمصالح التجارية والنقلية بين البر والبحر، مما يعزز من اهميته الاستراتيجية لأنه يعتبر همزة وصل مع البلدان الاخرى لأنه 90% من المبادلات التجارية في الجزائر مع الخارج تمر عبره. ويشهد حركة دؤوبة ونشاطا مستمرا، فيه تتعدد وتبرم العلاقات مهنية متنوعة ويمارس نشاطه اليومي حوالي 15 ألف شخص بما في ذلك المستخدمين والزبائن .

المطلب الأول: لمحة تاريخية نشأة ومحتويات الميناء .

أولا: لمحة تاريخية

يروى المؤرخون أن مدينة الجزائر حظيت بثلاثة أسماء مختلفة على فترات زمنية متعاقبة تراوحت ما بين القرن الثاني قبل الميلاد والعصر الحاضر ألا وهي: ايكوسيم، ايكوسيوم والجزائر .

ويقصد بـ "ايكوسيوم" جزيرة النورس، حيث يعود تأسيس المدينة إلى الفينيقيين في منتصف القرن الثاني قبل الميلاد وبعدما كانت موقعا للتبادلات التجارية، اخذ دورها يتقلص ابتداء من القرن 5 عند وصول الرومان، فأعاروها اسما يحمل طابعا لاتينيا فأصبحت "ايكوسيم" وعلى أنقاض هياكل المدينة العنيفة شرع بولوغين بن زيري سنة 935 م بتأسيس الجزائر التي تعني الجزر الصغيرة التي كانت تتواجد قرب الشاطئ وسميت "جزائر بني مزغنة" نسبة إلى القبيلة الصنهاجية القاطنة بتلك الناحية.

تميزت تلك الفترة بإزدهارها نسبي حيث أخذت السفن الاسبانية تتوارد على المدينة وفي القرن 15 استقر الإسبان في منطقة "لوبينيون" الواقعة على الجزر المقابلة وصاروا يطالبون سكان الجزائر بدفع أتاوى فادحة ثم فرضوها عليهم فرضا، وإثر ذلك قام السكان وكلفوا "الشيخ سليم التومي" بالاستتجاد بالأخوين "بربروس"، اللذان استقرا في منطقة جيجل وكان من الشجعان المحنكين، حيث قاما بمحاربة الوجود الاسباني.

طرد "عروج" الإسبان سنة 1529م (القرن 16) من الحصن الذي بنوه على إحدى جزر منطقة "لوبينيون" وفي هذه الفترة بالذات بدأ تاريخ بناء ميناء الجزائر حيث قرر الداوي "خير الدين" بربط الجزيرة بالساحل بواسطة ركام من الصخور الطبيعية، وأنجز هذا العمل 30.000 رجل في مدة 3 سنوات، فشكل إمارة البحر المحمي من الرياح الشمالية ومن أجل تحسين ذلك الميناء الصغير حاول الأتراك بناء حاجز واقى بالتسخير في الجزء الجنوبي وكانت

مساحة الميناء سنة 1830م قدرت بثلاث هكتارات وخمسين آر مع ممر عرضه 130 متر في الجهة الجنوبية. يعود تاريخ البدء في إنشاء حوض الميناء القديم إلى عام 1830. وقد شمل الحوض المكتمل: الرصيف الشمالي، الرصيف الكبير الحالي خير الدين، الرصيف الجنوبي (المعروف بالرصيف البحري)؛ تم الانتهاء من المنحدرات التي تربط الأرصفة بالمدينة، وتم الانتهاء من شكلين من التجديد والمحطات وخطوط السكك الحديدية في عام 1865. وتم الانتهاء من بناء حوض آغا في عام 1914

من 1914 إلى 1940، بناء حوض المصطفى الذي يفصله عن حوض آغا حاجز بولوغين الكبير وممر 100 متر و من 1950 إلى 1953 بناء المحطة البحرية بالجزائر مول ومن 1961 إلى 1963 إنشاء المول بسكيدة؛ في عام 1962، بدأت حقبة جديدة: الجزائر الغنية بتاريخها الممتد لقرون عديدة، انفتحت مرة أخرى على العالم. أصبحت الجزائر مرة أخرى عاصمة الجزائر الجديدة.

الجزائر الكبرى، التي تتطور باستمرار، يسكنها أكثر من ثلاثة ملايين نسمة. العاصمة الاقتصادية والسياسية والفكرية، تعد الجزائر أيضًا مركزًا صناعيًا مهمًا مع الميناء التجاري الرائد في البلاد. من عام 1987 إلى عام 1988، ردم رصيف كالفي وبناء رصيف دولفين وستة منحدرات Ro/Ro؛

من 1994 إلى 1998، بناء محطة الحاويات بمساحة 17.5 هكتار وبطاقة استيعابية تزيد عن 250 ألف حاوية مكافئة.

تنفتح الجزائر العاصمة، المدينة التجارية، مرة أخرى على العالم، مع حركة مرور متزايدة الأهمية، ومن المتوقع أن يحتل ميناؤها مكانة بارزة بشكل متزايد في السنوات المقبلة.

ثانياً:مراحل تطور ميناء الجزائر

1. (المرحلة الأولى) -1962 1970 : بموجب المرسوم رقم -63 443 المؤرخ في 9 نوفمبر 1963 الذي يتضمن تطبيق المرسوم المتعلق بالنظام الخاص للموانئ المستقلة (المرسوم رقم -62 203 المؤرخ في 21 فيفري 1962) أصبح التنظيم بموانئنا يتميز بالإستقلالية بالنسبة للموانئ الثلاث الأساسية (الجزائر، عنابة

و وهران) و كذلك نظام الإلتزام بغرف التجارة بالنسبة للموانئ الأخرى ، و يمكن توضيح هذه الأنظمة فيما يلي⁵¹:

-نظام الإستقلالية للموانئ الثلاثة الكبرى(الجزائر، عنابة و وهران) : مهمة الميناء المستقل هي ضمان المصالح العمومية، و كانت له إمتيازات السلطة العمومية للقيام بالمهام التالية :

- تسيير و تطوير الملك العمومي المينائي؛

- وضع التدابير الأمنية و السهر على تطبيقها؛

- المحافظة على المنشآت المينائية و معاقبة كل مغل بالنظام؛

- السهر على إحترام القواعد الصحية و البيئية داخل حدود الملك العمومي المينائي؛

- المتابعة و التسيير المحكم لمختلف الأنشطة الممارسة من طرف مختلف المتعاملين بالميناء) المستوردين، المصدرين، عمال المناولة، وكلاء العبور، الوكلاء البحريين، مؤسسات الإرشاد و الجر...إلخ)

كما كانت للميناء المستقل صلاحية مراقبة العمل على مستوى الميناء في حالة نشوب منازعات بين عمال الميناء و أرباب العمل.

- نظام التبعية لغرف التجارة لبقية الموانئ : أوكلت ممارسة مهام الخدمة العمومية في هذه الموانئ إلى ممثلين عن الإدارة المحلية للنقل و الأشغال العمومية، أما النشاطات التجارية فكانت تمارس إما مباشرة بواسطة الغرفة التجارية، أو بصفة غير مباشرة عن طريق النقابات (القيادة أو عن طريق مؤسسات عامة و خاصة مثل المناولة، العبور، الإرشاد....وغيرها)

خصائص المرحلة : تميزت هذه المرحلة بما يلي :

- عند إنشاء هذه الوحدات كانت لها سلطات واسعة في ميدان الإستغلال (الأشغال العمومية و الأمن الملاحي)

- لم يكن للموانئ الإستقلالية المالية و كانت تخضع للمحاسبة الإدارية.

⁵¹ آسيا صخري معمري، " دور الموانئ في تنمية الإقتصاد الوطني، حالة ميناء الجزائر (EPAL))، مذكرة مقدمة ضمن

متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الإقتصادية، فرع نقود و مالية، كلية العلوم الإقتصادية و علوم التسيير، جامعة الجزائر،

2002، ص ص -149 150

- الفصل ما بين وظيفة الإستغلال و وظيفة الأشغال العمومية.

ب- المرحلة الثانية 1981-1971 - () : في سنة 1971 أنشأت سلطة مينائية وطنية وهي الديوان الوطني للموانئ (ONP بموجب المرسوم رقم -71 29 وكذا الشركة الوطنية للمناولة) SONAMA (والشركة الوطنية للعبور والمخازن العامة) (sonatmag) هذه المؤسسات كانت تابعة لميناء الجزائر حيث عملت السلطة المينائية على ادخال قطاع الموانئ ضمن القطاع العمومي وهذا بالنسبة للنشاطات التابعة للقطاع الخاص ومنها ما يمارس من طرف متعامل أجنبي (القيادة، الارشاد، التموين، العبور، المناولة، القطر... وغيرها) وهذا ما يدخل ضمن اطار الاستراتيجية العامة للاقتصاد الوطني التي نصت عليها وحددتها المخططات الوطنية⁵² فنتج عن ذلك ما يلي: أسند إحتكار المناولة إلى الشركة الوطنية للمناولة و هذا مع التغيير في نظام توظيف عمال الميناء الذين أصبحوا عمالا أجراء، و هذا ابتداء من سنة 1974.

كلف الديوان الوطني للموانئ بمهام السلطة العمومية، و كذا بعض المهام ذات الصفة التجارية (القيادة، التموين بالمياه العذبة) . كما سمح للديوان بصفته سلطة عمومية بممارسة نشاطات كانت تمارس من قبل من طرف الخواص و الأجانب، و كذا توحيد نظام التسيير على المستوى الوطني.

أنشأ الديوان الوطني للموانئ ليتولى مهمة التنسيق بين مختلف المتعاملين عند قيامهم بالأنشطة المينائية، لكن تعدد مراكز القرار نتيجة توزيع المسؤوليات في ميدان الإستغلال بين العديد من المتعاملين و الذين ينتمون إلى نفس السلطة العمومية، صعب من إمكانية التحكم في جميع الأنشطة المينائية و وظيفة التنسيق. في سنة 1976 أصدر المشرع الجزائري قانونا ينظم الملاحة والتجارة البحرية بموجب الأمر رقم 76/80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، و هو الأمر الذي غلب عليه الإتجاه الإشتراكي للدولة آنذاك و انعكاسه على نجاعة الإقتصاد الوطني⁵³.

خصائص المرحلة : تميزت ب⁵⁴ :

- كان للديوان الوطني للموانئ السلطة العمومية و سلطة تسيير و تأمين الملك المينائي باسم الدولة؛

⁵² نعيمة بن عبد الرحمان. ربيعة حملاوي تقييم الأداء التشغيلي لمؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة 2009-2017 مجلة المؤسسة العدد 09 تاريخ النشر 2020/06/25 ص ص 245-246

⁵³ مراد بسعيد، " عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري و الإتفاقيات الدولية"، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق و العلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، 2012، ص ص 7، 8.

⁵⁴ بن عبد الرحمان نعيمة تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر (خلال الفترة 2009-2013) مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير جامعة الجزائر 03. 2013-2014 ص 177 .

- التنسيق بين الأسعار المينائية؛

- مرونة في توزيع الموارد؛

- غياب النصوص التشريعية و النصوص التنظيمية للإستغلال المينائي و لتحديد الملك المينائي؛

- النزاع القائم بين كفاءات قطاع الأشغال العمومية و السلطات الأخرى في تطوير الميناء؛

- صعوبة التنسيق و الفصل في النزاعات بين المتعاملين و هذا رغم وضع لجان مينائية

ج-المرحلة الثالثة (-1982 2000): بهدف تحقيق اللامركزية في التسيير و الإنسجام بين حجم المؤسسة و مستوى تدخلاتها و كفاءتها المينائية، تم إعادة هيكلة المؤسسة العمومية سنة 1982 بحل كل من الديوان الوطني للموانئ و الشركة الوطنية للمناولة. وتم إدماج وحداتها المحلية ضمن عشر (10) مؤسسات مينائية⁵⁵. فأصبحت المؤسسة العمومية مؤسسة اشتراكية ذات صبغة اقتصادية سنة 1982 وهذا بموجب المرسوم رقم -82 283 إلى 290 المؤرخ في 14 /04/ 1982 مهمتها تتمثل في⁵⁶:

- إستغلال الوسائل و التجهيزات المينائية؛ - القيام بأشغال الصيانة و الإصلاح؛

- ممارسة إحتكار القطر و المناولة؛

- مكلفة بالشرطة و الأمن في حدود المجال الجغرافي للأملاك المينائية.

يكن الهدف من إنشاء مركز واحد للقرار في تسهيل عملية تسيير حركة النقل بشكل دقيق خاصة عند الإستيراد. غير أنه و بعد أكثر من عشر سنوات من النشاط، لوحظ سيطرة الأنشطة التجارية على حساب مهام السلطة المينائية، التي تمثل الصالح العام و القوة العمومية، و صعوبة تنسيق الأنشطة بين المتعاملين و مستخدمي الميناء الذين كانوا مصدر النزاعات العديدة و الحادة.

أما في المجال المالي فإن التنظيم القائم ضاعف حالة العجز والاختلال بين مختلف الأنشطة المينائية. و من ناحية أخرى يشكل هذا التنظيم إحدى مصادر زيادة التكاليف خاصة تلك المتعلقة بالعبور بسبب :

- ضعف إنتاجية العامل؛

⁵⁵ ربيعة حملاوي ، " مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر " EPAL'L ، أطروحة دكتوراه علوم في العلوم الإقتصادية، كلية العلوم الإقتصادية و علوم التسيير، جامعة الجزائر، 2008؛ ص08.

⁵⁶ بن عبد الرحمان نعيمة تحليل اداء المؤسسات المينائية البحرية مرجع سابق ص ص 178-179 .

- إنتهاج طريقة غير محكمة لتنظيم العمل؛
- الإستعمال غير العقلاني لمختلف الإمكانيات المالية و المادية؛
- عدم وجود نظام عصري لتبادل و معالجة المعلومات بين أهم المتعاملين و مستخدمي الموانئ. و نتيجة لهذه الأوضاع تمت عملية إعادة هيكلة أخرى سنة 1989 فأنشئت المؤسسة المينائية ذات الشخصية المعنوية المستقلة
- خصائص المرحلة :
- - تجميع مجمل المهام المينائية؛
- إدخال مفهوم المنافسة بين الموانئ؛
- غياب النصوص التشريعية و غياب نظام الإستغلال المينائي؛
- إهمال مهام المحافظة على الملك المينائي و تطويره؛
- التوزيع غير العقلاني للموارد؛
- غياب روح المبادرة و التسهيلات من أجل تحفيز الإستثمارات الخاصة و العمومية ثم تمت بعد ذلك إعادة هيكلة اخرى لسنة 1989 و أنشئت المؤسسة المينائية epal ذات شخصية معنوية مستقلة براس مال يقدر ب 70500000000 د.ج.
- المرحلة الرابعة الخوصصة (مابعد 2000).

في إطار الإصلاح الاقتصادي الشامل تم في هذه المرحلة إعادة صياغة القانون البحري وإنشاء السلطة المينائية⁵⁷ ومن بين ما تميزت به هذه المرحلة ما يلي⁵⁸:

- الفصل بين مهام القوة العمومية و الخدمة العمومية و النشاطات التجارية ؛
- وضع إطار قانوني للعلاقات بين الدولة و مختلف مستعملي الميناء، بالإضافة إلى السلطات المينائية ذاتها؛
- تقسيم و توزيع متناسق بين الموارد المينائية العمومية و الخاصة؛
- إنشاء وحدات جديدة تسمى بالسلطات المينائية الجهوية، فبموجب المرسوم التنفيذي رقم -99 2002 المؤرخ في 18 أوت 1999 تم إنشاء السلطة المينائية للشرق ، و بموجب المرسوم التنفيذي رقم -99 201 المؤرخ

⁵⁷ ام النون مسعودي،مراد قاسمي،دور العمليات اللوجستية في تطوير منظومة النقل البحري للبضائع في الجزائر دراسة حالة

مؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة(2012-2019)،جامعة محمد البشير الابراهيمي ،برج بوعرييج 2020،-2021، ص97

⁵⁸ بن عبد الرحمان نعيمة تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية مرجع سابق ص179

- في 18 أوت 1999 تم إنشاء السلطة المينائية للوسط ، و أخيرا بموجب المرسوم التنفيذي رقم 202 99- المؤرخ في 18 أوت 1999 تم إنشاء السلطة المينائية للغرب .
- عزل النشاطات التجارية عن السلطة المينائية و هذا يتم من خلال القضاء على إحتكار الدولة للنشاطات التجارية و ذلك بتطوير مساهمة القطاع الخاص في الموانئ؛
- السماح للمستعملين الرئيسيين للموانئ (المجهز، صاحب الشحنة الخاصة...إلخ) بتسيير الخدمة العمومية المينائية؛
- تشجيع الخواص على القيام بالنشاطات التجارية المينائية من خلال إبرام عقود الإمتياز، الإيجار و تقديم رخص للمستثمرين الأجانب.
- ثالثا: الشكل القانوني لمؤسسة ميناء الجزائر:

بعد إنشاء مؤسسة ميناء الجزائر " م.م.ج " EPAL في 14 أوت 1982 وذلك بموجب المرسوم التنفيذي 82-286 برأس مال قدره 705 مليون دج وذلك عن طريق دمج كل من:

الديوان الوطني للموانئ Office National Des Ports O.N.P

الشركة الوطنية للمناولة Société Nationale de Manutention SONAMA

وبعد ذلك التحقت بهما وحدة القطر التي كانت سابقا تحت وصاية الشركة الوطنية للملاحة "LA CNAN"⁵⁹

مؤسسة ميناء الجزائر EPAL مؤسسة ذات أسهم تابعة لشركة تسيير مساهمات الموانئ SERPORT

كانت في بداية الأمر علاقات العمل فيها تخضع للقانون الأساسي للعامل SGT الذي كان مفعوله ساريا على كل المؤسسات الجزائرية منذ سنوات السبعينات إلى غاية 23 سبتمبر 1989. حصلت على استقلاليتها المالية بصفقتها شركة عمومية اقتصادية EPE ذات أسهم SPA برأس مال يقدر بـ: 2.100.000.000 دج حاليا 10 مليار و 500 مليون دينار وأصبحت ملكا للدولة

59 - - مؤسسة ميناء الجزائر بناء على معلومات مقدمة من قبل خلية الاتصال 14-05-2024 على الساعة 14:00

بصفة كلية تخضع علاقات العمل بها للقانون علاقات العمل 11/90 كما حازت في نفس الوقت على صلاحيات السلطة المينائية والقيام بالأنشطة التجارية، مكلفة بتسيير واستغلال كافة الهياكل المينائية من أحواض، مخازن، مساحات أرضية ومساحات مغطاة، بالإضافة إلى تسيير التجهيزات المتخصصة نهائي الحاويات البحرية...

خامسا: مهام وأهداف مؤسسة ميناء الجزائر

تتمثل مهام وأهداف مؤسسة ميناء الجزائر⁶⁰

1. مهام مؤسسة ميناء الجزائر

إن مؤسسة ميناء الجزائر التي لها من جهة السلطة المينائية ومن جهة أخرى مهمة النشاطات ذات الطابع التجاري فهي تقوم في إطار المخطط الوطني للتنمية الاقتصادية والاجتماعية بمهام رئيسية وأخرى إضافية تتمثل فيما يلي:

1. المهام الرئيسية:

- التسيير والأشغال.

- المحافظة على الهياكل الخاصة بالميناء.

- التنمية والتسيير للتجهيزات والمرور البحري.

2. المهام الإضافية:

- تأمين عبور الأفراد، البضائع والسلع في أحسن الظروف.

- تسيير واستغلال وتطوير الموانئ التي هي مسؤولة عنها.

- استغلال الأدوات المينائية والمنشآت.

- تنفيذ أعمال الترتيب وإعادة الهيكلة المينائية.

- إعداد برامج صيانة وإنشاء الهياكل المينائية.

- تحقيق الأمن العام للتجهيزات.

