

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس "مستغانم"

كلية العلوم الاقتصادية و التجارية و علوم التسيير

تخصص :اقتصاد و تسيير مؤسسات

مذكرة تخرج لنيل شهادة ماستر تحت عنوان

دور الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري

"دراسة حالة ميناء مستغانم"

لجنة المناقشة :

الطلبة :

- محمد ولد سعيد رئيساً

- فلاح إسماعيل

- بالعيشي بومدين غوتي مؤطرا

- دحمان بونوة أمين

- صفية ملاح

السنة الدراسية: 2023\_2024

# تشكرات

اللهم لك الشكر ولك الحمد حمدا كثيرا طيبا مباركا فيه يليق بجلال وجهك وعظيم سلطانك أن وفقتنا لإنجاز هذا العمل ، لك الحمد حتى ترضى ولك الحمد إذا رضيت ولك الحمد بعد الرضى

أما بعد:

أتقدم بجزيل الشكر والامتنان العظيم إلى الأستاذ الدكتور **بلعياشيبومدين عوتي** على قبوله الإشراف على هذه المذكرة، وعلى كل ما قدمه لنا من توجيهات قيمة وآراء سديدة

كما نقدم بالشكر إلى الأساتذة أعضاء لجنة المناقشة لقبولهم تقييم هذا العمل وإثرائه بأرائهم القيمة . كذلك لا ننسى أن نشكر كل من قدم لنا يد المساعدة من أساتذة وأصدقاء كما لا ننسى موظفو مؤسسة ميناء مستغانم

# إهداء

أهدي هذا العمل إلي الوالدين الكريمين حفظهما الله ورعاهما بفضلته وكرمه وجعلهم فخرا لي

و إلى إخوتي حفظهم الله إلى كل الأحباب والأصدقاء وجميع طلبة ماستر تخصص إقتصاد

وتسيير المؤسسات والى جميع أصدقائي وكافة الأهل والأقارب

دون أن ننسى الأساتذة الكرام جامعة عبد الحميد ابن باديس

إلى كل من نساهم قلبي ولم ينساهم قلبي.

فلاح إسماعيل

# إلهاد

أهدى هذا العمل إلى من علمني العطاء بدون انتظار إلى من أحمل اسمه بكل افتخار

" أبي الغالي."

إلى من كان دعائها سر نجاحي إلى أغلى حبيبة

" أمي الغالية"

إلى سندي في الحياة إخوتي.

دحمان بونوة أمين

# ملخص

تحتل الموانئ مكانة هامة في اقتصاديات الدول باعتبارها رئة التجارة الخارجية الحقيقية. حيث تساهم من جهة على تقليص قيمة الصادرات بالنسبة للشاحنين الوطنيين ومن جهة اخرى تضمن حركية وارداتهم مقارنة بمنافسيهم مما يخلق منافسة حقيقية في مجال التجارة الخارجية كما يعتبر المحفز للنقل البحري اذ يحتاج نشاطه الى مواقع لرسو السفن وخدمات مينائية و تقوية الاتصالات مما يضمن تطور الموانئ .  
وبما ان الجزائر تتموقع على مساحة 1200 كم و 13 ميناء تجاري مما يحتم عليها الاهتمام بموانئها وتطويرها.

الكلمات المفتاحية: موانئ، التجارة الخارجية، الصادرات، السفن، الواردات.

**Summary:** Ports constitute important places in the economy of nations, with a maritime facade, and they are the real lungs of their foreign trade, they allow, on the one hand, to reduce the price of imports paid by the national shippers, and on the other hand, contribute to ensuring that their exports are competitive compared to those of their competitors elsewhere. Transport needs territorial anchor points, ports, services via land communication routes. These connections are fundamental to ensuring the development of ports, without them, they are cut off from their hinterland. And since Algeria has a 1,200 km maritime coastline dotted with 13 commercial ports and a privileged geographical position, it must take care of these maritime ports.