⁶⁰ مؤسسة ميناء الجزائر ، بناء على معلومات مقدمة من قبل خلية الاتصال 14-05-2024 على الساعة 14:00

- القيام بعمليات المناولة.
 - قيادة وجر السفن وشحن الآلات البحرية.
 - القيام بتخزين البضائع.
 - تحقيق الأمن العام للمنشآت العقارية المينائية.
 - تسيير واستغلال الميدان العمومي للميناء.
 - احترام قوانين النظافة ومحاربة التلوث.
 - العمل على تطوير برامج الصيانة والتهيئة.
 - إنشاء الهياكل القاعدية الخاصة بالميناء.
- إضافة إلى العمل اليومي المنظم يضمن ميناء الجزائر عملا ليليا و أيام الجمعة وأيام العطل حسب طلبات الزبائن مع توفير تسهيلات وتخفيضات في أسعار الخدمات المقدمة للمتعاملين والمستهلكين الدائمين.

2. أهداف مؤسسة ميناء الجزائر :

من أجل تحسين نوعية الخدمات بشتى أنواعها وفي إطار متابعة برامج عصرنة وتطوير الميناء تهدف المؤسسة إلى تجسيد:

- استصلاح وعصرنة التجهيزات المينائية والإنتاجية
- إنجاز الهياكل والعمارات الإدارية للاستغلال.
- إقتناء تجهيزات الإنتاج والتجنيد الجزئي للأسطول.
- إنجاز مراكز التعمير والتفريغ والصيانة.
- تالية مختلف مصالح الميناء كتعيين شبكة إعلامية ونظام معلوماتي.
- تحسين الخدمات المرفئية.

المطلب الثاني: تنظيم مؤسسة ميناء الجزائر

أولاً: المعطيات الهيكلية ومحتويات ميناء الجزائر

مطلا على البحر الأبيض المتوسط، يقع ميناء الجزائر بالجزء الشمالي الغربي لخليج الجزائر، يتربع على مساحة إجمالية 126 هكتار⁶¹ مع خط طولي لأرصفة الرسوب 8609,3 متر طولي. ويحتل موقعا جغرافيا استراتيجيا في حوض البحر الأبيض المتوسط و أيضا على الصعيد الوطني، مما يجعله أكبر ميناء تجاري في بمعدل حركة سنوية تقارب حوالي عشرة (10) ملايين طن.

1. القنوات الملاحية الرئيسية: يتم دخول السفن الى الميناء من خلال⁶²:

1. الممر الشمالي: يسمح بالدخول الى الميناء القديم الواقع بين الرصيف الشمالي والرصيف الجنوبي بعرض 176 مترا وعمق 12 مترا .

2. ممر الميناء القديم : يسمح بعبور حوض الميناء القديم نحو حوض أغا، عرضه 83 م و عمقه 12م

3. ممر المرفأ الكبير : يسمح بالعبور من حوض أغا نحو حوض مصطفى، عرضه 100 م و عمقه 11م.

4. الممر الجنوبي: يتيح الوصول الى حوض المصطفى الواقع بين المنحدر المستعرض لرصيف مصطفى وحاجز الأمواج الشرقية عرض 240 مترا وعمق 16 مترا .

2. منشآت حماية الميناء : ميناء الجزائر محمي بمجموعة من المباني الواقية بطول 6 كلم، و هي :

1. أربعة حواجز واقية متصلة بالبر : الحاجز الواقى خير الدين (200 م)، الحاجز الواقى الشمالي (700 م)، الحاجز الواقى (Watier) 600 م) و الحاجز كاسر الأمواج الشرقى.

2. تشكل الحواجز الواقية الأخرى، (حاجز الميناء القديم (600 م)، الحاجز الواقى أغا (600 م)، الحاجز الواقى 600م Butavand (و الحاجز الواقى مصطفى، خطأ من الشمال إلى الجنوب بطول 2894 متر طولي.

5- الأحواض : تقدر مساحة المسطح المائى ب 184 هكتار، و تضم ثلاثة أحواض كما يلي :

1. حوض الميناء القديم: بمساحة مائئة حوالي 75 هكتار و عمق متغير من 7 إلى 20 م.

2. حوض أغا : بمساحة مائئة حوالي 35 هكتار و عمق متغير من 6,5 إلى 15 م.

3. حوض مصطفى: بمساحة مائئة حوالي 74 هكتار و عمق متغير من 7 إلى 11 م.

4. الأرصفة : يتكون ميناء الجزائر من 37 رصيفا بإجمالي طول 8609,80 متر، تمتد من مرفأ الصيد البحري الواقع غرب الميناء إلى حاجز كسر الأمواج شرق الميناء.

5. بوابات الوصول :هناك 9 بوابات رئيسية للوصول إلى الميناء

⁶¹ المديرية العامة لمؤسسة ميناء الجزائر "،ميناء الجزائر تطور عبر السنوات"، ميناء الجزائر، 2014، الثلاثي الأول، العدد، 101، ص 12.

⁶² بن عبد الرحمان نعيمة، تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية مرجع سابق ص192.

وتم تقسيم ميناء الجزائر إلى ثلاث (03) مناطق إستغلال متفرقة⁶³:

1. منطقة الشمال : هي منطقة تحدها المسمكة و القبطانية من الرصيف 5 إلى الرصيف 11 ، و مخصصة لإنزال البضائع المختلفة. توفر قدرة تخزين على مساحات مسطحة ب 8226 م².
2. منطقة المركز : تحدها أحواض تصليح السفن و بعيدا نحو الشرق نهائي الحاويات من الرصيف 16 الى الرصيف 25 و تختص بالبضائع المتجانسة، البضائع المحملة في أكياس كبيرة و عتاد الدحرجة، قدرت طاقة تخزينها على المساحات المسطحة ب 161395 م².
3. منطقة الجنوب : يحدها نهائي الحاويات و كاسر الأمواج شرقا نحو الأرصفة 30 إلى 37، لضمان تنظيم محكم قسمت إلى ثلاث محطات : محطة نهائي الحاويات التي تتربع على مساحة 31 هكتار، محطة نهائي الحبوب التي تضم رصيف يستقبل سفينتين في آن واحد و في الجهة المقابلة توجد محطة نهائي المحروقات. توفر هذه المنطقة طاقة تخزين على المساحات المسطحة ب 31268 م².

ثانيا :مرافق ميناء الجزائر

تتمثل مرافق ميناء الجزائر في ما يلي⁶⁴ :

1. محطة الميناء :محطة العبارات بالجزائر العاصمة هي بنية تحتية متخصصة متاحة لشركات الشحن للسماح برسو عبارات السيارات (الأرصفة رقم 09 و 11) وكذلك عبور الركاب وركاب السيارات من وإلى العاصمة الجزائر.
2. أشكال التجديد - المزلقات :تقع في المنصتين 12 و13 وتديرها ERENAV كجزء من أنشطتها المتعلقة بإصلاح السفن.
3. محطة توليد الكهرباء :لدى سونلغاز محطة لتوليد الكهرباء تم بناؤها داخل الميناء على الرصيف رقم 26 لإنتاج الكهرباء التي تزود العاصمة.
4. حديقة الكتلة : ويعد هذا التثبيت ضروريا لأعمال صيانة البنية التحتية لميناء الجزائر العاصمة. يتم تشغيله من قبل (MEDITRAM) (سوناترام سابقا).
5. مكتب الإشارات البحرية (ONSM) :

⁶³ المديرية العامة لمؤسسة ميناء الجزائر، مرجع سابق 2014 ص12

⁶⁴ <https://www.portalger.com.dz/>. 16/05/2024-22:30

المسؤول عن تحديد الساحل الجزائري بالوسائل المرئية والصوتية والإذاعية، يمتلك المكتب ورشا ورصيفا لمعداته بالرصيف 26.

6. وحدات المنتجات البترولية :

- الوحدات الهيدروكربونية :

- نافثال البحري / فرع المحروقات : يشغل المركز البحري لميناء الجزائر العاصمة (82A) مستودعات SMC و Mory بالرصيف رقم 26 ورصيف قالة لتخزين وتوزيع المنتجات التكريرية(الديزل / زيت الوقود بمختلف اللزوجة / الزيوت البحرية)

- ميناء النفط : يتم تشغيل ميناء النفط من قبل شركة سوناطراك/نشاط التكرير والبتروكيماويات لمصفاة الجزائر (RAIG) الواقع على الرصيف رقم 37 أو رصيف لوريان.

- وحدات البيتومين :

فرع التسويق وحدة تخزين وتوزيع البيتومين التي تديرها NAFTAL Bitume وتقع على الرصيف رقم 26.

- صومعة أفقية لتغذية الماشية :

وهي عبارة عن صومعة أفقية مخصصة لنقل وتخزين المواد الخام والمنتجات المتعلقة بأنشطة الأعلاف، وتقع بالرصيف رقم 26، ويديرها المكتب الوطني للصيدلة.

- مصانع الزيت :

تقوم شركة المحروسة التابعة لشركة Agroddiv، بتشغيل 03 وحدات لإنتاج زيت الطعام بالميناء (شارع دي ديني)

- صومعة الحبوب العمودية :

تقع صومعة الحبوب بالرصيف رقم 35، والتي تشغلها الهيئة، بسعة 30.000 م³، ومجهزة برافعتين جسريتين مزودتين بمضخات شفط لتجار الحبوب.

- محطة الحاويات :تم استلام محطة الحاويات سنة 1998، وتغطي مساحة إجمالية قدرها 17 هكتارا وتحتوي

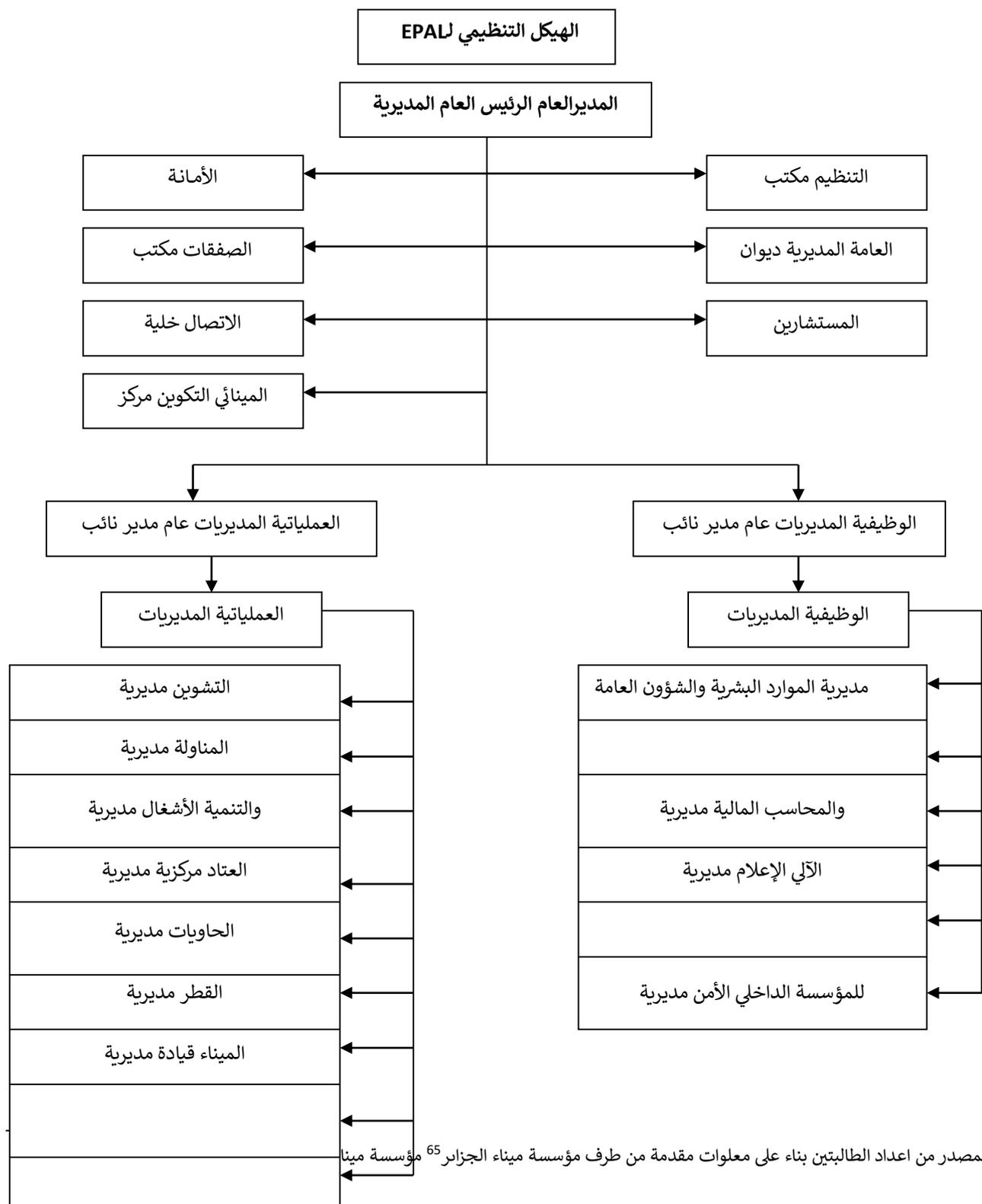
على 4 أرصفة (رقم 30 و31 و32 و33). يتم تشغيله من قبل الشركة الإماراتية موانئ دبي العالمية (DPW)

منذ عام 2009.

ثالثا: الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر

يعتبر الهيكل التنظيمي لأي مؤسسة صورة معبرة تحدد من خلالها مختلف الوظائف والمهام والمسؤوليات وكذا ترتيبها وتوزيعها على مختلف المديريات والمصالح ومما يلي تقديم الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر EPAL الذي يعبر بدوره عن ضخامة هذه الأخيرة وأهميتها البالغة على المستوى الوطني.⁶⁵

الشكل رقم (01) : الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء الجزائر



إذ ينقسم الهيكل التنظيمي لـ EPAL حسب ما سبق إلى ثلاثة أقسام رئيسية:

- المديرية العامة
- المديرية الوظيفية
- المديرية العملياتية

ومما يلي سيتم تناول كل قسم رئيسي على حدى:

1. تقديم المديرية العامة **LA DIRECTION GENERALE** : هي أعلى سلطة في الهيكل التنظيمي للمؤسسة

بقيادة المدير العام (Directeur Général (DG) والذي له السلطة على جميع المديريات الوظيفية والعملياتية

وعلى موظفيها.

ولممارسة مختلف المهام يساعد الرئيس المدير العام نائبان لهما سلطة هرمية بالتفويض على مجمل العاملين

بالمديريات التي تدخل في نطاقها هما:

- نائب مدير عام المديريات الوظيفية.
 - نائب مدير عام المديريات العملياتية.
 - زد على ذلك مجموعة من المساعدين والمستشارين في مختلف التخصصات
- تتكون المديرية العامة حسب الهيكل التنظيمي من المكاتب التالية:

- مكتب التنظيم.

- مكتب أمانة الرئيس المدير العام.

- ديوان المديرية العامة.

- مكتب الصفقات.

- مكتب المستشارين.

- خلية الاتصال.

2. تقديم المديرية الوظيفية:

وتتمثل في ستة (06) مديريات تختص بالمهام الإدارية وحسب الهيكل التنظيمي فإن هذه المديرية يحكمها بتفويض الرئيس المدير العام في السلطة الهرمية نائب مدير العام المديرية الوظيفية ونجد المهام الأساسية لهذه المديرية تتمثل فيما يلي:

- تنظيم سير وتحليل وتلخيص المعلومات

- تنشيط الهياكل العملية الخاضعة لسلطتهم التقنية.

- تنسيق الهياكل العملية الخاضعة لسلطتهم التقنية.

- جمع إجراءات الهياكل العملية الخاضعة لسلطتهم التقنية.

تتمثل المديرية الوظيفية في:

- مديرية الموارد البشرية والشؤون العامة DRHAG.

- مديرية المالية والمحاسبة DFC.

- مديرية التخطيط والإعلام الآلي DPI.

- مديرية الأمن الداخلي للمؤسسة D. SIE.

- مديرية المراقبة والفحص D. AUDIT.

- مديرية الاستغلال والتنظيم DER.

ت-تقديم المديرية العملياتية:

تتمثل في ستة (06) مديريات ذات نشاط مينائي عملياتي وحسب الكل السابق فإن هذه المديرية يحكمها بتفويض من الرئيس المدير العام في السلطة الهرمية نائب مدير عام المديرية العملياتية وتتمثل المهام الرئيسية لهذه المديرية في:

- ضمان وتنظيم حركة السفن.

- تسيير الفضاء المينائي.

- تسيير ومتابعة مختلف البضائع.

- استغلال وصيانة العتاد المينائي.
- حماية وتسيير الحاويات في الفضاء المينائي.
- تتمثل المديرية العملياتية فيما يلي :
- مديرية التكوين (حفظ وتسليم البضائع)
- مديرية المناولة
- مديرية الأشغال والتنمية
- مديرية مركزية العتاد
- مديرية القطر
- مديرية قيادة الميناء
- المطلب الثالث : حركة الملاحة البحرية في ميناء الجزائر

أولا : حركة السفن الداخلة إلى الميناء

يتم استقبال مجموعة من السفن في ميناء الجزائر كغيره من الموانئ الجزائرية تختلف و تتنوع أحجامها و أشكالها وهذا بالنظر لتعدد واختلاف البضائع فيه سواء كانت مواد بترولية (هيدروكربونية) أو بضائع عامة وغيرها ، يتميز كل نوع من البضائع بسفن متخصصة يتم استقبالها في الأرصفة 37 .

الجدول رقم (02) : تطور حركة السفن الداخلة لميناء الجزائر خلال الفترة (2013 - 2023) .

| السفن | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| السفن الداخلة | 2222 | 2250 | 2250 | 2244 | 2102 | 1982 | 1974 | 1573 | 2398 | 3871 | 4250 |

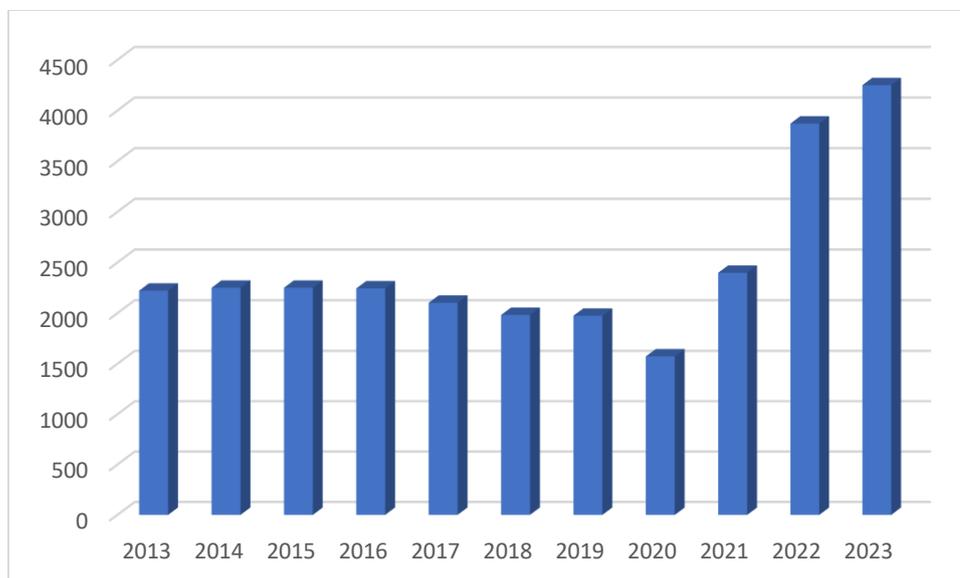
المصدر من اعداد الطالبتين بناء على احصائيات مؤسسة ميناء الجزائر <https://www.portalger.com.dz>

من خلال الجدول نلاحظ أن عدد السفن الراسية في ميناء الجزائر في سنة 2013 ، 2222 سفينة متنوعة ومتخصصة وفي سنة 2014 شهدت حركة السفن البحرية على مستوى الميناء ارتفاعا بنسبة أي زيادة قدرها 28 سفينة ليستقر عدد السفن الداخلة عند عدد ثابت في سنة 2015 ب 2250 سفينة ابتداء من 2016 بدأت حركة السفن في الانخفاض إلى غاية 2020 حيث سجلت رسو 2244 ، 2102 ، 1982 ، 1573 ، 1974 ، على التوالي أي بنسبة 6 % ، سنة 2017 ، 142 سفينة ونسبة 5 % سنة 2018 ب 120 سفينة و إنخفاض

سنة 2019 بمعدل 8 سفن ثم انخفاض ملحوظ سنة 2020 بمعدل 401 سفينة ويعود ذلك لجائحة كورونا التي كانت عائق على التجارة الخارجية .