**Key words:** ports, foreign trade, maritime, development.

# الفهرس

إهداء

شكر وتقدير

الفهرس

قائمة الأشكال والجداول

مقدمة

الفصل الأول: المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

تمهيد

- المبحث الأول: ماهية النقل البحري للبضائع ..... 3
- المطلب الأول: تعريف وأنواع النقل البحري للبضائع ..... 3
- المطلب الثاني: خصائص وحسابات النقل البحري للبضائع ..... 7
- المطلب الثالث: أهم التشريعات المنظمة للنقل البحري للبضائع ..... 11
- المطلب الرابع: الأهمية الاقتصادية للنقل البحري للبضائع ..... 13
- المبحث الثاني: الوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع ..... 15
- المطلب الأول: ماهية سند الشحن (التعريف والوضائف والمكونات) ..... 15
- المطلب الثاني: أنواع وعدد نسخ سندات الشحن ..... 17
- المطلب الثالث: ماهية عقد الإستئجار (التعريف والأنواع والمكونات) ..... 20

المطلب الرابع : وثائق أخرى متعلقة بالنقل البحري للبضائع	23
المبحث الثالث : أهم أنواع البيوع المستعملة في التجارة الخارجية	25
المطلب الأول : شرط تسليم البضاعة بجانب السفينة	25
المطلب الثاني : شرط تسليم البضاعة على ظهر السفينة	27
المطلب الثالث : البيع بشرط دفع قيمة البضاعة مضافا إليها أجر النقل البحري إلى ميناء الوصول	29
المطلب الرابع : البيع بشرط دفع قيمة البضائع مضافا إليها قيمة التأمين وأجرة النقل البحري إلى ميناء الوصول	31
الخلاصة	33
الفصل الثاني :المتدخلون في تقنيات النقل البحري	
تمهيد	
المبحث الأول : المرشدون ووكلاء السفن والبضائع	36
المطلب الأول :المرشدون والوكلاء البحريين	36
المطلب الثاني :الوسطاء أو السماسرة البحريون	42
المطلب الثالث :المتخلون الآخريين في عملية النقل البحري للبضائع	50
المبحث الثاني :تطور تقنيات النقل البحري للبضائع ونتائجه	57
المطلب الأول :أنواع السفن المستعملة في النقل البحري للبضائع	57
المطلب الثاني :تطور الخصائص التقنية للسفن	58
المطلب الثالث :أثر التطورات التقنية للسفن على المبادلات التجارية	63
الخلاصة :	67

## الفصل الثالث : دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

### تمهيد

- المبحث الأول :تقديم لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم .....70
- المطلب الأول : لمحة عامة حول نشأة ميناء مستغانم .....70
- المطلب الثاني:أهداف وخصائص مؤسسة ميناء مستغانم .....73
- المطلب الثالث : الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم .....75
- المبحث الثاني :إجراء المقابلة و تحليلها .....85
- المطلب الأول :الإجابة على السؤال الأول و تحليل الباحثين .....85
- المطلب الثاني : الإجابة على السؤال الثاني و تحليل الباحثين .....86
- المطلب الثالث : الإجابة على السؤال الثالث و تحليل الباحثين .....86
- المطلب الرابع: الإجابة على السؤال الرابع و تحليل الباحثين .....87
- المطلب الخامس: الإجابة على السؤال الخامس و تحليل الباحثين .....88
- الخلاصة : .....90

### الخاتمة

قائمة المراجع .

قائمة الملاحق .

قائمة الأشكال:

الشكل رقم 01: موقع ميناء مستغانم ..... 73

الشكل رقم 02: الهيكل التنظيمي العام لميناء مستغانم ..... 75

قائمة الجداول:

جدول رقم 01 : حجم تطور حجم المبادلات التجارية عن طريق البحر ..... 64

## مقدمة

مايميز كوكبنا الارض وجود البحار و المحيطات التي تغطي معظم مساحته اي ما يقارب 140 مليون ميل مربع, اي 72 بالمئة من سطح الارض و التي تعتبر مصدر رئيسي للحياة على الكوكب .