بعدها شهدت حركة السفن الداخلة انتعاش بعد زوال جائحة كورونا حيث شهدت ارتفاع بمعدل 825 سفينة 2021 مقارنة بالسنة الماضية وبمعدل 1471 سفينة سنة 2022 وبمعدل 379 سفينة سنة 2023 وذلك بفضل انتعاش الاقتصاد الجزائري وتحسن أسعار النفط العالمية وازدياد الصادرات الجزائرية .

الشكل رقم (02) : تطور حركة السفن الداخلة للميناء خلال الفترة (2013 - 2023)



المصدر من إعداد الطالبتين اعتمادا على بيانات الجدول رقم 01

ثانيا : تطور حركة البضائع على مستوى الميناء (الإجمالية) خلال الفترة (2013 - 2023)

الجدول رقم (03) : تطور حركة البضائع العامة على مستوى ميناء الجزائر خلال الفترة (2013 - 2023) وحدة القياس :

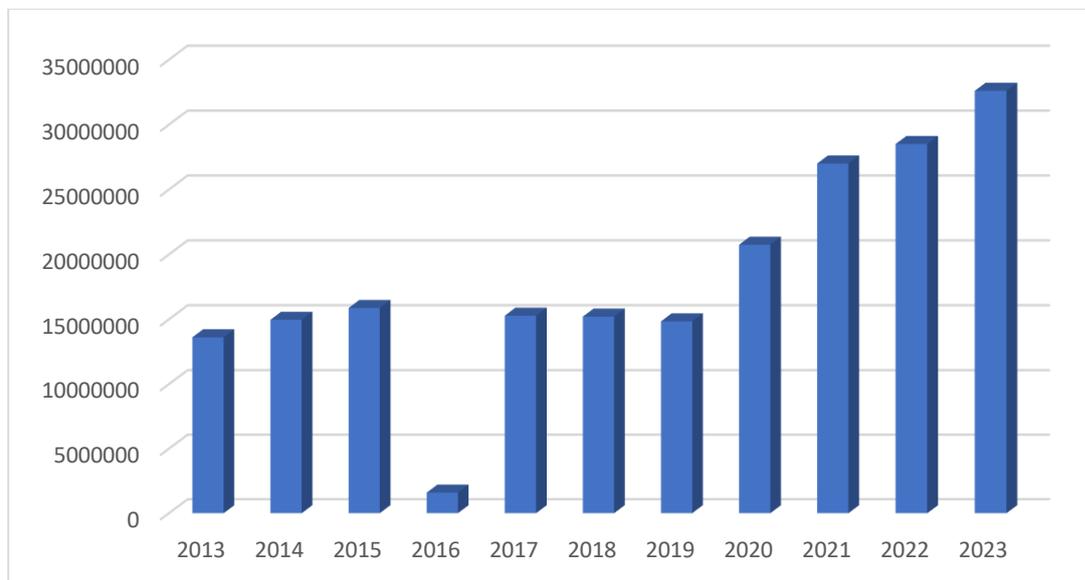
طن

| السفن | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|----------------|----------|----------|----------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|---------|
| إجمالي البضائع | 13616436 | 14964534 | 15874873 | 1594701 | 15280151 | 15210852 | 14843743 | 20750000 | 27004200 | 28504000 | 2604000 |

المصدر من إعداد الطالبتين بناء على إحصائيات السنوية لمؤسسة ميناء الجزائر/ <https://www.portalger.com.dz>

من خلال ملاحظتنا للجدول نجد أن تطور حركة البضائع شهدت تطورا ملحوظا من سنة 2013 إلى غاية 2016 شهدت ارتفاعا بنسبة 7 % ثم بنسبة 9 % بعدها 6 % إلى غاية 0.4 % ، على التوالي مقارنة كل سنة بالسنة الماضية لها بعدها شهدت انخفاضا تدريجيا من حتى سنة 2019 ويمكن إرجاع أسباب الانخفاض منذ سنة 2016 بسبب إنخفاض أسعار البترول في سنة 2015 و 2016 أما الإنخفاض الذي شهده سنة 2019 بسبب الجائحة وبعدها بدأت حركة البضائع في الإنتعاش بسبب ارتفاع أسعار البترول خاصة بعد زوال الجائحة عرفت ارتفاعا كبيرا وصل إلى غاية 3 مليون طن سنة 2023 بنسبة 50 % مقارنة ب 2013 يرجع هذا الإرتفاع بسبب انتعاش اقتصاد الجزائر والتحسن النسبي كما قلنا في أسعار النفط العالمية واستمرار تحسين خدمات الميناء .

الشكل رقم (03) : تطور حركة البضائع العامة على مستوى ميناء الجزائر خلال الفترة (2023 - 2013)



المصدر من إعداد الطالبتين اعتمادا على بيانات الجدول رقم 02

ثالثا: تطور حركة الحاويات على مستوى ميناء الجزائر خلال الفترة (2023 - 2013)

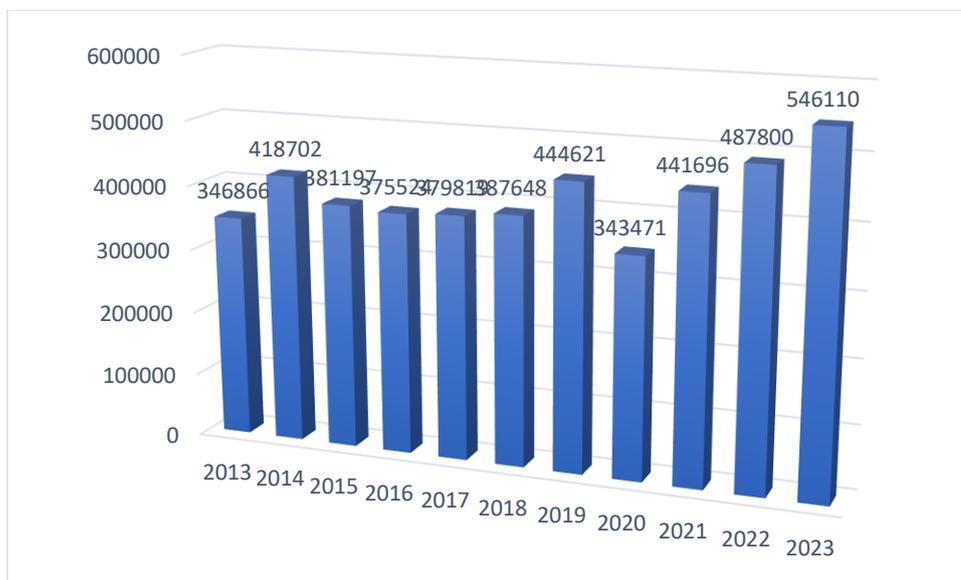
الجدول رقم (04) : تطور حركة الحاويات خلال الفترة (2023 - 2013) وحدة القياس : حاوية

| السفن | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 |
|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| الحاويات | 546110 | 487800 | 441696 | 343471 | 444621 | 387648 | 379819 | 375524 | 381197 | 418702 | 346866 |

المصدر من إعداد الطالبتين بناء على الإحصائيات السنوية لمؤسسة ميناء الجزائر/ <https://www.portalger.com.dz>

من خلال الجدول نلاحظ حركة الحاويات على مستوى ميناء الجزائر خلال الفترة المدروسة نلاحظ ارتفاع عدد الحاويات من 2013 إلى 201 حيث سجل زيادة تقدر ب 71836 حاوية وفي سنة 2015 تراجعت عدد الحاويات و انخفضت بقدر 37505 حاوية ثم استمرت في الإنخفاض إلى غاية سنة 2018 لتبدأ هذه الحركة في الارتفاع من 2019 إلى 2023 تسجل ارتفاعا ملحوظا وبشكل كبير في العام الأخير باستثناء عام 2020 بسبب الجائحة ونقص الصادرات الجزائرية والارتفاع المتزايد في سنة 2020 يعود ذلك على ازدياد الصادرات الجزائرية و ارتفاع الطلب على السلع مما يدل على التنافسية المتزايدة للإقتصاد الجزائري مما عزز مكانة ميناء الجزائر كبوابة رئيسية لإجمالي الصادرات الوطنية وذلك لاستمرار تحسين خدمات الميناء وتطوير البنية التحتية

الشكل رقم (04) : تطور حركة الحاويات خلال الفترة (2013 - 2023)



المصدر من إعداد الطالبتين اعتمادا على بيانات الجدول رقم 03

رابعا: تطور النقل بالحاويات في الجزائر للفترة 2013 - 2023

الوحدة : حاوية

الجدول رقم (05) : تطور النقل بالحاويات في الجزائر للفترة 2013 - 2023

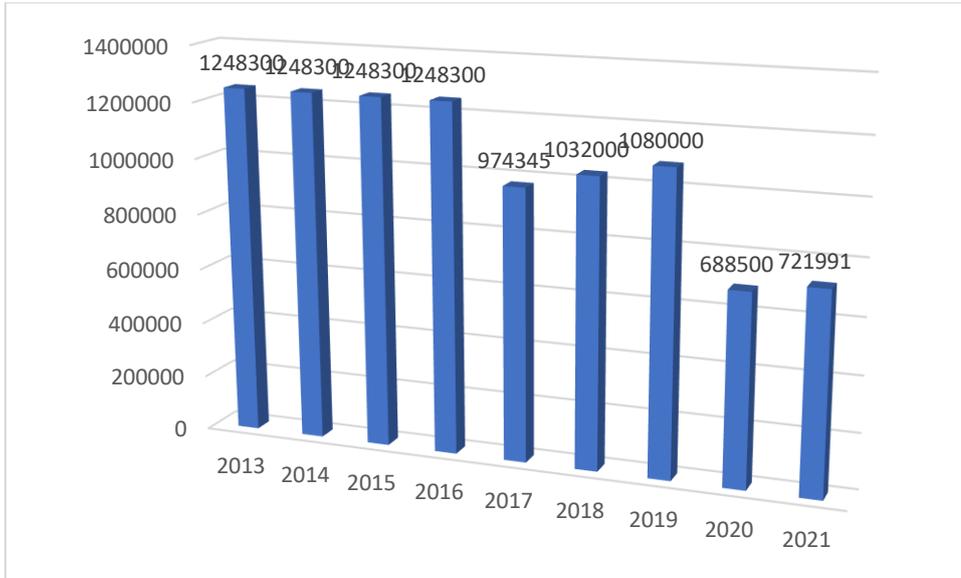
| السفن | 2021 | 2020 | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 |
|---------------------|--------|--------|--------|---------|--------|---------|---------|---------|---------|
| حجم النقل بالحاويات | 721991 | 688500 | 108000 | 1032000 | 974345 | 1248300 | 1248300 | 1248300 | 1248300 |

المصدر : من إعداد الطالبتين بناء على تقرير البنك الدولي عن إحصائيات الجزائر حول النقل البحري . www

albankaldowli.org

يعد النقل بالحاويات الأهم والأساس في النقل البحري ، حيث يعرف في السنوات الأخيرة تحديات وتطورات وهذا لاختلال التوازن المستمر في السوق بين التجارة و قدرة الأسطول على الإمداد ، فضلا عن القواعد التنظيمية للبيئة الآخذة بالتغيير كما يعكس جودة و قدرة واستيعاب الموانئ البحرية وفي الشكل الموالي سنتطرق إلى تطور النقل بالحاويات في الجزائر والذي يقاس ب (20 قدم) :

الشكل رقم (05) : تطور النقل بالحاويات في الجزائر للفترة 2013 – 2023



المصدر : من إعداد الطالبتين بناء على بيانات الشكل رقم 04

نلاحظ من الشكل رقم (05) أن النقل بالحاويات في الجزائر بين الفترة 2013 – 2021 كان يعرف ارتفاعا كبيرا بنسبة تقارب 45 % من سنة 2023 إلى 2016 وهذا كأقصى حد سجله النقل بالحاويات في الجزائر ويعود ذلك لتحسن خدمات النقل بالإضافة إلى ارتفاع معدلات التجارة الخارجية وبمعدل ثابت قدره 1248300

خامسا: انتظار السفن العالقة وبقائها على الرصيف

1. انتظار السفن العالقة خلال الفترة (2013 – 2023)

إن إجراءات السفن في ميناء الجزائر بمجرد وصول السفينة الى حوض الميناء تتولى المصالح المختصة من خلال قاعة الضبط ، تأمين رسوها في أفضل الظروف على الرصيف المخصص لها باستخدام مناورات باحترافية عالية ، يتم أخذ خصائص السفن وحساب التنصيب في الأرصفة بعين الاعتبار مسبقا قبل ذلك هناك التنصب في الأرصفة والبندر أو الشعاع حيث يقسم في ميناء الجزائر إلى 4 مناطق مختلفة ومتباعدة .

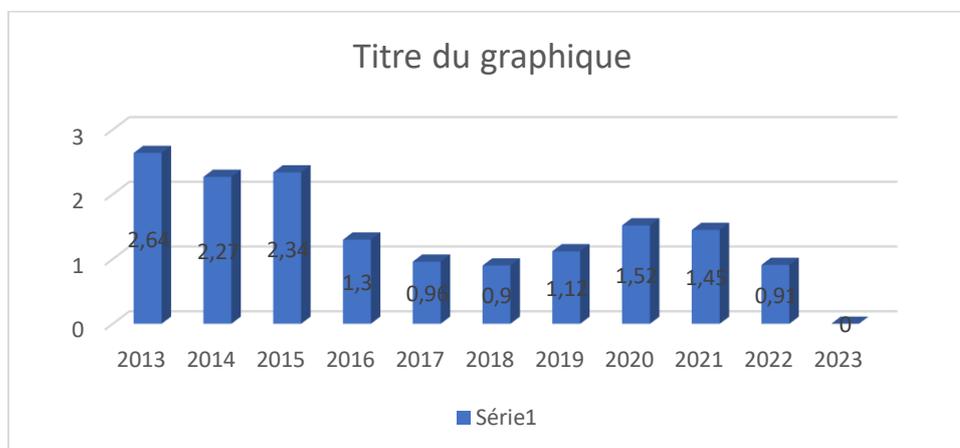
الجدول رقم (06): معدل انتظار السفن العالقة خلال الفترة 2013 - 2023

| السنة | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| الانتظار في الشعاع | 2.64 | 2.27 | 2.34 | 1.3 | 0.96 | 0.9 | 1.12 | 1.52 | 1.45 | 0.91 | - |

المصدر: من إعداد الطالبتين بناء على احصائيات مؤسسة ميناء الجزائر l'épal

نلاحظ من خلال تحليلنا للجدول أن متوسط انتظار السفن في الشعاع شهد انخفاض في السنوات الأخيرة مقارنة بالسنوات الأولى وخلال سنة 2013 شهدت ارتفاع في مدة الانتظار، بعدها بدأت في الانخفاض سنة 2014 بقدر 0.37 يوم أي ما يعادل 9 ساعات وهذا يعود إلى سير العمليات اللوجستية في أقصر وقت ممكن، لتعاود الارتفاع سنة 2015 بمدة تقدر 0.07 يوم أي ما يمثل 1 ساعة ونصف تقريبا أي ارتفاع طفيف جدا وسنة 2016 شهدت انخفاضا ملحوظا بمدة تقدر 1.3 يوم أي ما يمثل 31 ساعة و 12 دقيقة ليستمر الانخفاض سنتي 2017 و 2018 ويعود ذلك الى ازدياد حركة الملاحة البحرية وازدياد الصادرات والواردات وكذلك ازدحام الميناء في بعض الفترات، ازدياد عدد الأرصفة المتاحة وتحسن كفاءة عملية الميناء بعد 2019 بسبب جائحة كورونا وتوقف النشاط رغم تحسن كفاءة العمليات الى 2022 شهدت انخفاض بشكل ملحوظ بمدة 0.91 أما في سنة 2023 لم يتم الإعلان عن مدة الانتظار.

الشكل رقم (06): معدل انتظار السفن العالقة 2013 - 2023.



المصدر : من إعداد الطالبتين بناء على بيانات الجدول رقم 05

(ب) بقاء السفن على الرصيف

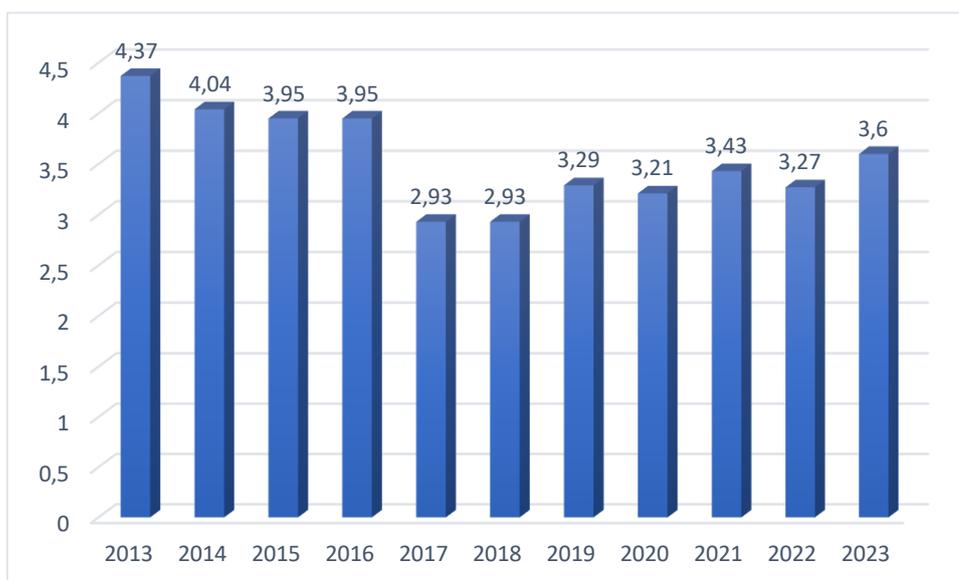
الجدول رقم (07) : معدل بقاء السفن على الرصيف في ميناء الجزائر (2013-2023) (وحدة القياس:يوم)

| السنة | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 |
|-------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| البقاء على الرصيف | 4.37 | 4.04 | 3.95 | 3.95 | 2.93 | 2.93 | 3.29 | 3.21 | 3.43 | 3.27 | 3.60 |

المصدر : من إعداد الطالبتين اعتمادا على احصائيات مؤسسة ميناء الجزائر

من خلال الجدول نجد معدل بقاء السفن على الرصيف شهد انخفاضا من 2013 الى 2018 بعدما كانت المدة 4.37 يوم الى وصولها إلى 2.93 وهذا سبب تراجع حجم حركة الحاويات بعد سنة 2018 عرفت ارتفاعا ملحوظا ليصل الارتفاع في الاستمرار إلى غاية 2023 سبب زيادة الصادرات وحركة الحاويات، أدى إلى الضغط على الميناء وازدحامه .