منذ ان ركب الانسان البحر , بدأ يكتشف الاهمية التي تتمتع بها البحار , حيث انها تشكل طرق لاتصال القارات بعضها ببعض ,لذلك فقد اصبحت ذات اهمية كبيرة بالنسبة للمواصلات بين دول العالم ,نخصص منها مواصلات السفن التجارية التي تنقل البضائع من دولة الى اخرى .

فالنقل البحري يربط المنظومة التجارية الدولية ببعضها البعض و يعمل على تنشيط الحركة التجارية سواء كان للاستيراد او للتصدير و يدفع عجلة الاقتصاد القومي و الدولي قدما و يعتبر وسيلة اتصال بين الامم بواسطة السفينة بوصفها اداة الملاحة البحرية , وقد يكون من الصعوبة بامكان الاعتماد على وسائل النقل الاخرى البرية او الجوية او السكة الحديدية القيام بتنفيذ عمليات نقل البضائع نظرا لحجم السلع المراد نقلها و التي قد تصل الى احوام كبيرة و اوزان عالية,و ايضا نظرا الى سعة الميناء الذي قد يستوعب عدة سفن ضمن نطاق حدوده , و للاهمية السفن الناقلة في قدراتها العملية و سعة حجمها و طاقتها الاستيعابية و انخفاض اجور تكلفة النقل .

وتعتبر الموانئ احد العناصر الهامة في منظومة النقل البحري , اذ تلعب دور الريادة في التجارة الخارجية , فنمو اقتصاد دولة ما يعتمد على معدل النمو في تجارتها الخارجية , هذا النمو الذي يرتبط لا محالة بما تطبقه من فكر تسوسقي و ادارة ناجحة في موانئها و بما تقدمه من خدمات متكاملة .

كما تعد الموانئ احدى الحلقات الاساسية في صناعة النقل البحري و في خدمات السفن و البضائع مما يحتم على المهتمين و المنشغلين بالتسويق في الموانئ ان يقومو بتطويرها لخلق التزاوج بين حركة الميناء

و انعاشها و تحقيق العالمية من خلال تقديم التسهيلات و توفير الامكانيات لتسهيل النقل البحري .

فالدول المطلة على البحر تسعى جاهدة الى تحسين مختلف التقنيات و الطرق المستعملة في المبادلات و العمليات التجارية بين مختلف الهيئات و المسؤولين على الموانئ , وعلى ضوء ما سبق ذكره فيمكن طرح

الاشكالية على النحو التالي , فيما يكمن دور الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري ؟

ومن اجل التقرب الى المفاهيم و الحديث الاكثر عن هذه الاشكالية اضفنا بعض التساؤلات الفرعية :

1\_ كيف تساهم مرافق و خدمات الموانئ في تحسين كفاءة و سرعة عمليات الشحن والتفريغ؟

2\_ ماهي الاستثمارات والتحديثات التي تقوم بها الموانئ لملائمة احتياجات السفن والبضائع

الحديثة؟3\_ ماهو دور الموانئ في تطوير الخدمات اللوجستية لتحسين النقل البحري ؟

ومن خلال وجود هذه التساؤلات تم طرح بعض الفرضيات من اجل الاجابة عنها :

1\_ اذا تم تحسن مرافق وخدمات الموانئ فسيؤدي ذلك الى تحسين كفاءة و سرعة عمليات الشحن والتفريغ.

2\_ اذا قامت الموانئ باستثمارات وتحديثات لملائمة احتياجات السفن الحديثة سيؤدي ذلك الى زيادة

قدرتها التنافسية.

3\_ تطوير الخدمات اللوجستية يؤدي ذلك الى تحسين سلاسل التوريد البحرية ومنه تطوير النقل البحري.

**اسباب اختيار الموضوع :**

1\_ التعرف على ابرز التقنيات المعمول بها في مجال النقل البحري في الجزائر .

2\_ متطلبات الاقتصاد و العولمة الاقتصادية .