. 2013 - 2023 الشكل رقم (07) : معدل بقاء السفن على الرصيف خلال فترة



06 المصدر من إعداد الطالبتين اعتمادا على بيانات الجدول رقم

● أنشطة ميناء الجزائر لعام 2024

أولاً: شهر جانفي

1. التحليل الكلي لحركة البضائع

الجدول رقم (08) : التحليل الكلي لحركة البضائع

| الأقسام | الوحدة | (البضائع الداخلة) النازلة | | | (البضائع الخارجة) الصاعدة | | | المجموع | |
|-------------------------------|--------|-----------------------------|-------|-------|-----------------------------|-------|------|---------|-------|
| | | النسبة | 2024 | 2023 | النسبة | 2024 | 2023 | النسبة | 2024 |
| حركة البضائع غير هيدروكربونية | طن | 9.67% | 36313 | 33112 | 18.41% | 5531 | 4689 | 10.75% | 41867 |
| حركة البضائع الهيدروكربونية | طن | 52.55% | 23324 | 15289 | 104% | 98252 | 4812 | 64.91% | 33149 |
| المجموع | / | 23.21% | 59638 | 48402 | 61.84% | 15378 | 9502 | 29.55% | 75016 |

المصدر من إعداد الطالبتين بناء على إحصائيات جريدة أصداء ميناء الجزائر العدد 199 ص 07

بلغ الحجم الإجمالي للبضائع التي يتم تفريغها بميناء الجزائر والتي تمت معالجتها بواسطة L'EPAL 596385

طن في جانفي 2024 مقارنة ب 484028 طن في جانفي 2023 أي بزيادة 23.21% ويرجع ذلك أساسا

إلى زيادة واردات المواد الهيدروكربونية بنسبة 53% وزيادة حجم الحاويات بنسبة 13% .

2. حركة الحاويات

جدول رقم (09): حركة الحاويات

| الحاويات | مارس | | النسبة |
|----------------|------------|------------|---------|
| | انجاز 2023 | انجاز 2024 | |
| الممتلئة | 12359 | 11857 | -4.06% |
| النازلة | 10898 | 9879 | -9.35% |
| الصاعدة | 1461 | 1978 | 35.39% |
| الفارغة | 10238 | 8199 | -19.92% |
| النازلة | - | - | - |
| الصاعدة | 10238 | 8199 | -19.92% |
| العدد الإجمالي | 22597 | 20056 | -11.24% |
| اجمالي الحمولة | 186216 | 169550 | -8.95% |
| النازلة | 142210 | 120991 | -14.92% |
| الصاعدة | 44007 | 48559 | 10.35% |
| صافي الحمولة | 136503 | 125427 | -8.11% |
| النازلة | 118234 | 99257 | -16.05% |
| الصاعدة | 18269 | 26170 | 43.25% |

المصدر من إعداد الطالبتين بناء على احصائيات جريدة أصداء ميناء الجزائر العدد 199 ص 07

سجلت حركة الحاويات خلال شهر جانفي 2024 ارتفاعا ملحوظا بنسبة مقارنة بشهر جانفي 2023 وذلك بعد

توسيع قائمة المنتجات المستوردة لتغطية الحاجة الوطنية ويتم توزيعها على النحو التالي :

الحاويات الممتلئة : 12664 مكافئة بزيادة قدرها (15.25 %) مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي 2023

الحاويات الفارغة : 10327 مكافئة بزيادة قدرها (82 %) مقارنة بنفس العام 2023 .

3. معدل انتظار السفن

جدول رقم (10) : معدل انتظار السفن

| نوع السفينة | | متوسط (معدل) انتظار السفن العالقة | | | | متوسط بقاء السفن على الرصيف | | | |
|---------------------------------|--|-------------------------------------|------|----------------|-----------------|-----------------------------|------|----------------|-----------------|
| | | 2024 | 2023 | النسبة المئوية | الانحراف المطلق | 2024 | 2023 | النسبة المئوية | الانحراف المطلق |
| متوسط انتظار سفن l'épal | | 1.34 | 0.79 | 68.96% | 0.55 | 4.04 | 3.50 | 15.59% | 0.55 |
| المتوسط العام لمدة انتظار السفن | | 1.16 | 0.67 | 74.34% | 0.49 | 4.28 | 3.30 | 29.58% | 0.98 |

المصدر جريدة أصداء ميناء الجزائر العدد 199 ص 07

بلغ المتوسط الإجمالي لوقت انتظار السفن العالقة 1.16 يوم في جانفي 2024 مقارنة ب 0.67 يوم في جانفي 2023 . ويبلغ متوسط إجمالي لمدة بقاء السفن على الرصيف المعالجة من طرف المؤسسة المينائية l'épal بزيادة من 3.5 يوم من جانفي 2023 إلى 4.04 يوم في جانفي 2024 وتفسر هذه الزيادة بسبب زيادة حركة الملاحة .

ثانيا : شهر فيفري

1. حركة البضائع

جدول رقم (11) : حركة البضائع

| الأقسام | الوحدة | البضائع النازلة | | | البضائع الصاعدة | | | المجموع | | |
|------------------------------|--------|-----------------|------------|--------|-----------------|------------|--------|---------|--------|--------|
| | | النسبة | 2024 | 2023 | النسبة | 2024 | 2023 | النسبة | 2024 | 2023 |
| حركة البضائع | طن | 1.40 - % | 2837 70 | 287802 | 13.36% | 51226 | 45189 | 0.6% | 334996 | 332991 |
| حركة البضائع الهيدرو كربونية | طن | 19.06% - | 1560 29 | 192763 | 12.29% - | 60116 | 68542 | 17.28% | 216145 | 261304 |
| المجموع | | 8.48% - | 4397 99 | 480565 | 2.10% - | 11134 2 | 113730 | 7.26% - | 551141 | 594295 |

المصدر جريدة أصداء ميناء الجزائر العدد 199 ص 06

بلغ الحجم الإجمالي للبضائع التي تم تفرغها بميناء الجزائر والتي تمت معالجتها بواسطة مؤسسة الميناء l'épal 439799 طن في فيفري 2024 مقارنة ب 480.565 طن في فيفري 2023 ، أي نسبة (8.48 - %) ويرجع ذلك أساسا إلى انخفاض واردات المحروقات (المواد الهيدروكربونية) بنسبة (19 - %) والسكر بنسبة (79 - %) كما انخفض حجم البضائع المشحونة بنسبة (2.10 - %) بإجمالي 111342 طن في فيفري 2024 بدلا من 1113730 طن في فيفري 2023.

2. حركة الحاويات

جدول رقم (12) : حركة الحاويات

| الفجوة % | جانفي | | الحاويات | |
|----------|------------|------------|---------------------|-------|
| | انجاز 2024 | انجاز 2023 | | |
| 15.25% | 12664 | 10988 | المتلثة | |
| 16.65% | 11214 | 9613 | النازلة (الداخلة) | تفريغ |
| 5.45% | 1450 | 1375 | الصاعدة (الخارجة) | تحميل |
| 82.01% | 10327 | 5674 | الفارغة | |
| 82.01% | 10327 | 5674 | النازلة (الداخلة) | تفريغ |
| | | | الصاعدة (الخارجة) | تحميل |
| 37.98% | 22991 | 16662 | العدد الإجمالي | |
| 17.45% | 193552 | 164792 | اجمالي الحمولة | |
| 12.95% | 149938 | 132744 | النازلة (الداخلة) | تفريغ |
| 36.09% | 43614 | 32048 | الصاعدة (الخارجة) | تحميل |

| | | | | |
|--------|--------|--------|---------------------|-------|
| 11.58% | 142971 | 128136 | صافي الحمولة | |
| 12.25% | 125267 | 111595 | النازلة (الداخلة) | تفريغ |
| 7.04% | 17704 | 16541 | الصاعدة (الخارجة) | تحميل |

المصدر من إعداد الطالبتين بناء على احصائيات جريدة أصداء ميناء الجزائر العدد 199 ص 06

سجلت حركة الحاويات خلال شهر فيفري 2024 التي تمت معالجتها بواسطة مؤسسة ميناء الجزائر على النحو الآتي :

الحاويات الممتلئة : 11150 مكافئة بزيادة قدرها (13.54 %) مقارنة بنفس الفترة من العام السابق

الحاويات الفارغة : 10720 حاوية مكافئة بزيادة قدرها (15.90 %) مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي .

3. معدل انتظار السفن

جدول رقم (13) : معدل انتظار السفن

| نوع السفينة | | متوسط (معدل) انتظار السفن العالقة | | | متوسط بقاء السفن على الرصيف | |
|---------------------------------|--|-------------------------------------|------|----------------|-----------------------------|----------------|
| | | 2023 | 2024 | النسبة المئوية | الانصراف | النسبة المئوية |
| متوسط انتظار السفن | | 0.63 | 1.25 | 97.88% | 0.68 | 4.35 |
| المتوسط العام لمدة انتظار السفن | | 0.63 | 1.25 | 97.88% | 0.68 | 4.35 |
| المتوسط العام لمدة انتظار السفن | | 0.50 | 1.34 | 167% | 0.84 | 4.47 |

المصدر من إعداد الطالبتين بناء على احصائيات جريدة أصداء ميناء الجزائر العدد 199 ص 06

يبلغ متوسط الإجمالي لوقت انتظار السفن العالقة 1.34 يوما في فيفري 2024 مقارنة ب 0.5 يوم في فيفري

2023 . يبلغ المتوسط الإجمالي لمدة بقاء السفن على الرصيف المعالجة من طرف المؤسسة المينائية L'epal

بزيادة من 3.36 يوم في فيفري 2023 إلى 4.35 يوم في فيفري 2024 .

ثالثا: شهر مارس

2. التحليل الإجمالي لحركة البضائع

جدول رقم (14) : التحليل الإجمالي لحركة البائع

| النسبة | المجموع | | البضائع الصاعدة | | | البضائع النازلة | | | الوحدة | |
|--------|---------|-------|-----------------|------|-------|-----------------|-------|-------|--------|-----------------------------|
| | 202 | 2023 | النسبة | 2024 | 2023 | النسبة | 2024 | 2023 | | |
| 1.72%- | 442 | 45018 | 8.02% | 5830 | 53980 | - | 38414 | 39620 | طن | حركة البضائع خارج المحروقات |
| | 449 | 4 | | 7 | | 3.04% | 2 | 5 | | |
| 15.64% | 191 | 27732 | 50.77% | 2368 | 48104 | - | 16808 | 17922 | طن | حركة البضائع الهيدروكربونية |
| | 763 | 5 | | 0 | | 6.21% | 3 | 1 | | |
| | 1 | | | | | | | | | |
| 6.39%- | 634 | 67750 | 19.69% | 8198 | 10208 | - | 55222 | 57542 | | المجموع |
| | 212 | 9 | | 7 | 4 | 4.03% | 5 | 5 | | |

المصدر من إعداد الطالبتين بناء على احصائيات جريدة أصداء ميناء الجزائر العدد 200 ص 07

بلغ الحجم الإجمالي للبضائع التي تم تفرغها بميناء الجزائر و المجهزة بواسطة شركة l'épal 52225 طن في مارس 2024 مقابل 575425 طن في مارس 2023 ونلاحظ تراجع بنسبة -4.03% ويرجع ذلك الى انخفاض الواردات المنتجات البترولية بنسبة (-6.21%) وانخفاض حجم البضائع المشحونة بنسبة (-19.69%) بإجمالي 81987 طن في مارس 20 بدلا من 102084 طن في مارس من السنة المالية المنتهية 2023 .

3. حركة الحاويات

جدول رقم (15) : حركة الحاويات

| النسبة | مارس | | الحاويات |
|---------|------------|------------|----------------|
| | 2024 انجاز | 2023 انجاز | |
| -4.06% | 11857 | 12359 | الممتلئة |
| -9.35 | 9879 | 10898 | النازلة |
| 35.39 | 1978 | 1461 | الصاعدة |
| -19.92% | 8199 | 10238 | الفارغة |
| | - | - | النازلة |
| -19.92% | 8199 | 10238 | الصاعدة |
| -11.24% | 20056 | 22597 | العدد الإجمالي |
| -8.95% | 169550 | 186216 | اجمالي الحمولة |
| -14.92% | 120991 | 142210 | النازلة |
| 10.35% | 48559 | 44007 | الصاعدة |
| -8.11% | 125427 | 136503 | صافي الحمولة |
| -16.05% | 99257 | 118234 | النازلة |
| 43.25% | 26170 | 18269 | الصاعدة |

07المصدر من إعداد الطالبتين بناء على احصائيات جريدة أصداء ميناء الجزائر العدد 200 ص

في مارس 2024 تم توزيع حركة الحاويات التي تمت معالجتها بواسطة مؤسسة ميناء الجزائر على النحو التالي
 الحاويات الممتلئة 11857 حاوية مكافئة بانخفاض قدره (-4.06) % مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي
 (2023) ، الحاويات الفارغة 8199 حاوية مكافئة بزيادة قدرها ب (- 19.92) % مقارنة بنفس الفترة من
 العام الماضي (2023) .

ثالثا: معدل انتظار السفن

جدول رقم (16) : معدل انتظار السفن

| نوع السفينة | | متوسط (معدل) انتظار السفن (العالقة) | | | | متوسط بقاء السفن على الرصيف | |
|---------------------------------|--|---|------|---------------------|-------------------|-----------------------------|------------------|
| | | 2024 | 2023 | الانحراف (يوم) | النسبة المئوية | 2024 | 2023 |
| متوسط انتظار السفن | | 1.84 | 0.67 | 1.17 | 174.04 % | 4.45 | 3.38 |
| المتوسط العام لمدة انتظار السفن | | 1.79 | 0.63 | 1.16 | 185% | 4.73 | 3.39 |
| | | | | | | النسبة المئوية | الانحراف (يوم) |
| | | | | | | 31.93% | 1.08 |
| | | | | | | 39.42% | 1.34 |

المصدر من إعداد الطالبتين بناء على احصائيات جريدة أصداء ميناء الجزائر العدد 200 ص 07

ويبلغ المتوسط الإجمالي لمدة الانتظار السفن العالقة 1.79 يوم في مارس 2024 مقارنة ب 0.63 يوميا في
 مارس من العام الماضي .

يبلغ متوسط إجمالي مدة الإقامة للسفن على الرصيف المعالجة من قبل l'épal زيادة من 3.38 يوم في
 مارس 2023 إلى 4.45 يوم في مارس 2024 .

المبحث الثاني :التحديات البيئية التي تؤثر على منظومة النقل البحري على مستوى ميناء الجزائر

يعد موضوع البيئة من بين أهم المواضيع المستجدة التي درست مؤخرا في النقل البحري وأحد أبرز المقومات
 الطبيعية للعالم بصفة عامة والجزائر بصفة خاصة حيث نالت اهتماما كبيرا وذلك راجع لأهمية البيئة البحرية في
 حد ذاتها والتي أضحت تمثل ثروة لا يستهان بها في الاقتصاد الدولي والإقليمي والوطني و الاستخدامات الواسعة
 والمتزايدة للبحار والمحيطات في عصرنا هذا تلعب دورا حيويا في الحفاظ على التوازن البيئي لكن بكثرة هذه
 الاستخدامات للبحار زادت عملية التلوث البحري وأصبح يهدد بآثار مدمرة على الموارد الحية وصحة الانسان ادى
 ذلك إلى عرقلة النشاط البحري.والجزائر كغيرها من الدول تعاني من مشاكل وتحديات بيئية لذلك سوف نتطرق في

مبحثنا هذا على إبراز هذه التحديات وكيف سعت الجزائر كغيرها من الدول الى الحد منها والسعي وراء تبني نقل بحري أخضر مستدام.

المطلب الأول: أهم مسببات المخاطر البيئية التي تؤثر على النقل البحري
1- التلوث الناجم عن الانبعاثات وتسرب النفط في البحر

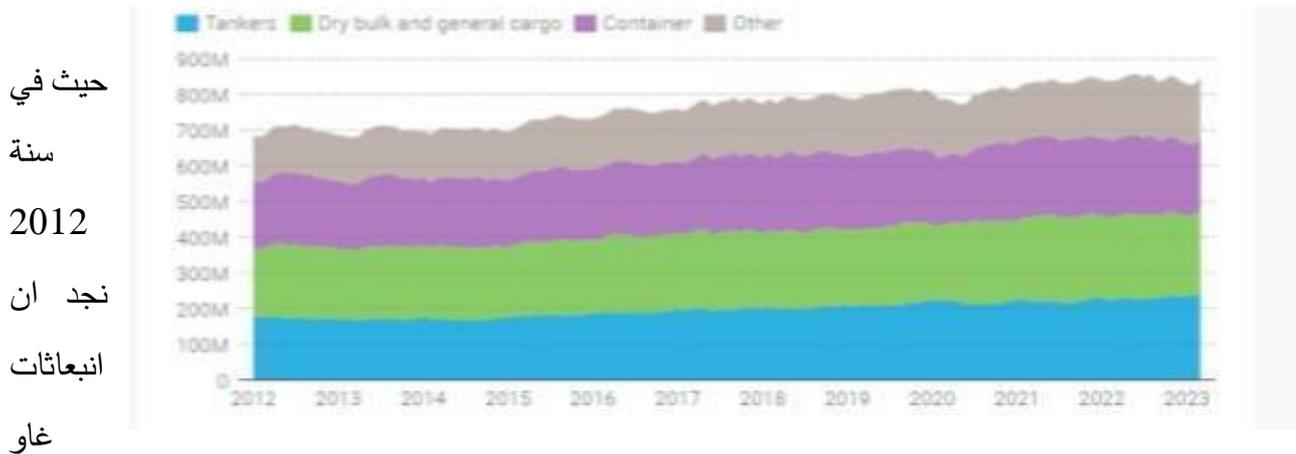
يعد النفط والى يومنا هذا أفضل مصادر الطاقة وأكثرها استعمالا الشيء الذي جعل منه سوقا دوليا يأتي في مقدمة المنتجات العالمية الأكثر تداولاً إذ ان قيمة النفط المنقولة بحرا تكاد تصل الى حوالي 66 من مجموع الناتج النفطي في العالم ومع ذلك تبقى مخاطر نقله وسوء استخدامه تمثل تهديدا حقيقيا على البيئة البحرية بحيث انه يستطيع ان ينتشر الى مسافات تقاس بالكيلومترات خلال دقائق معدودة

يمثل النقل البحري أكثر من 80 % من حجم التجارة العالمية ما يقارب 3 % من انبعاثات الغازات الدفيئة العالمية وتساعد الانبعاثات بنسبة 20 ب% خلال عقد واحد فقط .

كما نرى في الشكل الاتي الانبعاثات التي تشكلها مختلف الأنواع من السفن على المستوى العالمي كما جاء في تقرير الأونكتاد سنة 2023 فنجد أن الانبعاثات زادت كميتها ونسبتها لمدة 11 سنة .

الشكل رقم (08) انبعاثات ثاني اكسيد الكربون حسب أنواع السفن الرئيسية بالطن 2012-2023

المصدر الاونكتاد بناءا على البيانات المقدمة من marine benchmark جوان 2023

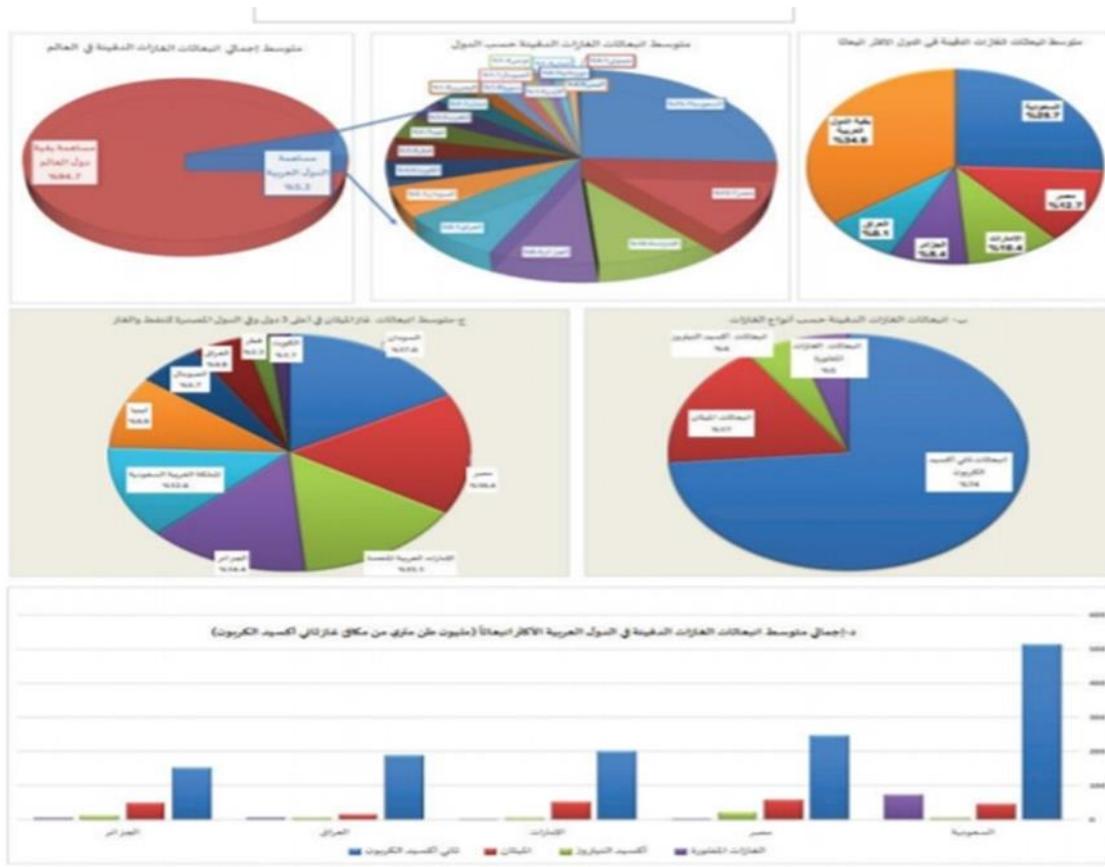


ثاني اكسيد الكربون حوالي 150 مليار طن في سفن الركاب او الناقلات لتصل إلى 220 مليار طن بالتقريب في سنة 2023، أما بالنسبة لسفن البضائع السائبة الجافة والبضائع العامة كانت بقيمة 450 مليار طن سنة 2012 لتصل بالتقريب الى 480 مليار طن سنة 2023 سفن الحاويات قدرت بقيمة 550 مليار طن سنة 2012 لتصل الى 650 مليار طن سنة 2023 أما بالنسبة للسفن المتبقية تشمل البضائع السائبة السائلة وغيرها كالنفط والغاز وهي أكثر السفن ضررا وانبعاثا للغازات فنجد قيمتها تتراوح بين 680 مليار طن سنة 2012 لتصل بالتقريب الى 830 مليار طن سنة 2023، هذا ما يفسر التهديد والخطر الذي تلحقه هذه السفن بصفة خاصة على النقل البحري، أما بالنسبة على مستوى الدول العربية نجد كما هو موضح في الشكل التالي⁶⁶ :

2016-2018 الشكل رقم(09)المتوسط السنوي لانبعاثات الغازات الدفيئة في الدول العربية للفترة

انظر إلى الملاحق من (02 الى 06)

⁶⁶ صندوق النقد العربي لتقرير الاقتصادي العربي الموحد الفصل العاشر التغير المناخي في الدول العربية الامارات المتحدة العربية ص253



المصدر : التقرير الاقتصادي العربي الموحد 2022

بلغ متوسط انبعاثات الغازات الدفيئة السنوية للفترة الممتدة من 2016 الى غاية 2018 حوالي 48.1 مليار طن مكافئ غاز ثاني اكسيد الكربون وبلغ متوسط انبعاثات حوالي 2.5 مليار طن أي ما يعادل 50.3 في % من متوسط إجمالي الفترة المذكورة ويشكل متوسط انبعاثات السعودية ومصر والإمارات والجزائر والعراق حوالي 65 % من متوسط إجمالي انبعاثات الدول العربية وتتصدر كل من السودان مصر انبعاثات غاز الميثان وتأتي بعدها الجزائر والسعودية والإمارات بسبب إنتاج الغاز الطبيعي وكما هو موضح في الشكل الجزائر يتشكل متوسط انبعاثات الغازات حوالي 8.5 % كثالث مرتبة، والمرتبة الرابعة في انبعاثات الميثان في أعلى 3 دول المصدرة للنفط والغاز

2- التلوث البحري الناجم عن مخلفات الصناعة المرمية دون المعالجة

نتيجة تمركز السكان في المدن الساحلية زادت نسبة التلوث بفعل الأنشطة الصناعية لتبقى النفايات المنزلية وتلك القمامة المرمية في البحار دون معالجة عاملاً أساسياً في تلويث السواحل والبحر بصفة عامة فقد دلت الفحوصات

المخبرية التي أجريت على مياه البحر المتوسط أنه من بين البحار الأكثر تلوثا وأشارت منظمة (قرينبس) بأن ما يزيد عن 210276 طن من المخلفات الصناعية تقذف سنويا في مياه المتوسط منها 85 غير معالجة⁶⁷

تحدث هذه النفايات والمخلفات ضررا كبيرا للبيئة البحرية ما لم تعالج وتسحق تطهر قبل تصريفها في البحر، حيث تتزايد هذه النفايات والمخلفات بزيادة السفن والنقل البحري للبضائع وحتى الأشخاص، وخاصة النفايات صعبة التحلل كالبلستيك فهي بمثابة خطر دائم يهدد البيئة البحرية.⁶⁸

3- التلوث بفعل الصيد البحري المفرط

يعتبر الصيد البحري موردا اقتصاديا هاما و مصدرا غذائيا فعالا اذ انه بلغ مخزون الصيد البحري العالمي في سنة 1988 ما يقارب 98 مليون طن وتحمل الجزائر المرتبة العشرين عالميا بمخزون سمكي يقدر ب 500000 طن وإنتاجها السنوي يقدر ب113000 طن سنويا ومن بين الاسماك الاكثر صيدا في المياه الجزائرية سمك التونة السردين المرلون السالمون.

هنا ما يزيد الأمر خطورة هو استعمال بعض الدول طرق ووسائل محرمة قانونا كاستعمال المتفجرات لصيد أكثر وزن ممكن ذلك دعت منظمة الـ(fao) في شهر جويلية 2005 في بيان صادر عنها بلدان المتوسط الى مواصلة العمل المشترك لتعزيز التعاون من أجل المحافظة على المصايد واعادة تكوين الارصدة المستنفدة ويقول البيان بشأن الاستغلال المفرط ان كميات الصيد في البحر المتوسط والأسود وصلت ما يقارب 1500000 طن سنويا ومن بينها نجد تونة الوراق البونيط...

ونفس الشيء يقال عن تجاوزات صيد المرجان يدخل في تكوين النظام الإيكولوجي فنظرا لقيمه المالية أصبح محلا للنشاط غير شرعي وبوسائل محظورة عالميا ويستعمل في الغالب المهربين لصيده ووسائل محرمة قانونيا وفي غياب الرقابة الصارمة ونجد هذا النوع في القالة وعنابة.⁶⁹

⁶⁷ وعلي جمال التلوث البحري العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربة المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل العدد الثاني 2014 ص110

⁶⁸ احمد محمود الجمل حماية البيئة البحرية من التلوث ، منشأة المعارف البحرين، 2007،ص43

4- التلوث بفعل تغير المناخ على مستويات البحار ارتفع مستوى سطح البحر في المتوسط بحوالي (15-25 سنتيمتر خلال الفترة 1971-1990 وارتفع نحو 1.9 من (0.8 الى 2.9) ملمتر في السنة خلال 1971-2006

كما زاد نسق ارتفاعه ليصل الى 3.7 من (3.2-4.2) ميليمتر في السنة خلال الفترة 2006-2018 وعليه فإن المناطق الساحلية العربية المقدر طولها بحوالي 34 ألف كيلومتر والتي تبلغ نسبة المسكون منها 50 % مهددة بارتفاع مستويات البحار حيث تشير بعض النماذج المحاكاة إلى أن حوالي 42 ألف كيلومتر مربع سوف تتأثر بشكل مباشر بهذا الارتفاع بما يؤدي الى نزوح السكان والتأثير على اختفاء وتدمير بعض الموانئ علما ان درجات تأثر الدول العربية بارتفاع مستويات البحار سوف تتفاوت من دولة لأخرى .⁷⁰

5- الحوادث والاصطدامات

تشكل تهديدا كبيرا في البيئة البحرية حيث تتسبب في خسائر بشرية ومادية كبيرة وذلك بسبب الاحوال الجوية السيئة أو الاصطدام في الجبال الجليدية أو التضاريس البحرية وازضافة إلى ذلك تصادم السفن وناقلات النفط الذي يترتب عنها تسرب هائل للنفط في البحر وتسرب الوقود والمواد الكيماوية مما يؤثر على النظام البيئي البحري و وموت الكائنات البحرية بسبب مخلفات الحطام نجد كذلك الأعطال التقنية كسبب لهذه الحوادث كأنظمة الملاحة كعد اتباع بروتوكولات السلامة أو تجاهل إشارات الإنذار أو الاتصالات التقنية أو الميكانيكية كفشل المحركات ومن أشهر هذه الحوادث والتصادمات حادثة (توري كانيون) والتي خلفت عند غرقها أزيد من 13 ألف طن من الزيت الخام المسرب في البحر .

6- التكنولوجيا القديمة وتقدم أسطول الشحن وضيق الموانئ ففي بداية 2023 كان عمر السفن التجارية في المتوسط 22.2 عاما أي أكبر بستين مما كانت عليه قبل عقد من الزمن يتجاوز عمر أكثر من نصف الأسطول العالمي 15 عاما .

يواجه ملاك السفن التحدي المتمثل في تجديد الأسطول دون وضوح فيما يتعلق بأنواع الوقود البديلة والتكنولوجيا المراعية للبيئة والانظمة التنظيمية لتوجيه أصحاب السفن والموانئ في حين تواجه محطات الموانئ تحديات مماثلة عن اتخاذ قرارات استثمارية حاسمة .

⁷⁰ صندوق النقد العربي مرجع سابق 2022 ص251

وهذه من أكبر التحديات التي تواجه ميناء الجزائر لأنه يعتبر من أقدم الموانئ ويعود السبب الرئيسي موقعه الجغرافي الضيق المحصور بين التلال والجبال مما أدى ذلك إلى الحد من التوسع الكبير فيه.

كذلك نجد البنية التحتية القديمة لأن بعض المرافق فيه تعود إلى فترات تاريخية قديمة ولم تعد تلبي متطلبات النقل البحري الحديث والارصفة المحدودة الغير كافية لاستيعاب حجم الحركة البحرية المتزايدة مما يؤدي إلى الضغط التشغيلي وارتفاع فترات انتظار السفن .

7-عدم اتباع المعايير واللوائح والقوانين المحلية والدولية : عدم اتساق القوانين الوطنية واللوائح مع أحكام الاتفاقيات الدولية أي عدم وجود تشريع موحد لا يوجد في مجال حماية البيئة البحرية من التلوث تشريع موحد وشامل وكامل إذ بالرغم من وجود ترسانة من النصوص القانونية إلا أنها مبعثرة هنا وهناك يصعب تحقيق الأهداف الموجودة منها.

8-نقص الإمكانيات المادية والموارد المالية والبشرية يحتاج التطبيق الفعلي للنصوص القانونية المتعلقة بحماية البيئة البحرية توفير الكثير من الإمكانيات المادية والتجهيزات المتطورة نظرا لأن المشرع الجزائري رهن الكثير من الجرائم والمخالفات بكثير من العناصر الفنية والتقنية التي غالبا ما تكون مفقودة

9-نقص التصورات والاستراتيجيات الخاصة بمكافحة التلوث البحري لم يتم لغاية اليوم في الجزائر اعداد واصدار تصور خاص بالسياسة والاستراتيجية البيئية من أجل حماية البحر من التلوث وذلك بوضع خطط واستراتيجيات متوسطة وطويلة المدى

10-الضغوطات التجارية والتنافسية يواجه ميناء الجزائر ضغوطات تجارية وتنافسية متزايدة وذلك من خلال المنافسة الإقليمية كموانئ البحر المتوسط مثل ميناء طنجة في المغرب وميناء فالنسيا في إسبانيا وبورسعيد في مصر حيث يتمتعون ببنية تحتية حديثة وتبني تقنيات جد متطورة لتحسين كفاءتها وذلك بسبب استثمارها المستمر في تحديث بنيتها التحتية مما جعلها تحظى بمكانة في الأسواق العالمية عكس الجزائر رغم قدم ظهوره .

11-التكاليف المرتفعة لتبني نقل بحري مستدام واقتصاد اخضر خالي من الانبعاثات وجب الإنفاق والاستثمار في هذا المجال بمليارات الدولارات الا ان بعض الدول لم تستطع تغطية هذا القدر الهائل من التكاليف ولكن في محاولة لذلك لتغطية نسبة قليلة.

المطلب الثاني: كيفية مواجهة التحديات البيئية وتقليل الأثر منها

السفن مصدر رئيسي من مصادر تلوث الهواء بالإضافة إلى انبعاثات أكسيد الكربون واعتبارا من عام 2020 صار يتعين على السفن العاملة في جميع أنحاء العالم أن تستخدم أنواعا من الوقود تحتوي على نسبة من الكبريت

تقل عن 0.5 في % امتثالا للاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن 1978/1973 وفي عام 2021 اعتمدت لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية خطوطا توجيهية محدثة لنظم تنقية غازات العادم بالإضافة الى قرار يحث على الاستخدام الطوعي لأنواع الوقود البديلة الأنظف أو طرق الدفع التي يمكن أن تساهم في الحد من الانبعاثات الكربون الأسود من السفن العاملة في القطب الشمالي أو بالقرب منه.

توخيا لتحقيق الأهداف المناخية يتطلع قطاع النقل البحري والموانئ إلى أنواع الوقود البديلة

يواجه مالكو السفينة لوائح بيئية أكثر صرامة ففي جانفي 2023 تدخل ثلاث لوائح جديدة للمنظمة البحرية الدولية حيز التنفيذ غايتها الحد من انبعاثات غازات الدفيئة البحرية والتأثير البيئي للسفن وإحدى هذه اللوائح هي لائحة مؤشر كثافة انبعاثات الكربون الذي اعتبر على أساسها 30 الى 40 في % من سفن الحاويات وناقلات السوائب الجافة مخالفا في عام 2021

وأيسر طريقة متاحة للحد من الانبعاثات هي الإبحار البطيء ولكن يمكن لمالكي السفن أيضا تحديث سفنهم باعتماد تكنولوجيات فعالة من حيث الطاقة واستخدام أنواع الوقود البديلة: مثل الغاز الطبيعي المسال او الميثانول أو الأمونيا أو الكهرباء أو إجراء تغييرات تشغيلية ، وسيؤدي ذلك إلى إرتفاع التكاليف ويؤثر على الغطاء التأميني وكذلك على الوصول مستقبلا إلى الاستثمارات ورؤوس الأموال .

محاولة الانتقال الى مستقبل تكون فيه الطاقة نظيفة والانبعاثات منخفضة

إنشاء إطار تنظيمي عالمي يمكن التنبؤ به للاستثمار في الانتقال في مجال الطاقة وخفض انبعاثات الكربون التوعوية باللوائح الجديدة للمنظمة البحرية الدولية ودعم تنفيذها والامتثال لها مساعدة الموانئ في البلدان النامية على تسخير الانتقال في مجال الطاقة وخفض انبعاثات الكربون

والجزائر الان كونها من البلدان النامية والأكثر ضررا للبيئة البحرية خاصة في مجال النفط والوقود تعمل على الحد من هذه التحديات وذلك من خلال

01-تبني الاقتصاد الدائري للكربون يمثل أحد الاتجاهات الحديثة لإدارة الانبعاثات الكربونية عبر تقنيات وممارسات تهدف إلى التقليل وإعادة الاستخدام وتدوير وإزالة الكربون من الغلاف الجوي، وبما أن الجزائر دولة غنية بالموارد الطبيعية وخاصة الغاز والنفط ، بدأت تتخذ خطوات نحو تبني هذا النهج لتحقيق تنمية مستدامة وتقليل بصمتها الكربونية خاصة التي لها تأثير كبير على بيئتها البحرية والجوية التي تؤثر بشكل كبير على المناخ

الشكل رقم (10) المؤشر الإجمالي للاقتصاد الدائري للكربون على المستوى العالمي لعام 2022

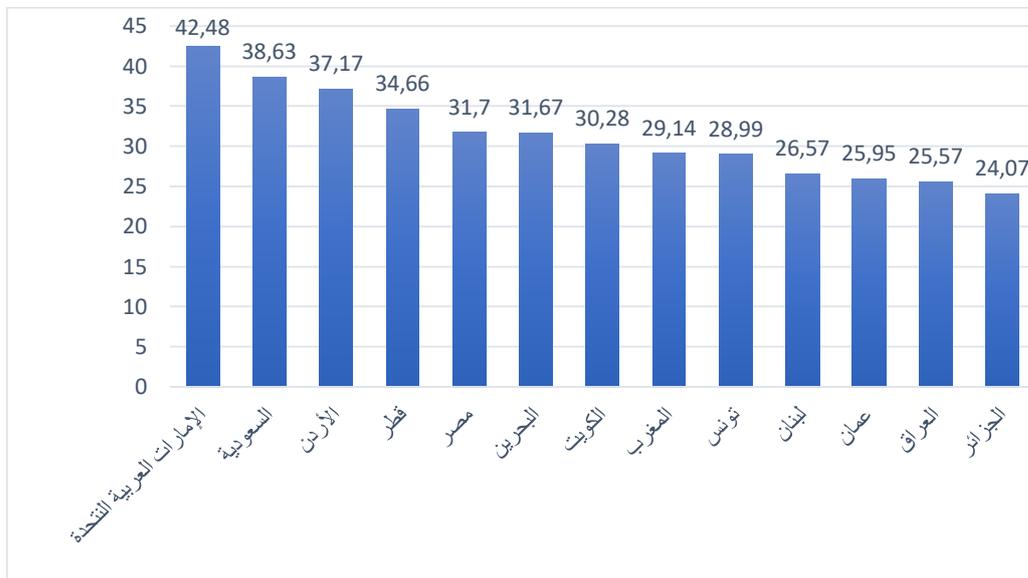
| الدولة | CCEI Score | الدولة | CCEI Score | الدولة | CCEI Score |
|--------------------------|------------|---------------------|------------|------------|------------|
| النرويج | 69.68 | كولومبيا | 37.75 | الهند | 28.36 |
| هولندا | 65.53 | ماليزيا | 37.57 | سيريلانكا | 28.17 |
| ألمانيا | 63.33 | الأردن | 37.17 | أنغولا | 27.58 |
| المملكة المتحدة | 61.98 | فيتنام | 36.99 | غانا | 27.3 |
| سويسرا | 61.59 | كازاخستان | 36.82 | لبنان | 26.57 |
| إسبانيا | 60.21 | تركيا | 36.21 | سلطنة عمان | 25.95 |
| فرنسا | 58.16 | الأرجنتين | 34.97 | العراق | 25.57 |
| كندا | 56.68 | تايوان | 34.87 | غواتيمالا | 25.44 |
| نحن | 56.59 | نولة قطر | 34.66 | أوزبكستان | 25.32 |
| أستراليا | 55.74 | الاتحاد الروسي | 34.54 | كوت ديفوار | 25.15 |
| جمهورية كوريا | 53.21 | فلبيني | 34.37 | إيران | 24.92 |
| اليابان | 52.63 | الكوادور | 34.33 | بنغلاديش | 24.24 |
| إيطاليا | 47.37 | بيرو | 32.51 | الجزائر | 24.07 |
| شيلي | 46.86 | إندونيسيا | 32.22 | كينيا | 23.6 |
| سنغافورة | 46.86 | جمهورية الدومينيكان | 31.89 | باكستان | 22.93 |
| البرازيل | 43.01 | مصر | 31.7 | الكاميرون | 21.86 |
| الإمارات العربية المتحدة | 42.48 | البحرين | 31.67 | تنزانيا | 19.3 |
| كوستاريكا | 41.63 | جنوب أفريقيا | 30.8 | نيجيريا | 19.17 |
| الصين | 40.83 | الكويت | 30.28 | أثيوبيا | 17.28 |
| المكسيك | 39.86 | أنريجان | 29.73 | أوغندا | 15.56 |
| بولندا | 38.66 | المغرب | 29.14 | | |
| المملكة العربية السعودية | 38.63 | تونس | 28.99 | | |

المصدر التقرير الاقتصادي العربي الموحد 2022 بناء على بيانات مركز الملك عبد الله للدراسات والبحوث البترولية بالمملكة العربية السعودية.