### 3\_ معرفة مستقبل النقل البحري الجزائري

#### أهمية الدراسة:

تكمن أهمية دراستنا لهذا الموضوع لما يلعبه من دور أساسي في اقتصاد اي دولة لاعتباره الركيزة الأساسية في المبادلات التجارية و الذي اذا تم تطويره و استغل بطريقة منظمة ساهم في تسريع الرحلات البحرية و التي تأتي بالايجاب على اقتصاد البلاد .

#### اهداف الدراسة:

ان الهدف من دراستنا هو التعرف على التقنيات المستعملة في مجال النقل البحري و كيفية تسييرها و استغلالها والتعرف على ابرز التحسينات التي ادخلت في الموانئ الجزائرية و التعرف على نظرة الجزائر المستقبلية في تطوير هذا المجال والمخطط المرسوم لتطويره و تحديثه .

#### أسلوب البحث:

يعتمد هذا البحث على المنهج التحليلي الوصفي و الاحصائي لقراءة تقنيات النقل البحري , من اجل تحقيق اهداف البحث و خاصة الاجابة على الاشكالية من خلال مختلف الكتب و الوثائق الداخلية الخاصة بمؤسسة الخدمات البحري جيما بميناء مستغانم .

#### تقسيم البحث :

تم تقسيم بحثنا الى ثلاثة فصول , فصلين خصصناهما للجانب النظري و الفصل الثالث للجانب التطبيقي حيث في الفصل الاول سنحاول التطرق الى بعض المفاهيم المتعلقة بالنقل البحري و معرفة انواعه مع اثبات الخصائص و أهم التشريعات المنظمة له و اهم الوثائق و هذا النقل و أهم البيوع الداخلية في التجارة البحرية و في الفصل الثاني تطرقنا لوصف شامل للمتدخلين في التجارة البحرية من مرشدين

ووسطاء ووكلاء السفن و غيرهاو في اخر هذا البحث قمنا بدراسة شاملة حول المؤسسة البحرية لميناء مستغانم من دورها و اهميتها و سيرورة العمليات بالمؤسسة .

### **حدود الدراسة الزمانية والمكانية:**

تمت الدراسة في مؤسسة ميناء مستغانم.

فترة التريص من 15 جانفي إلى 15 فيفري 2024.

# الفصل الأول

المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل

البحري للبضائع

### تهيد :

التقدم الذي شهدته وسائل النقل إلى توسع العمليات التجارية الدولية، مما ساهم في تسهيل حركة البضائع والبحث عن منتجات جديدة. رغم التطورات في وسائل النقل المختلفة مثل النقل البحري والجوي والبري، فإن النقل البحري يظل الخيار المفضل للعديد من الدول لنقل بضائعها بسبب كفاءته وتنوعه. يقدر أن نسبة البضائع التي تتم نقلها عبر البحر تصل إلى ثلاثة أرباع قيمة التجارة الدولية، مما يبرز أهمية هذا النوع من النقل في الاقتصاد العالمي .

لتنظيم هذه العمليات وتجنب النزاعات، تم وضع قواعد وتشريعات تنظم النقل البحري وتسهم في حل الخلافات بين الأطراف المتعاملة. وتشتمل هذه القواعد على مجموعة من الوثائق الهامة التي تسهم في تسهيل عمليات النقل، مثل سند الشحن وعقد الاستئجار وغيرها من الوثائق التي تحدد وتضمن سلامة وسلسلة حركة البضائع من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول. في هذا السياق، سنستعرض بعض المفاهيم العامة حول النقل البحري والوثائق المتعلقة به .

### المبحث الأول : المفاهيم و الوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

النقل يشكل جزءا أساسيا من الحياة الحديثة، فقد كان دائما عنصرا أساسيا في حياة معظم المجتمعات عبر العصور. وسيظل كذلك في المستقبل، حيث تعتبر وسائل النقل ونظمها مؤشرا عادلا لمدى نمو الدول وتقدمها.