حيث قطعت الجزائر مع الدول العربية أشواطاً هامة في هذا المجال خاصة في منطقة دول المجلس التعاون لدول الخليج العربي وذلك من خلال الالتزامات الوطنية تجاه احتجاز ثاني أكسيد الكربون وتخزينه وأهداف الحياد الكربوني والمبادرات الخضراء وإمكانية استخدام الهيدروجين منخفض الكربون والخطط المستقبلية للصناعات

النظيفة والمستدامة وكل هذه التخطيطات وذلك بسبب تكثيف الالتزامات العالمية لإزالة الكربون ضمن وثائق المساهمات المحددة وطنيا لاتفاقية الامم المتحدة الاطارية بشأن تغير المناخ
 رغبة كل من أرامكو السعودية و أدنوك الإماراتية في مواصلة الحد من الانبعاثات لإنتاج النفط والغاز وهي حاليا الأدنى في العالم و بناء قاعدة عريضة من الصناعات الثقيلة التنافسية النظيفة لدعم خطط التنويع الصناعي و تأييد قمة مجموعة العشرين الذي تبنته السعودية وطوره الملك عبد الله للدراسات والبحوث البترولية. فنجد نتائج المؤشر على النحو التالي كما يوضحه الشكل التالي :

شكل رقم (11) المؤشر الإجمالي للاقتصاد الدائري للكربون في الدول العربية لعام 2022



المصدر من إعداد الطالبتين بناء على بيانات الشكل رقم 11

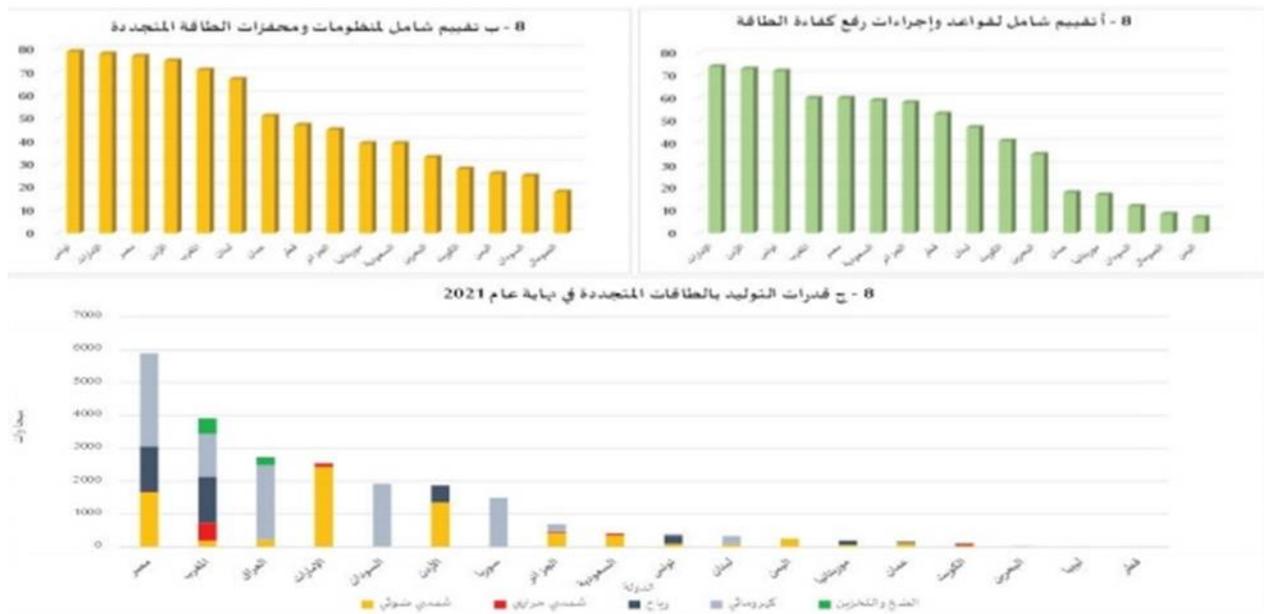
نلاحظ من خلال الشكل أن الإمارات تتصدر قائمة الدول العربية فيما يتعلق بمؤشر بمؤشر الاقتصاد الدائري للكربون بقيمة 42.48 مما يشير الى تقدمها في هذا المجال لأنها تحاول بذل جهود ملحوظة في التخفيف من آثار تغير المناخ حيث احتلت الجزائر مرتبة منخفضة في المرتبة الاخيرة حيث يقدر مؤشر تبنيها للاقتصاد الكربوني بالتقريب نصف ما كانت عليه الامارات بمؤشر 24.07 بسبب اعتمادها الكبير على الوقود الأحفوري وضعف التقدم في مجالات الطاقة المتجددة وتقنيات التقاط الكربون واعادة استخدامه لكنها تسعى في تحسين ذلك المؤشر بتبني سياسات جديدة وتعزيز الاستثمارات في الطاقة النظيفة والبنية التحتية المستدامة
 02- استخدام الطاقات المتجددة يمثل نشر واستخدام الطاقات المتجددة بمختلف أشكالها أحد أهم الوسائل التي ارتكزت عليها الجزائر وذلك بتزويد الموانئ بالطاقة الشمسية كتركيب ألواح شمسية على سطح السفن الهيدروجينية والموجية وغيرها للتخفيف من مسببات الاحتباس الحراري الناتج عن حرق الوقود الأحفوري لتشغيل السفن كطاقات

الرياح باستخدام توربينات الرياح على السفن أو على المنصات البحرية لتوليد الكهرباء وتشير منظمة الدول المصدرة للنفط إلى استخدام الطاقة المتجددة سوف يشهد أكبر نمو من حيث القيمة المطلقة والنسبة المئوية لترتفع حصتها الى ما يزيد عن 10 ب% من مزيج الطاقة العالمية عام 2045

يبين الشكل 11- بمستويات التقدم الذي أحرزته الدول العربية في تحفيز الاستثمار في الطاقات المتجددة حسب تقييم البنك الدولي أن تونس والإمارات العربية المتحدة ومصر والأردن والمغرب قد حازت على اعلى تصنيف اجمالي فيما يخص مشاريع الطاقة المتجددة

كما يبين الشكل 11-ج أن قدرات الطاقة المتجددة في مصر هي الأعلى مقارنة مع باقي الدول العربية يليها المغرب ويعتبر مجمع بنبان للطاقة الشمسية في مصر الرابع عالميا من حيث الحجم وتمتاز منظومة المغرب من الطاقة المتجددة عن باقي دول بارتفاع القدرات الشمسية الحرارية ويعتبر مشروع افورار للسخ والتخزين الذي ساهم في تمويله الصندوق العربي للإنماء الاقتصادي والاجتماعي احد اكبر مشاريع التوليد الكهربائي في الوطن العربي لكن الجزائر حاليا مازالت في أول الطريق ولكن نوعا ما بدأت في التطوير في هذا المجال فبحلول 2030 سوف نلاحظ التغيير النسبي في هذا المجال وهذا الشكل يوضح كفاءة الطاقة المتجددة للدول العربية⁷¹

الشكل رقم(12) كفاءة الطاقة والطاقة المتجددة في الدول العربية



المصدر التقرير الاقتصادي العربي الموحد بناء على <https://rise.esmap.org/analytics> rise

03-الامتثال للقوانين والتشريعات البيئية المحلية

⁷¹ صندوق النقد العربي التقرير الاقتصادي العربي الموحد مرجع سابق 2023 ص191

لقد ركزت الجزائر بعد الاستقلال كل جهودها على حماية البيئة البحرية ووضعت قانون بحري خاص بذلك يعرف في معناه الواسع على أنه مجموع القواعد القانونية التي تحكم الملاحة البحرية بالنظر إلى الأخطار البحرية التي تتعرض لها الملاحة البحرية والظروف التي تحيط بها ولقد نظم هذا القانون بعض الأحكام والتدابير الخاصة بمكافحة التلوث البحري مها على وجه الخصوص ما ورد في المادة 117 إلى غاية المادة 149 حين نظم المشرع الجزائري مسؤولية مالك السفينة عن الأضرار الناجمة عن التلوث البحري الذي تتسبب فيه السفينة إذ أنه جعل المسؤولية مطلقة ولا يمكن من خلالها إعفاء صاحب السفينة أو تجهزها أو شاحناتها من المسؤولية.

تجدد هنا إلى أن المشرع الجزائري قد تبنى في التأسيس لنظام هاته المسؤولية أحكام وقواعد الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن اضرار التلوث الزيتي لسنة 1996 وبروتوكول 1992 المعدل للاتفاقية. وظهرت الاهتمامات الأولى خاصة منذ انشاء ملتقى وطني حول البيئة في الجزائر في 05/05/1972 الذي يرجع إلى الآثار الإيجابية التي حققها مؤتمر ستوكهولم للأمم المتحدة الخاص بالبيئة الإنسانية الذي انعقد سنة 1972 وتم تكريس هذا الموقف بشكل جدي على المستوى التشريعي في حماية البيئة ولقد خصص القانون 83-03⁷² تطبيقا للمعاهدات والاتفاقيات الدولية والاقليمية ليتم تعديله سنة 2003 ليصبح القانون 03-10 الذي يعتبر بحق قانون إطار.

04- محاولة الالتزام بالاتفاقيات الدولية والعربية

- اتفاقية ماربول تم تبنى الاتفاقية سنة 1973 ودخلت حيز التنفيذ سنة 1978 هي معاهدة دولية لمنع التلوث البحري من السفن
- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هي معاهدة دولية تحدد نطاق سيادة ومسؤولية الدولة على مياهها الإقليمية تبنيتها سنة 1982 دخلت حيز التنفيذ سنة 1994 تحدد آليات نزع الخلافات ومنع حوادث البحرية سلامة الملاحة البحرية ...
- اتفاقية جنيف 1923 قضت على أن لا يجوز للدولة أن تغلق موانئها البحرية في وجه السفن التجارية إلا إذا دعت ذلك لظروف استثنائية
- اتفاقية برشلونة هي معاهدة دولية تهدف إلى حماية البيئة البحرية والمنطقة الساحلية للبحر المتوسط من التلوث تم تبنيتها سنة 1976 ودخلت حيز التنفيذ سنة 1978
- الاتفاقية العربية للتعاون في مجال مكافحة التلوث البحري بالمواد البترولية 1982
- البروتوكول العربي لمنع التلوث من السفن 1998 يحث على منع التلوث من السفن في منطقة البحر المتوسط.

⁷² القانون 03-83 المعدل والمتمم في 10-03 المؤرخ في جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة الجريدة الرسمية رقم 43 سنة 2003 .

خلاصة الفصل

من خلال ما تم التطرق إليه في محتوى الفصل الثاني يمكننا القول أن ميناء الجزائر بوابة بحرية رئيسية للتجارة الدولية في الجزائر حيث يمثل ما يقارب 60 ب% من إجمالي حركة الملاحة البحرية في البلد يتميز بموقع استراتيجي هام وقدرة استيعابية كبيرة تصل الى 35 مليون طن سنويا يشمل عدة أنشطة متنوعة ومختلفة جعلته ذات اهمية في خلق فرص عمل للعديد من الجزائريين يتم شحن وتفريغ كميات كبيرة من البضائع عبر الميناء سنويا ويتم دراسة إحصائيات كل شهر او بالثلاثي شهدت حركة هذه الانشطة عدة تغييرات بين ارتفاع نسبتها وانخفاضها في كل سنة بسبب الأوضاع الاقتصادية أو السياسية للبلد تطرقنا الى تطور الميناء حيث شهد رحلة من الميناء العتيق إلى بوابة بحرية ذات تقنيات تكنولوجية حديثة حيث شهدت تطورا ملحوظا خاصة بعد الاستقلال حيث تم توسيع ارضيته وبناء ارصفة وتعميق مياهه لتمكين رسو السفن والانتظار فيها وتحديث بنيته التحتية وغيرها .

رغم كل التطورات التي واكبت الميناء أصبح أكثر عرضة للتحديات ،خاصة البيئية لأنه أصبح أكثر الموانئ الجزائرية ازدحاما وأكثر عرضة للمخاطر البيئية كالفيضانات والتغيرات المناخية التي تتشكل بسبب الانبعاثات الكربونية الناجمة من السفن و ازدحامات السيارات وغيرها بسبب ضيق العاصمة الجزائرية و التوسعات السكانية ألزمت الجزائر كل هيئاتها المختصة بالنقل البحري خاصة الموانئ بالانضمام الى هيئات ومنظمات دولية وعربية والقيام بالشراكات خاصة مع الدول المصدرة للنفط كونه يشكل انبعاثه ضرر للبيئة البحرية من أجل تقليل الانبعاثات وتبني اقتصاد ونقل بحري أخضر مستدام والحصول على مركز تنافسي للدخول إلى الأسواق العالمية

الختامة

الخاتمة

رغم كل التطورات التي شهدتها ميناء الجزائر لم يستطع بناء نقل بحري مستدام أخضر، ومكافحة التحديات التي تؤثر على بيئة النقل البحري رغم الامتثال للتشريعات الوطنية التي وضعها القانون البحري و الإلتزام بما تنص عليه الاتفاقيات الدولية، لكن نقص الموارد المالية والتقنية وضعف الوعي أدى إلى ضعف التصدي لهذه التحديات حيث جعلت الموانئ الجزائرية تحتل المراتب الأخيرة في الترتيب الدولي لتطور الموانئ وبناء بيئة بحرية مستدامة خالية من الانبعاثات ، وقد تمت معالجة الإشكالية في محاولة دراسة هذه التحديات وكيفية التقليل منها في دراسة حالة الدول العربية والجزائر كواحدة من هذه الدول ، وكيفية محاولة التصدي لهذه التحديات وتقليل الأثر منها ومن خلال الدراسة لاحظنا أنه حتى الدول الكبرى لم تستطع على مكافحة التحديات بصفة نهائية رغم قدراتها المالية وتعزيز التعاون الدولي والإقليمي فيما بينها في مجال مكافحة تلوث البيئة البحرية.

● اختبار الفرضيات :

- الإجابة عن الفرضية الرئيسية: البيئة البحرية مهمة جدا بالنسبة للنقل البحري ألزمته على اتباع التدابير والإجراءات والممارسات لبيئة خالية من التحديات من أجل أمن وضمان سلامة البضائع والبنى التحتية والمرافق المينائية وهي فرضية صحيحة
- الإجابة عن الفرضية الجزئية الأولى : منظومة النقل البحري تعد ركيزة اساسية للتجارة الدولية فهي تؤدي دورا حيويا في ربط مختلف دول العالم ببعضها البعض ، وتسهيل تبادل السلع والخدمات ، تخفيض التكاليف مقارنة بوسائل النقل الاخرى إذن هي فرضية صحيحة .
- الإجابة عن الفرضية الجزئية الثانية: نعم تؤثر الأنشطة الملاحية واللوجستية على القطاع النقل البحري في الجزائر ، إلا أنه كانت بعض السنوات لم يظهر التأثير بسبب الأوضاع الاقتصادية للبلد وجائحة الكورونا التي كانت عامل في تدهور الاقتصاد الوطني وهذا ما ينفي صحة الفرضية في بعض السنوات .
- الإجابة عن الفرضية الجزئية الثالثة: حاول القائمين على مستوى مصالح البيئة على مستوى ميناء الجزائر في المحاولة للتصدي للتحديات البيئية لكن لم تستطع مواجهة هذه التحديات بشكل نهائي فما زالت هناك حاجة الى المزيد من الجهود للتصدي لها بسبب نقص الموارد المالية والتكنولوجيا الحديثة وعدم التحكم في عامل تغير المناخ وعدم اتساق القوانين الوطنية مع أحكام الاتفاقيات الدولية وهذا ما ينفي صحة الفرضية في بعض الأحيان.

● النتائج

- إن تطوير النقل البحري وتوسيع نطاق أعماله وخدماته يتيح لكل دولة الوصول إلى الأسواق العالمية وتحقيق مركز تنافسي.
- يساهم النقل البحري في تطوير التجارة الخارجية من خلال تنشيط حركة المبادلات التجارية وتحفيز الاستثمارات الاجنبية.

- للموانئ دور حيوي في تسريع حركة النقل البحري وتقسيم كل الوظائف والمهام لما توفره من أماكن لرسو السفن لتحميل وتنزيل البضائع في كفاءة الميناء تحدد كفاءة منظومة النقل البحري.
- تقدم الأطراف المتدخلة في عملية النقل البحري خدمات متنوعة لضمان فعالية وتسهيل النقل من خلال سلسلة التوريد وتتبع حركة العمليات اللوجستية.
- ظل الميناء هاما منذ القرون ومر بعدة تطورات خاصة في القرن 19 خلال فترة الاستعمار ساهمت في توسيعه وتحديثه لأجل تنظيم خدماته وتقسيم مهامه ومرافقه.
- يعد ميناء الجزائر من أهم الموانئ لأنه يمثل بوابة التجارة الدولية للبلد على العالم.
- يتم شحن وتفريغ كميات كبيرة من البضائع عبر الميناء سنويا ويتم دراسة إحصاءاتها سنويا حسب الثلاثي
- يتوفر في الميناء العديد من الارصفة التي تمكن من رسو السفن والانتظار فيها التي تنظم كل نوع على حدى وحساب مدة انتظارها وادخالها في البيانات الاحصائية السنوية للميناء .
- يعد الميناء أكثر الموانئ ازدحاما في الدولة الجزائرية رغم أهميته الكبيرة مما عرقل سير حركة نشاط النقل البحري وبذلك أصبح تحديا وجب توسعته.
- يعد الميناء معرضا لخطر الفيضانات الناتجة عن ارتفاع مستوى سطح البحر بسبب التغيرات المناخية
- تعاني مختلف دول العالم منها الاجنبية والعربية خاصة الجزائر لمجموعة من التحديات البيئية سعت لمواجهةها من خلال تعزيز التعاون بينها وبذل الجهود الاقليمية والدولية للتصدي لها
- لم تستطع الدول للقضاء النهائي على هذه التحديات رغم الاستثمارات العديدة في تطوير تقنيات جديدة أكثر كفاءة واستدامة للبيئة البحرية ورغم الاتفاقيات المالية الكبيرة .

● الاقتراحات

- من خلال النتائج المتحصل عليها من خلال الدراسة التطبيقية توصلنا إلى أنه لا بد من العمل على توفير بيئة بحرية خالية من الانبعاثات والتحديات حتى يتمتع النقل البحري للجزائر بمركز دولي تنافسي في خدماته اللوجستية وأنشطته الملاحية وموانئ تعمل على تقنيات وتكنولوجيا حديثة لذلك لا بد التقييد بما يلي :
- استخدام أحدث تقنيات المعلومات والاتصالات في إدارة سلسلة اللوجستيات لتحسين إدارة حركة السلع والبضائع.
- تطوير البنية التحتية للموانئ وتحسين الكفاءة للعمليات اللوجستية .
- الاستثمار في تطوير تقنيات جديدة لجعل النقل البحري أكثر كفاءة واستدامة .
- تعزيز التعاون بين مختلف الجهات المعنية والمتدخلة في حركة النشاط في الميناء .
- فرض قوانين ومعايير صارمة على لحد من الانبعاثات و إلقاء النفايات وتلويث بيئة النقل البحري
- تعزيز الأمن البيئي والسلامة البحري.
- بناء جدران بحرية لحماية الموانئ من خطر الفيضانات.
- تعزيز التعاون الدولي ودعم المنظمات التي تعمل على حماية البيئة البحرية ومحاولة ضبط القوانين الوطنية مع الاتفاقيات الدولية لنقل بحري مستدام.