### المطلب الأول : مفهوم و أنواع النقل البحري للبضائع

#### أولا : مفهوم النقل البحري للبضائع

يقدم " هانز أدلر " الخبير في الشؤون النقل لدى البنك الدولي للأنتشاء و التعمير تعريفا للنقل يقول فيه " يعبر النقل عن خدمة او حدث للإيصال مراكز الإنتاج و المناطق الالهة بالسكان بعضها ، أي مع مراكز الاستهلاك " <sup>1</sup>.

و منه فان أدلر يركز على مسألة العلاقة بين الإنتاج و الاستهلاك. كما يطرح في الوقت نفسه موضوع الاتصال بين المناطق الالهة بالسكان مؤكدا بذلك على دور النقل في التطور الحضاري و توسيع السوق و تسهيل الانسياب للبضائع و الأشخاص .

و يعرف الاقتصادي الشهير ( J.M.THOMSAN ) النقل على انه " خدمة وسيطة و وسيلة لتحقيق الهدف دون ان يكون هدفا في حد ذاته و يكون الهدف المقصود تعبيرا في الموقع سواء بالنسبة للأشخاص او البضائع " <sup>2</sup>.

<sup>1</sup>- محمد محمود عقد لنقل البري ، البحري ، الجوي ، الطبعة الأولى ، جامعة البتري ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، 2015 ، ص 17.

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

**كما يعرف النقل البحري :** " يعتبر المحرك الأساسي وأحد أنواع النقل المائي، حيث يتم من خلاله نقل البضائع بأنواعها المختلفة عبر المسطحات المائية إلى مناطق أخرى، سواء باستخدام السفن، الزوارق، أو أي وسيلة أخرى تنتقل عبر المياه " .

**كما يعرف أيضا :** " يعد النقل البحري واحدا من أقدم وسائل النقل التي استخدمها الإنسان، خاصة منذ القدم، وخاصة في الدول المجاورة للمسطحات المائية مثل المحيطات والبحار والبحيرات والأنهار. بدأ الإنسان باستخدام السفن الشراعية، ثم تطورت إلى السفن التجارية مع بداية الثورة الصناعية، حيث بدأ استخدام حاويات النقل البحري للبضائع " .

**كما يعرف موربي النقل البحري** بأنها: "الصناعة التي يرتبط عملها بالسفن وتضم أصحاب المصالح ذات العلاقة بصناعة النقل البحري مثل ملاك السفن، الموانئ البحرية، البنوك البحرية سماسرة السفن ، التوكيلات الملاحية و شركات الشحن و التفريغ والتخزين " <sup>3</sup> .

**يعرف النقل البحري** بأنه صناعة اقتصادية تعتمد على نظام تكنولوجي دقيق يتحدد فيه مستوى صناعة منتجات النقل ومستوى تشغيل هذه المنتجات كيفية إدارتها لتحقيق الفائدة العظمى لقطاعات الاقتصاد الأخرى .

يعبر عن النقل البحري بأنه نشاط بحري حيوي يساهم في تحريك المنقولات والركاب حول العالم <sup>4</sup> .

**يعرف نشاط النقل البحري** بأنه نشاط إنتاجي من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية مكانية وزمانية وذلك بنقلها من مكان إلى آخر. كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل و التوزيع للسلع والخدمات على كافة المستويات المحلية والإقليمية والدولية <sup>5</sup> .

<sup>3</sup> - طارق عبد الفتاح الشريعي ، اقتصاديات النقل السياحي ، مؤسسة جورس الدولية للطباعة و النشر ، 2010 ، ص 48.

<sup>4</sup> - محمد سليمان هدي ، اقتصاديات النقل البحري ، دار الجامعات المصرية ، مصر ، 1998 ، ص 1.

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

ويمكن تعريف النقل البحري من خلال المحاور الأساسية التي تساهم في تقديم خدمات البحري وتشمل كل من

السفينة وساحات بنائها والسماسة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري، فضلا عن الموانئ

وشركات الشحن والتفريغوما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين إضافة إلى شركات التأمين البحري .

يمكن التوسع في تعريف النقل البحري ليشمل كافة الهيئات و المؤسسات التي يرتبط نشاطها الاساسي

بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة<sup>6</sup>.