- تشجيع استخدام الطاقات المتجددة لتشغيل السفن لأجل التقليل من الانبعاثات .
- رفع مستوى الوعي بأهمية حماية البيئة البحرية ودعم البحوث العلمية لتطوير تقنيات جديدة لمكافحة التلوث البحري .

• آفاق الدراسة

بعد محاولتنا تغطية هذا الموضوع والذي يعد من الدراسات المهمة يمكننا أن نقترح مشاريع بحث مستقبلا العناوين التالية:

- الشراكة المينائية كأسلوب لتطوير اللوجستيات.
- مساهمة البنى التحتية للنقل البحري في استقطاب الاستثمارات الأجنبية.
- النقل البحري الأخضر المستدام في الدول النامية بين الفرص والتحديات.

قائمة المراجع

المراجع باللغة العربية

أولاً: الكتب

- أحمد السروي، التلوث البيئي بالأسلحة والحروب الكيميائية والبيولوجية والنووية ، دار الحامد للنشر والتوزيع الأردن ، 2014
 - احمد عبد المنصف محمود اقتصاديات النقل البحري مكتبة ومطبعة الإشعاع الفني مصر 2001
 - احمد محمود الجمل حماية البيئة البحرية من التلوث دار النشر منشأة المعارف البحرين 2007
 - أيمن النحراوي لوجستيات التجارة الدولية دار الفكر الجامعي مصر 2008
 - صباح العشاوي، المسؤولية الدولية عن حماية البيئة ، ، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر، 2010
 - صلاح اسماعيل حسن تسعير خدمات الموانئ البحرية مركز الخبرات المهنية للإدارة مصر 2007
 - سعيدة عبده جغرافيا النقل مغزاها ومرماها مكتبة الانجلو مصر 2007.
 - شوقي رامز شعبان إدارة الجمارك وإدارة الموانئ الدار الجامعية 2000.
 - محمد سليمان هدى اقتصاديات النقل دار الجامعات المصرية مصر 1988
 - محمود شحات، المختصر في القانون البحري الجزائري، دار العلوم للنشر و التوزيع، الجزائر، 2010،
 - مصطفى احمد منصور اقتصاديات النقل في السودان جامعة العلوم والتكنولوجيا السودان 2008
 - مصطفى كمال طه مبادئ القانون التجاري مؤسسة الثقافة الجامعية ، 1998
 - مصطفى يوسف كافي اقتصاديات النقل والتنمية في إطار ضوابط التنمية الف النشر والتوزيع الجزائر 2017
 - هانز ادلر التخطيط في قطاع النقل ومشاريع النقل ترجمة عبد القادر والي العراق 1970
- ثانياً: الرسائل الجامعية
- احمد اسكندري محاضرات في تلوث البيئة مفهوم ومصادر الجزء الاول كلية الحقوق جامعة الجزائر 2013
 - اسمهان خليفي استخدام تكنولوجيا المعلومات في الأنشطة اللوجستية وأثرها في تحقيق الميزة التنافسية للمؤسسة أطروحة دكتوراه جامعة باتنة 2017-2018
 - آسيا صخري معمري دور الموانئ في تنمية الاقتصاد الوطني حالة ميناء الجزائر مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الاقتصادية جامعة الجزائر 2001
 - امال خليفي دور النقل البحري في المبادلات الخارجية للجزائر في ظل الإصلاحات الاقتصادية دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير جامعة الجزائر 1998
 - امال قلبازة لوجستيك النقل الدولي للبضائع في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية اطروحة دكتوراه كلية العلوم الاقتصادية جامعة عبد الحميد بن باديس 2015-2016

- ام النون مسعودي مراد قاسمي دور العمليات اللوجستية في تطوير منظومة النقل البحري للبضائع في الجزائر
مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر جامعة محمد البشير الابراهيمي برج بوعرييج 2020-
2021
- بويكر بن فاطيمة ، القانون الدولي لحماية البيئة، محاضرات خاصة بطلبة الماستر، تخصص النظام القانوني
لحماية البيئة، قسم الحقوق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر - سعيدة،
2017/2016
- حياة رصاع اثر التطورات العلمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها مذكرة مقدمة
ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير كلية العلوم الاقتصادية المدرسة الدكتورالية جامعة وهران 2012-
2013
- خليل محمد ديب ياسين اقتصاديات النقل البحري وعلاقتها بالتجارة الدولية مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل
شهادة الماجستير كلية الاقتصاد 1991
- ربعة حملاوي العرض والطلب في خدمات النقل البحري للبضائع مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة
الماجستير فرع التخطيط جامعة الجزائر 1999
- ربعة حملاوي مردودية المؤسسات المينائية اطروحة دكتوراه في العلوم الاقتصادية جامعة الجزائر 2008
- علي احمد الامين اثر النقل البحري في السودان 1190-2014 أطروحة دكتوراه جامعة السودان 2016
- سعيدة ولد لغواطي دور النقل البحري في تحقيق التنمية الاقتصادية مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة
الماجستير كلية العلوم الاقتصادية جامعة الجزائر 2015-2014
- كريمة بورحلي، التلوث البحري وتأثيره على البحار دراسة ميدانية بميناء الصيد جيجل، مذكرة مقدمة ضمن
متطلبات نيل شهادة ماجستير كلية العلوم الإنسانية والاجتماعية، جامعة منتوري قسنطينة، الجزائر، 2009-
2010
- مبارك علواني المسؤولية الدولية عن حماية البيئة أطروحة دكتوراه جامعة محمد خيضر بسكرة 2016-2017
- محمد رضا بلبروات حماية البيئة البحرية من التلوث في التشريع الدولي الجزائري مذكرة مقدمة ضمن متطلبات
نيل شهادة الماستر جامعة ابن خلدون تيارت 2018-2019
- مراد بسعيد عقد النقل البحري للبضائع وفق القانون الجزائري والاتفاقيات الدولية أطروحة دكتوراه كلية الحقوق
والعلوم السياسية جامعة محمد بلقايد تلمسان 2012
- منال شيطروب دور الموانئ في تعزيز العلاقات التجارية الدولية مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة
الماستر كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة جيجل 2012

- منير الفتحي، الحماية الجنائية للبيئة البحرية من التلوث مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير كلية الحقوق جامعة الجزائر 2013-2014
- نعيمة بن عبد الرحمان تحليل أداء المؤسسات المينائية البحرية دراسة حالة ميناء الجزائر مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير جامعة الجزائر 2008
- وليد بولغتب دور سلسلة التوريد في تفعيل أبعاد التنمية المستدامة في المؤسسة الاقتصادية مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير جامعة سطيف 2013-2020

ثالثا: المجلات والملتقيات العلمية

- جمال وعلي التلوث البحري العابر للحدود والآليات القانونية الكفيلة لمحاربهه المجلة الجزائرية القانون البحري والنقل العدد 02-2014
- سمير بوختالة محمد زرقون نوال بن عمارة واقع وآفاق تطوير قطاع النقل في الجزائر ودوره في التنمية الاقتصادية المجلة الجزائرية للتنمية الاقتصادية العدد 6 تاريخ النشر جوان 2017
- علي حبيطة الأهمية الاقتصادية للنقل ودوره في التنمية الاقتصادية مجلة الاقتصاد والإحصاء التطبيقي الطبعة 11 العدد 22 الجلفة 2014
- منصور مجاجي المدلول العلمي والمفهوم القانوني للتلوث البيئي مجلة المفكر العدد الخامس جامعة بسكرة بدون سنة نشر
- نعيمة بن عبد الرحمان ربيعة حملاوي تقييم الأداء التشغيلي لمؤسسة ميناء الجزائر خلال الفترة 2009-2017 مجلة المؤسسة العدد 06/202009/25
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية تقرير استعراض النقل البحري جنيف unctad2023
- صندوق النقد العربي التقرير الاقتصادي العربي الموحد 2022
- صندوق النقد العربي التقرير الاقتصادي العربي الموحد 2023
- عثمان إبراهيم السيد تقرير قضايا النقل في السودان مركز الدراسات للشرق الاوسط وافريقيا السودان 2004

رابعا: التشريعات القانونية

- قانون 88 / 17 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن تنظيم النقل في الجزائر وتوجيهه ، الجريدة الرسمية الجمهورية الجزائرية المادة 16 .
- أمر 76 / 80 المؤرخ في 23 / 10 / 1976 معدل و متمم بالقانون 98 / 05 المؤرخ في 25 / 06 / 1998 الجريدة الرسمية 47 / 1998 بالقانون البحري الجزائري.
- المادة 577 من القانون البحري الجزائري.

- المادة 78 من القانون رقم 07-79 المؤرخ في 26 شعبان 1399 الموافق ل 21 /07/1979 الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية العدد 11..2017/ المادة 170 من القانون البحري.
- القانون 03-83 المعدل والمتمم في 03-10 المؤرخ في جويلية 2003 المتعلق بحماية البيئة في إطار التنمية المستدامة الجريدة الرسمية رقم 43 سنة 2003 .

المواقع الإلكترونية

<https://www.portalger.com.dz/>

<http://osamasaziz.wordpress.com>

<https://rise.esmap.org/analytics>

الملاحق

الملحق رقم 01:

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي و البحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur Et de la Recherche Scientifique

Université Mohammed Bachir El-Ibrahimi « B.B.A »
Faculté des sciences économiques, commerciales et de sciences de gestion
Département des sciences commerciales



جامعة محمد بشير الإبراهيمي « برج بوعريش »
كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
قسم العلوم التجارية

برج بوعريش يوم: 2024/05/07

الرقم: 21 / ق ع تج / 2024

إلى السيد: مدير ميناء الجزائر
- برج بوعريش -

الموضوع: طلب استقبال الطلبة.

في إطار التعاون بين الجامعة ومحيطها، ومساهمة منكم في تكوين الطلبة عن طريق تطبيق معلوماتهم النظرية على الواقع والاحتكاك بواقع المؤسسات، فإن كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير وحرصا منها على تحسين مستوى وكفاءة طليبتها في مختلف التخصصات تلجأ إليكم وترجو من سيادتكم المساهمة ومد يد العون لنا في هذه المهمة النبيلة من خلال الإشراف على الطلبة الذين وجهوا إلى برستكم ومددهم بكامل المعلومات التي يحتاجونها في إعداد بحوثهم (وثائق، تقارير نشاط...) وتمكينهم من إجراء المقابلات الضرورية التي قد تتطلبها مقتضيات عملهم.

وعليه، نضع بين أيديكم طلبة الثانية ماستر تخصص مالية وتجارة دولية الأتية أسماؤهم:

- زيتوني أسماء
- هجرسي وفاء

تقبلوا منا سيدي أسمي عبارات التقدير والإحترام.

رئيس القسم
رئيس قسم العلوم التجارية
الأستاذ: إبراهيم عدلي



رأي المؤسسة المستقبلة
Reçu le 14/05/2024
Pour: lui donner en fichier
word l'historique du post,
présentation de l'EPAC et
ses missions, Dépliants,
GCHS du port d'Alger



العنوان: جامعة محمد بشير الإبراهيمي - كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير - برج بوعريش - الجزائر
هاتف الموزع: 00 213 35.66.64.78 • هاتف الكلية: 00 213 35 66 65 61 • فاكس: 00 213 35 66.64.78

الملحق رقم 02

| 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------------------|
| 219.11 | 212.33 | 210.03 | 211.46 | 203.53 | 193.39 | 189.38 | 179.41 | 171.63 | 170.49 | 160.67 | 157.43 | 150.18 | 144.67 | العراق |
| 48.95 | 47.94 | 47.15 | 46.95 | 45.90 | 43.76 | 40.88 | 39.66 | 38.92 | 37.01 | 36.43 | 34.03 | 32.88 | 30.46 | السعودية |
| 0.65 | 0.64 | 0.60 | 0.57 | 0.55 | 0.55 | 0.52 | 0.51 | 0.50 | 0.46 | 0.45 | 0.42 | 0.47 | 0.47 | مصر |
| 1.48 | 1.46 | 1.47 | 1.52 | 1.43 | 1.52 | 1.46 | 1.42 | 1.46 | 1.40 | 1.41 | 1.40 | 1.36 | 1.36 | البحرين |
| 329.40 | 320.55 | 315.96 | 307.26 | 298.19 | 292.15 | 294.89 | 284.10 | 276.27 | 274.79 | 268.73 | 259.61 | 244.52 | 233.90 | الاردن |
| 216.19 | 201.29 | 197.79 | 185.86 | 193.77 | 186.98 | 175.68 | 153.68 | 141.36 | 128.25 | 104.97 | 95.48 | 101.32 | 105.09 | الكويت |
| 35.81 | 36.74 | 35.07 | 34.97 | 34.68 | 32.42 | 32.12 | 28.55 | 27.43 | 27.57 | 26.89 | 27.63 | 26.18 | 25.44 | لبنان |
| 112.97 | 111.46 | 109.84 | 106.21 | 100.31 | 100.55 | 97.45 | 93.58 | 89.21 | 85.46 | 82.71 | 77.91 | 78.24 | 75.23 | ألمانيا |
| 34.28 | 35.52 | 33.71 | 32.58 | 30.23 | 28.28 | 28.28 | 25.68 | 25.07 | 25.97 | 22.54 | 18.79 | 19.80 | 20.73 | فرنسا |
| 103.04 | 96.58 | 86.62 | 84.88 | 102.27 | 109.15 | 117.93 | 115.16 | 145.81 | 141.57 | 138.42 | 132.52 | 134.75 | 133.59 | إيطاليا |
| 12.99 | 12.84 | 12.17 | 13.22 | 12.55 | 12.06 | 12.07 | 11.62 | 11.50 | 10.92 | 10.14 | 10.74 | 10.48 | 10.11 | إسبانيا |
| 92.35 | 91.16 | 86.73 | 88.35 | 85.61 | 83.82 | 83.00 | 80.73 | 72.50 | 68.69 | 68.11 | 65.14 | 63.90 | 61.35 | البحرين |
| 82.32 | 78.51 | 77.85 | 76.26 | 72.07 | 68.28 | 65.34 | 58.73 | 52.48 | 48.44 | 45.55 | 46.22 | 42.44 | 32.53 | عمان |
| 99.83 | 97.34 | 94.70 | 92.46 | 88.94 | 82.70 | 80.86 | 72.84 | 68.84 | 63.19 | 60.67 | 55.95 | 49.05 | 44.81 | قطر |
| 638.12 | 656.08 | 664.17 | 660.37 | 629.39 | 585.81 | 568.10 | 534.21 | 514.56 | 470.78 | 450.11 | 412.59 | 389.51 | 366.49 | السعودية |
| 44.32 | 44.27 | 44.42 | 44.46 | 44.40 | 44.25 | 44.11 | 43.79 | 43.62 | 43.37 | 43.30 | 43.23 | 44.29 | 45.52 | العمارات |
| 130.64 | 129.91 | 130.01 | 125.99 | 122.35 | 121.16 | 120.84 | 116.09 | 116.64 | 118.35 | 116.38 | 115.25 | 109.78 | 110.72 | السودان |
| 46.32 | 47.55 | 44.93 | 43.71 | 48.43 | 55.61 | 75.26 | 88.89 | 95.31 | 95.80 | 101.03 | 99.92 | 96.24 | 92.26 | موريتانيا |
| 37.31 | 36.96 | 35.94 | 44.05 | 43.25 | 41.00 | 41.13 | 40.18 | 36.65 | 34.33 | 33.74 | 33.61 | 32.93 | 31.88 | نيجيريا |
| 263.24 | 269.82 | 259.65 | 252.85 | 240.02 | 237.63 | 226.57 | 214.63 | 208.58 | 202.08 | 199.89 | 174.27 | 162.95 | 156.70 | القطر |
| 21.76 | 21.97 | 22.74 | 26.05 | 38.81 | 38.35 | 31.47 | 32.39 | 35.61 | 36.97 | 33.06 | 31.41 | 29.68 | 29.33 | اليمن |
| 2571.08 | 2550.92 | 2511.55 | 2480.03 | 2436.68 | 2358.42 | 2327.34 | 2215.85 | 2173.95 | 2085.89 | 2005.20 | 1893.55 | 1820.95 | 1752.64 | إجمالي الدول العربية |
| 40939.71 | 47990.47 | 47413.95 | 46760.47 | 46647.29 | 46047.13 | 45427.61 | 44891.40 | 44758.58 | 43029.01 | 43003.97 | 42644.63 | 41831.65 | 40300.03 | إجمالي دول العالم |
| 5.3% | 5.3% | 5.3% | 5.3% | 5.2% | 5.1% | 5.1% | 4.9% | 4.9% | 4.8% | 4.7% | 4.4% | 4.4% | 4.3% | % |

الملحق رقم 03

| 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------------------|
| 151.7 | 145.1 | 143.4 | 146.0 | 138.8 | 129.9 | 126.6 | 118.1 | 113.1 | 112.8 | 104.0 | 100.5 | 93.8 | 89.0 | البحرين |
| 308 | 30.4 | 30.2 | 30.6 | 30.2 | 28.8 | 26.6 | 26.0 | 26.0 | 24.7 | 24.8 | 23.0 | 22.5 | 20.7 | بنغلاديش |
| 0.3 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | بنغلاديش |
| 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.6 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.4 | 0.4 | بنغلاديش |
| 246.3 | 238.7 | 234.0 | 226.0 | 216.7 | 210.4 | 212.4 | 201.6 | 196.5 | 195.5 | 189.1 | 182.2 | 169.1 | 160.6 | بنغلاديش |
| 188.1 | 174.3 | 172.4 | 162.2 | 168.8 | 162.6 | 151.9 | 131.0 | 120.2 | 107.5 | 86.0 | 77.5 | 83.9 | 88.2 | بنغلاديش |
| 24.7 | 26.1 | 24.9 | 25.4 | 25.6 | 23.8 | 24.1 | 20.8 | 20.2 | 20.7 | 20.0 | 21.1 | 20.2 | 19.9 | بنغلاديش |
| 89.5 | 89.7 | 89.9 | 88.0 | 83.6 | 85.3 | 83.6 | 81.2 | 78.3 | 75.0 | 72.9 | 68.7 | 69.7 | 67.3 | بنغلاديش |
| 27.7 | 29.3 | 27.8 | 27.1 | 24.9 | 23.2 | 23.5 | 21.2 | 20.9 | 21.9 | 18.7 | 15.1 | 16.2 | 17.3 | بنغلاديش |
| 58.9 | 56.8 | 51.2 | 53.8 | 59.7 | 55.0 | 52.3 | 38.1 | 57.2 | 53.8 | 51.5 | 46.3 | 49.4 | 49.1 | بنغلاديش |
| 4.0 | 3.8 | 2.8 | 3.0 | 2.5 | 2.2 | 2.4 | 2.2 | 2.1 | 2.0 | 1.8 | 1.7 | 1.5 | 1.5 | بنغلاديش |
| 66.7 | 65.9 | 63.1 | 63.2 | 61.2 | 59.7 | 60.2 | 57.8 | 53.7 | 50.5 | 50.2 | 47.7 | 46.2 | 44.5 | بنغلاديش |
| 73.4 | 69.9 | 69.5 | 68.3 | 64.5 | 61.0 | 58.7 | 52.4 | 46.5 | 42.7 | 40.1 | 41.0 | 37.5 | 27.9 | بنغلاديش |
| 90.2 | 87.7 | 85.3 | 83.3 | 80.4 | 74.6 | 73.3 | 65.8 | 62.3 | 57.2 | 55.2 | 51.1 | 45.0 | 41.3 | بنغلاديش |
| 514.6 | 540.7 | 556.7 | 561.1 | 536.8 | 499.4 | 488.8 | 456.7 | 439.2 | 399.6 | 382.2 | 347.5 | 328.4 | 309.0 | بنغلاديش |
| 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | بنغلاديش |
| 20.2 | 20.3 | 20.5 | 17.8 | 15.3 | 14.5 | 15.2 | 15.4 | 15.9 | 15.0 | 14.5 | 13.4 | 12.4 | 10.1 | بنغلاديش |
| 27.9 | 29.1 | 26.5 | 26.0 | 27.1 | 30.5 | 46.0 | 55.9 | 59.7 | 59.2 | 64.1 | 62.1 | 58.8 | 55.6 | بنغلاديش |
| 30.0 | 29.9 | 29.0 | 29.7 | 28.8 | 26.8 | 26.7 | 25.7 | 27.4 | 25.1 | 24.8 | 24.5 | 24.1 | 23.1 | بنغلاديش |
| 200.3 | 208.3 | 199.5 | 194.0 | 183.8 | 184.1 | 175.7 | 166.3 | 162.8 | 157.2 | 156.2 | 131.7 | 121.5 | 116.3 | بنغلاديش |
| 9.3 | 10.1 | 10.9 | 14.2 | 26.7 | 26.4 | 19.7 | 20.7 | 24.0 | 25.7 | 22.0 | 20.6 | 19.4 | 19.4 | بنغلاديش |
| 1855.59 | 1857.40 | 1838.66 | 1820.98 | 1776.74 | 1699.47 | 1668.79 | 1558.02 | 1527.24 | 1447.26 | 1379.28 | 1277.05 | 1220.58 | 1161.71 | إجمالي الدول العربية |
| 35248.74 | 34542.44 | 34081.00 | 34038.49 | 34098.75 | 34023.03 | 33408.85 | 33025.34 | 32052.56 | 30205.26 | 30595.26 | 30338.28 | 29210.71 | 28263.97 | إجمالي دول العالم |
| 5.3% | 5.4% | 5.4% | 5.3% | 5.2% | 5.0% | 5.0% | 4.7% | 4.8% | 4.8% | 4.5% | 4.2% | 4.2% | 4.1% | % |

الملحق رقم 04

| 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|---------------------|
| 49.6 | 49.5 | 49.4 | 49.3 | 49.2 | 48.9 | 48.7 | 48.4 | 48.2 | 48.2 | 48.1 | 48.4 | 48.5 | 48.6 | العراق |
| 14.9 | 14.5 | 14.2 | 13.9 | 13.5 | 13.0 | 12.5 | 12.1 | 11.6 | 11.1 | 10.5 | 10.0 | 9.4 | 8.9 | البحرين |
| 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | 0.2 | بوزر القمر |
| 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | جيبوتي |
| 56.9 | 56.1 | 56.3 | 55.6 | 55.9 | 55.7 | 56.0 | 55.1 | 53.5 | 53.6 | 54.8 | 53.7 | 52.2 | 50.7 | مصر |
| 16.8 | 16.3 | 15.8 | 15.4 | 16.2 | 15.7 | 15.6 | 15.0 | 14.4 | 14.0 | 13.1 | 12.7 | 12.3 | 11.9 | العراق |
| 6.3 | 6.2 | 6.1 | 5.8 | 5.6 | 5.4 | 5.3 | 5.1 | 4.9 | 4.8 | 4.8 | 4.5 | 4.3 | 4.2 | الجزائر |
| 6.1 | 6.0 | 5.9 | 5.8 | 5.6 | 5.3 | 5.1 | 4.9 | 4.7 | 4.7 | 4.7 | 4.7 | 4.6 | 4.6 | الكويت |
| 3.3 | 3.2 | 3.1 | 3.0 | 3.0 | 2.9 | 2.9 | 2.8 | 2.7 | 2.7 | 2.6 | 2.5 | 2.5 | 2.4 | كندا |
| 37.8 | 33.8 | 29.9 | 25.9 | 37.7 | 49.5 | 61.3 | 73.1 | 84.9 | 84.3 | 83.7 | 83.1 | 82.5 | 81.8 | نيپال |
| 6.8 | 6.9 | 7.0 | 6.7 | 6.6 | 6.4 | 6.3 | 6.2 | 6.1 | 5.8 | 5.4 | 5.8 | 5.8 | 5.6 | موريتانيا |
| 17.7 | 17.4 | 17.2 | 17.0 | 16.7 | 16.2 | 15.8 | 15.5 | 14.8 | 14.3 | 14.0 | 13.7 | 13.4 | 13.0 | المغرب |
| 5.5 | 5.4 | 5.3 | 5.3 | 5.1 | 5.0 | 4.6 | 4.5 | 4.3 | 4.2 | 4.1 | 4.0 | 3.8 | 3.7 | عمان |
| 8.1 | 8.1 | 7.9 | 7.7 | 7.2 | 6.8 | 6.4 | 6.0 | 5.5 | 5.1 | 4.6 | 4.2 | 3.6 | 3.1 | قطر |
| 44.2 | 43.4 | 42.6 | 41.8 | 40.7 | 39.8 | 38.5 | 42.1 | 45.5 | 44.0 | 42.9 | 41.9 | 40.6 | 39.4 | السعودية |
| 19.4 | 19.4 | 19.5 | 19.5 | 19.4 | 19.3 | 19.2 | 19.0 | 18.8 | 18.7 | 18.6 | 18.6 | 19.2 | 20.0 | الصومال |
| 58.9 | 58.4 | 58.1 | 57.6 | 56.7 | 56.4 | 55.9 | 52.5 | 52.4 | 53.5 | 52.4 | 52.1 | 49.8 | 50.8 | السودان |
| 12.8 | 12.8 | 12.9 | 12.9 | 16.5 | 20.2 | 23.8 | 27.3 | 30.4 | 30.9 | 31.1 | 31.7 | 31.5 | 31.2 | سوريا |
| 6.4 | 6.4 | 6.3 | 6.3 | 6.4 | 6.4 | 6.4 | 6.6 | 6.6 | 6.7 | 6.6 | 6.7 | 6.6 | 6.5 | تونس |
| 53.0 | 51.8 | 50.7 | 49.5 | 47.4 | 45.1 | 42.9 | 40.7 | 38.6 | 37.9 | 37.0 | 36.2 | 35.4 | 34.6 | الإمارات |
| 8.6 | 8.2 | 8.2 | 8.2 | 8.3 | 8.2 | 8.2 | 8.1 | 8.0 | 7.9 | 7.7 | 7.5 | 7.2 | 7.0 | اليمن |
| 433.66 | 424.60 | 417.26 | 408.12 | 418.55 | 427.24 | 436.22 | 445.68 | 456.95 | 452.99 | 447.37 | 442.55 | 434.10 | 429.06 | اجمالي لدول العربية |
| 8,298.27 | 8,228.64 | 8,172.01 | 8,240.68 | 8,161.13 | 8,001.46 | 8,006.94 | 7,934.65 | 7,816.38 | 7,772.89 | 7,677.21 | 7,582.12 | 7,590.39 | 7,373.14 | اجمالي دول العالم |
| 5.2% | 5.2% | 5.1% | 5.0% | 5.1% | 5.3% | 5.4% | 5.6% | 5.8% | 5.8% | 5.8% | 5.8% | 5.7% | 5.8% | % |

الملحق رقم 05

| 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | |
|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----------------------|
| 56 | 54 | 52 | 49 | 48 | 46 | 45 | 43 | 42 | 37 | 32 | 27 | 23 | 18 | البحرين |
| 33 | 30 | 27 | 23 | 21 | 19 | 17 | 15 | 12 | 12 | 11 | 10 | 09 | 08 | البحرين |
| 00 | 00 | 00 | 00 | N/A | جزر القمر |
| 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | جيبوتي |
| 38 | 36 | 34 | 32 | 31 | 30 | 29 | 29 | 28 | 26 | 25 | 23 | 21 | 20 | مصر |
| 54 | 49 | 43 | 38 | 34 | 31 | 27 | 23 | 19 | 17 | 16 | 14 | 12 | 10 | العراق |
| 36 | 32 | 29 | 25 | 23 | 20 | 17 | 15 | 12 | 11 | 10 | 09 | 08 | 06 | الأردن |
| 167 | 150 | 134 | 117 | 105 | 93 | 81 | 69 | 57 | 52 | 46 | 41 | 35 | 30 | الكويت |
| 27 | 24 | 21 | 19 | 17 | 15 | 13 | 11 | 09 | 09 | 08 | 07 | 06 | 05 | لبنان |
| 43 | 40 | 36 | 33 | 29 | 26 | 23 | 20 | 17 | 15 | 14 | 12 | 11 | 09 | ليبيا |
| 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | 00 | موريتانيا |
| 05 | 05 | 05 | 04 | 04 | 04 | 04 | 04 | 03 | 03 | 03 | 03 | 02 | 02 | المغرب |
| 27 | 24 | 22 | 19 | 18 | 16 | 14 | 13 | 11 | 10 | 08 | 07 | 06 | 05 | عمان |
| 07 | 06 | 06 | 06 | 05 | 05 | 04 | 04 | 03 | 03 | 02 | 02 | 02 | 01 | قطر |
| 736 | 663 | 591 | 518 | 465 | 411 | 358 | 305 | 252 | 228 | 203 | 179 | 155 | 130 | السعودية |
| 03 | 03 | 03 | 02 | 02 | 02 | 02 | 02 | 02 | 02 | 02 | 01 | 01 | 01 | الصومال |
| 10 | 09 | 08 | 07 | 06 | 06 | 05 | 04 | 04 | 03 | 03 | 03 | 02 | 02 | السودان |
| 24 | 23 | 22 | 21 | 20 | 19 | 19 | 18 | 17 | 15 | 13 | 11 | 10 | 08 | سوريا |
| 14 | 13 | 11 | 10 | 09 | 08 | 07 | 06 | 05 | 05 | 04 | 04 | 03 | 03 | تونس |
| 28 | 27 | 26 | 25 | 24 | 22 | 21 | 19 | 18 | 17 | 17 | 16 | 16 | 15 | الإمارات |
| 04 | 04 | 04 | 03 | 03 | 03 | 03 | 03 | 02 | 02 | 02 | 02 | 01 | 01 | اليمن |
| 131.1 | 119.2 | 107.2 | 95.3 | 86.5 | 77.7 | 68.9 | 60.2 | 51.4 | 46.6 | 41.8 | 37.0 | 32.2 | 27.4 | إجمالي الدول العربية |
| 1136.1 | 1094.9 | 1053.6 | 1000.6 | 962.6 | 908.9 | 861.1 | 812.3 | 762.3 | 705.6 | 684.6 | 641.5 | 587.2 | 541.9 | إجمالي دول العالم |
| 11.5% | 10.9% | 10.2% | 9.5% | 9.0% | 8.6% | 8.0% | 7.4% | 6.7% | 6.6% | 6.1% | 5.8% | 5.5% | 5.1% | % |

الملحق رقم 06

| 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 | 2012 | 2011 | 2010 | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|----------------------|
| 121 | 12.1 | 11.9 | 11.9 | 11.3 | 10.6 | 10.1 | 9.2 | 8.5 | 8.3 | 7.8 | 8.1 | 8.0 | 7.7 | الجزائر |
| 01 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | المغرب |
| 01 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | 0.1 | جزر القمر |
| 03 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | 0.3 | جيبوتي |
| 223 | 22.1 | 22.1 | 21.6 | 21.6 | 22.1 | 22.6 | 23.7 | 23.6 | 23.3 | 22.6 | 21.6 | 21.3 | 20.8 | مصر |
| 54 | 5.3 | 4.8 | 4.4 | 5.2 | 5.6 | 5.5 | 5.2 | 4.9 | 5.0 | 4.3 | 4.0 | 4.0 | 4.1 | العراق |
| 13 | 1.3 | 1.3 | 1.3 | 1.2 | 1.2 | 1.0 | 1.2 | 1.1 | 1.0 | 1.1 | 1.2 | 1.0 | 0.7 | الأردن |
| 08 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.5 | 0.6 | 0.5 | 0.5 | 0.4 | 0.4 | لبنان |
| 07 | 0.8 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.6 | 0.6 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | لبنان |
| 20 | 2.0 | 1.9 | 1.9 | 1.9 | 2.0 | 2.0 | 2.0 | 2.0 | 1.9 | 1.9 | 1.9 | 1.8 | 1.7 | ليبيا |
| 32 | 3.2 | 3.4 | 3.2 | 3.0 | 3.0 | 2.9 | 2.9 | 2.9 | 2.7 | 2.5 | 2.8 | 2.8 | 2.7 | موريتانيا |
| 94 | 9.3 | 7.9 | 9.2 | 8.8 | 8.9 | 8.2 | 8.6 | 8.2 | 8.0 | 8.1 | 8.0 | 8.6 | 8.2 | المغرب |
| 08 | 0.8 | 0.8 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.6 | 0.5 | 0.5 | 0.5 | عمان |
| 09 | 0.9 | 0.9 | 0.9 | 0.8 | 0.8 | 0.8 | 0.7 | 0.7 | 0.7 | 0.6 | 0.5 | 0.4 | 0.3 | قطر |
| 58 | 5.7 | 5.8 | 5.7 | 5.4 | 5.5 | 5.0 | 5.0 | 4.7 | 4.5 | 4.7 | 5.3 | 5.1 | 5.0 | السعودية |
| 66 | 6.6 | 6.7 | 6.7 | 6.8 | 6.8 | 6.7 | 6.6 | 6.6 | 6.6 | 6.6 | 6.6 | 7.0 | 7.5 | الصومال |
| 296 | 29.3 | 29.7 | 28.3 | 28.1 | 28.2 | 27.7 | 26.3 | 26.2 | 27.7 | 27.1 | 27.4 | 25.8 | 27.3 | السودان |
| 32 | 3.3 | 3.4 | 3.3 | 3.5 | 3.7 | 4.3 | 4.5 | 4.2 | 4.9 | 5.2 | 5.7 | 5.7 | 5.3 | سوريا |
| 33 | 3.3 | 3.3 | 3.2 | 3.3 | 3.2 | 3.4 | 3.4 | 3.4 | 3.4 | 3.3 | 3.4 | 3.2 | 3.2 | تونس |
| 71 | 7.0 | 6.9 | 6.8 | 6.5 | 6.2 | 5.9 | 5.7 | 5.4 | 5.2 | 5.0 | 4.8 | 4.5 | 4.3 | الإمارات |
| 34 | 3.3 | 3.4 | 3.3 | 3.5 | 3.5 | 3.4 | 3.3 | 3.4 | 3.2 | 3.2 | 3.2 | 2.9 | 2.8 | اليمن |
| 118.3 | 117.2 | 116.0 | 114.3 | 113.5 | 113.6 | 111.9 | 110.5 | 107.8 | 108.5 | 105.9 | 106.1 | 103.8 | 103.4 | إجمالي الدول العربية |
| 3063.8 | 3078.3 | 3027.7 | 2997.2 | 2968.0 | 2919.6 | 2839.3 | 2918.4 | 2851.5 | 2780.7 | 2785.4 | 2812.8 | 2748.1 | 2721.2 | إجمالي دول العالم |
| 3.9% | 3.8% | 3.8% | 3.8% | 3.8% | 3.9% | 3.8% | 3.8% | 3.8% | 3.9% | 3.8% | 3.8% | 3.8% | 3.8% | % |

فهرس المحتويات

| الصفحة | العنوان |
|--------|---|
| - | الإهداء |
| - | شكر و عرفان |
| I | ملخص الدراسة |
| II | قائمة المحتويات |
| III | قائمة الجداول |
| IV | قائمة الأشكال |
| V | قائمة الملاحق |
| أ-ج | مقدمة |
| | الفصل الأول: منظومة النقل البحري |
| 01 | تمهيد |
| 02 | المبحث الأول: ماهية منظومة النقل البحري |
| 02 | المطلب الأول: ماهية النقل البحري (النشأة ، التعريف ، الأهمية ، الخصائص) |
| 09 | المطلب الثاني: الخدمات والمتدخلون في حلقة النقل البحري |
| 12 | المطلب الثالث: السياسات والاتفاقيات المعتمدة في نشاط نقل البحري |
| 20 | المبحث الثاني: المنظومات المتدخلة في عملية النقل البحري |
| 20 | المطلب الأول: القوانين التنظيمية والتشريعية للقانون البحري |
| 21 | المطلب الثاني: المنظومة المؤسسية للنقل البحري |
| 26 | المطلب الثالث: المنظومة البيئية في النقل البحري |
| 33 | خلاصة الفصل الأول |
| 34 | الفصل الثاني: دراسة حالة ميناء الجزائر والتحديات البيئية التي تواجهه |
| 35 | تمهيد |
| 36 | المبحث الأول: تقديم مؤسسة ميناء الجزائر |
| 36 | المطلب الأول: لمحة تاريخية نشأة ومحتويات الميناء |
| 44 | المطلب الثاني: تنظيم مؤسسة ميناء الجزائر |

| | |
|----|---|
| 51 | المطلب الثالث: حركة الملاحة البحرية في ميناء الجزائر |
| 65 | المبحث الثاني: التحديات البيئية التي تؤثر على منظومة النقل البحري على مستوى ميناء الجزائر |
| 65 | المطلب الأول: أهم مسببات المخاطر البيئية التي تؤثر على النقل البحري |
| 70 | المطلب الثاني: كيفية مواجهة التحديات البيئية وتقليل الاثر منها |
| 76 | خلاصة الفصل الثاني |
| 78 | الخاتمة |
| 81 | قائمة المراجع |
| 86 | الملاحق |
| 94 | فهرس المحتويات |

| | |
|-----|-----------------|
| I | ملخص الدراسة |
| II | قائمة المحتويات |
| III | قائمة الجداول |
| IV | قائمة الأشكال |
| V | قائمة الملاحق |
| أ-ج | مقدمة |

المخلص:

هدفت هذه الدراسة إلى إبراز دور البيئة في التأثير على منظومة النقل البحري دراسة حالة ميناء الجزائر خلال الفترة 2013-2024 كونه يمثل بوابة التجارة الدولية للجزائر مع دول العالم الخارجي في دعم وتسهيل المبادلات التجارية .

هذا و توصلت الدراسة إلى عدة نتائج أهمها إن تطوير منظومة النقل البحري وتوسيع نطاق أعمالها لها أهمية كبيرة في خلق مركز تنافسي في الأسواق العالمية ، كما أن الميناء الجزائر له دور حيوي في تسريع حركة نشاط النقل البحري، رغم الأهمية الكبيرة التي يحظى بها ميناء الجزائر ورغم محاولة جعله ميناء لوجيستيا على مستوى الوطن، إلا أنه لم يرقى إلى مستوى المنافسة العالمية المطلوبة بسبب التحديات التي تعرقل سير نشاطه كونه يعاني من الازدحام وضيق المساحة الأمر الذي سبب في التأثير على بيئته خاصة مع زيادة الانبعاثات الكربونية الداخلية والخارجية للميناء والتغيرات المناخية وغيرها، لكن في محاولة من الدولة لبذل الجهود والقيام بالاستثمارات والشراكات وتطبيق بعض القوانين الوطنية الصارمة والاتفاقيات الدولية ومحاولة النسق بينها لمواجهة هذه التحديات وتوفير بيئة بحرية مستدامة.

الكلمات المفتاحية: النقل البحري، الميناء ، العمليات اللوجستية، البيئة البحرية

Abstract:

This study aims to highlight the role of the environment in influencing the maritime transport system, with a focus on Algiers Port during the period 2013-2024. Algiers Port serves as Algeria's gateway to international trade and plays a crucial role in facilitating commercial exchanges. The study's findings emphasize the significance of developing the maritime transport system and expanding its scope of operations to establish a competitive edge in global markets. Algiers Port plays a vital role in expediting maritime transport activities. Despite its importance and efforts to transform it into a national logistics hub, the port has not yet met the required level of global competitiveness due to challenges hindering its operations. These challenges include congestion and limited space, which have negatively impacted the port's environment, particularly with the increase in internal and external carbon emissions, climate change, and other factors. In response to these challenges, the Algerian government has undertaken efforts, investments, and partnerships. It has also implemented strict national laws and international agreements while attempting to harmonize them to address these challenges and ensure a sustainable marine environment.

Key words: Maritime transport, port, logistics operations, marine environment.