النقل هو تلك العملية التي تتولد من خلالها ما يعرف بالمنفعة المكانية في الاقتصاد و هو عملية مهمة

للإنتاج و عليه يقوم التبادل .

### ثانيا :أنواع النقل البحري للبضائع

عملية النقل البحري للبضائع تتميز بتنوعها وتعدد وسائلها، حيث تستخدم السفن أنواعا متعددة للنقل بناء

على الاحتياجات والمتطلبات وكمية البضائع المحملة. سنتناول فيما يلي نوعين من أنواع النقل البحري<sup>7</sup>:

### أولاً: النقل البحري بالتجول

هذا النوع من النقل يتضمن نقل بضائع متنوعة عبر عدة موانئ تزورها السفينة، حيث يتم عمليات الشحن

والتفريغ في كل ميناء. يهدف ذلك إلى تقليل تكاليف تشغيل السفينة مع زيادة العائدات، وعادة ما تتراوح

حمولة النقل في هذا النوع من النقل بين 4000 و 18000 طن.

<sup>5</sup> - مصطفى احمد احمد ، اقتصاديات النقل في السودان ، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا ، السودان ، 2008 ، ص7.

<sup>6</sup> - عثمان إبراهيم السيد ، قضايا النقل في السودان ، مركز دراسات الشرق الأوسط و افريقيا ، 2004 ، ص 24.

<sup>7</sup> - سميرة إبراهيم محمد أيوب ، اقتصاديات النقل ، الدار الجامعية ، مصر ، 2003.

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

تتفاوت أسعار التأجير وفقا لشروط العقود وتحكمها ظروف العرض والطلب. يتمثل المقصود بذلك في تقلبات الأسعار التي تتبع كميات البضائع المتاحة للنقل وتوافر السفن للتأجير، حيث ترتفع وتنخفض الأسعار بناء على حجم الطلب على خدمات النقل بالسفن التي تجوب الموانئ.

- حجم و هيكل التجارة الدولية .

- النمط الجغرافي للإنتاج العالمي و كذا استهلاك المواد الأولية والمنتجات الزراعية والصناعية .

- مستوى الطلب على النقل المنتوجات بالسفن المتجولة بين موانئ التصدير والاستيراد .

و من خصائص الطلب على النقل بالسفن الجوانب أو المتجولة يرجع أساسا إلى كونه يغطي الفجوة القائمة بين إمكانيات الإنتاج المختلفة للسلع في الموقع الجغرافية المختلفة بين مواقع الإنتاج و مواقع الاستهلاك .

### ثانيا: النقل بالخطوط المنتظمة

هذا النوع من أنواع النقل يعد من الأكثر استخداما، حيث يتم نقل بضائع متجانسة، على عكس النقل الشامل، حيث تقتصر محطات النقل على ميناء الشحن وميناء التفريغ فقط.

في حالة النقل الشامل، تتحمل التكاليف المتعلقة بالإرساء، بما في ذلك الرسوم الجمركية، والسمسرة، والوكالة، وتكاليف الاستئجار، والعقوبات، والمكافآت الزمنية... إلخ، من قبل الشاحن. أما في حالة النقل بالخطوط المنتظمة، فإن التكاليف تكون على عاتق المستغل التجاري للسفينة الذي يأخذها بعين الاعتبار عند قيامه بعمليات الحساب<sup>8</sup>

ملاحظة عامة :

<sup>8</sup> - سميرة إبراهيم محمد أيوب، مرجع سابق ص20، 2003.

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

1- في نموذج النقل بالرحلة التجارية، يتولى صاحب السفينة المسؤولية التجارية، بينما يتولى المستأجر المسؤولية التجارية في نموذج النقل بالزمن.

2 - الناقل هو الجهة المسؤولة عن توصيل البضائع إلى مالكيها وفقاً لشروط سند الشحن الذي تم التوقيع عليه في كلتا الحالتين.

### الحالة الأولى :

يتم إبرام عقد النقل بين صاحب البضاعة و مالك السفينة بقاعدة الرحلة ، و في هذه الحالة ان سند الشحن امضى من طرف ريان السفينة ، و هنا مسؤوليات الشحن تقع على عاتق مالك السفينة .

### الحالة الثانية :

في حالة إبرام العقد بين صاحب البضاعة و مالك السفينة بقاعدة الزمن : حيث نلاحظ في هذه الحالة ان الاستغلال التجاري للسفينة يمتاز به المستأجر ، و عليه استعمال السفينة بقاعدة الزمن رغم ان سنده للشحن يكون ممضي من طرف ريان السفينة .

المطلب الثاني : خصائص و مكونات النقل البحري للبضائع .

**أولاً: خصائص النقل البحري للبضائع**

يتصف النقل البحري للبضائع بعدة خصائص تميزه عن غيره من أنماط النقل الأخرى ويمكن حصرها فيما يلي<sup>9</sup>:

**1- الارتباط الوثيق بين النقل البحري والتجارة الدولية:**

إن وسيلة النقل الأكثر استعمالاً في التجارة الدولية هي النقل البحري، إذ ارتبط بها ارتباطاً وثيقاً منذ القدم بسبب ما يتمتع به من مميزات كالقدرة العالية للسفن، بحمل آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة، كما تنقل سفينة الركاب مئات الركاب في الرحلة الواحدة، وتصل مساهمة النقل البحري حوالي 80 % في التجارة الدولية، حيث يعبر حوالي 25000 بليون طن من الشحنات بالمحيطات سنوياً، بالمقارنة مع 7000 بليون طن من الحمولات عن طريق السكك الحديدية و 3000 بليون طن عن طريق البر .

**2- توافر معلومات ضخمة في صناعة النقل البحري :**

يعتمد نشاط النقل البحري على توافر كم هائل من المعلومات اللازمة لضمان انتظام و تعظيم إنتاجية هذا النشاط، ابتداءً من المعلومات عن القارات وأنواع العملات، بيانات عن الموانئ البحرية، ويتم تبادل هذه المعلومات إلكترونياً من خلال نظم اتصالات متقدمة تعمل على نقلها بين المحطات الأرضية والسفن والجمارك ...

وتنعكس أهم فوائد منظومة المعلومات على النحو التالي:

- انجاز أنشطة النقل البحري بأقل وقت وجهد وتنفيذها بأقل تكلفة .
- رفع كفاءة الميناء البحري من خلال استقباله لعدد كبير من السفن خلال فترة زمنية نفسها .

<sup>9</sup> - ايمن النحراوي ، اقتصاديات و سياسات النقل البحري ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2014 ، ص 100 - 101 .

### 3- صناعة النقل البحري كثيفة رأس المال:

تتصف صناعة النقل البحري بكثافة رأس المال بالمقارنة بصناعات النقل الأخرى، فمثلا السفينة وهي من بين العناصر الأساسية المكونة للنقل البحري لا بد أن تتوفر على مواصفات خاصة بالإضافة إلى احتوائها على وسائل اتصال وكشف ذات كفاءة عالية نظرا لبقاء السفينة في المياه لفترات زمنية طويلة، ويمكن قياس الكثافة الرأسمالية لصناعة النقل البحري من خلال عدة مؤشرات، كقياس تكلفة بناء السفن والموانئ ويظهر سفن الحاويات وتقنية النقل متعدد الوسائط ساهم ذلك في سرعة تحول الموانئ البحرية من الكثافة العمالية إلى الكثافة الرأسمالية .

### 4- استخدام التقدم التكنولوجي في صناعة النقل البحري :

تعتمد صناعة النقل البحري على التكنولوجيا الحديثة، التي انعكست على بناء وتطوير السفن وذلك من خلال أساليب إدارتها وبنائها ووسائل تشغيلها بالإضافة إلى تطوير أساليب تداول البضائع بالموانئ .

### 5- انخفاض تكلفة النقل البحري :

يعد النقل البحري أول أنماط النقل من حيث التكلفة، بسبب قدرته الكبيرة على التعبئة، لذا فهو ينافس أنماط النقل الأخرى في مجال نقل السلع منخفضة القيمة كبيرة الحجم كخامات المعادن ( فحم، فوسفات، خشب...)بالإضافة إلى الحيوانات الحية والمحاصيل الزراعية، إذ يتم الاعتماد على النقل البحري في المبادلات الدولية وأسهم في ذلك أحجام السفن الكبيرة التي تلبى احتياجات التجارة الدولية .

### 6- الطرق الملاحية البحرية:

يتميز النقل البحري أيضا بوجود خطوط ملاحية بصورة طبيعية ولا تحتاج إلى استثمارات لإنشائها أو صيانتها، وهذه الطرق البحرية تتكون من بحار ومحيطات فهي هبة طبيعية مجانية من الله على عكس الطرق البرية فهي تحتاج إلى بناء كطرق السكك الحديدية ذات تكلفة باهظة.

### ثانيا: مكونات النقل البحري للبضائع

من المعلوم أن العمود الفقري لعملية النقل البحري هي السفينة التي تمثل أهم مكونات صناعة النقل البحري، إلا أن هذا لا يعني أن الدولة التي لا تملك سفنا لا تعد ضمن الدول التي تشارك في امتلاك صناعة النقل<sup>10</sup>.

#### 1- شركات الملاحة البحرية

تعد من المكونات الأساسية لعملية صناعة النقل البحري، وتختص هذه الهيئة بنقل الحمولات المتاحة من الصادرات و الواردات على الخطوط الملاحية المختلفة، يتنوع نشاطها أو قد يقتصر فقط على نقل كل ما يلي: البترول ومشتقاته، البضائع، خدمات نقل الركاب وتشغيل العبارات بين الموانئ المتجاورة .

يتم انشاء هذه الشركات بغرض امتلاك أسطول يساهم في نقل التجارة الخارجية للدول، يمكن الاعتماد عليهو التغلب على حالات الحصار الاقتصادي أثناء الحرب أو حتى في الظروف العادية حيث يخلص الدول من الهيمنة والسيطرة والتحكم بواسطة دول أخرى.

و تختلف شركات الملاحة البحرية من حيث النشاط الذي تمارسه و الذي يتوقف على نوعية السفن التي تمتلكها الشركة وتبعاً لذلك يكون نشاط شركات الملاحة، ويقوم الأسطول البحري بربط مناطق الإنتاج بمناطق

<sup>10</sup> - محسن جابر عبدو ، الأثر الاقتصادي للنقل البحري ، دار وجيدة للنشر ، عمان ، 2002 ، ص 10.

الاستهلاك علما بان ثلاثة أرباع التجارة الدولية أي ما يعادل 68% يتم نقلها بحرا مع مراعات أن تكلفة النقل البحري مازالت أرخصمن غيرها .

## 2- الموانئ البحرية

تعد الموانئ البحرية من أهم الدعامات التي تقوم عليها صناعة النقل البحري نظرا لدورها العظيم في تقديم التسهيلات البحرية اللازمة لعمل السفن. فهي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل أو النقل المخترق أو النقل متعدد الوسائط، حيث تربط الموانئ بين التجارة الخارجية المنقولة بحرا والمنقولة برا<sup>11</sup>.

والنقل المخترق يهدف إلى تقليل تكلفة النقل الفعلية والتي تشمل كلفة النقل بالسفن من خلال إيجارها أو أثناء مكوئها بالموانئ إضافة إلى النقل البري وذلك على أساس أن تكون فترة مكوئ السفن بالموانئ أقل مما يكون لما له من آثار على ميزان المدفوعات من حيث غرامة التأخير التي يدفعها الميناء للسفن الأجنبية و كذلك سرعة تداول البضائع بالميناء، و يؤثر ذلك على خطط التنمية الاقتصادية. و يعني هذا أن الموانئ البحرية تؤثر على معدلات النمو الاقتصادي و على القيمة المضافة و على ميزان المدفوعات كما تؤثر على العمالة . و تتعدد و تتنوع التسهيلات التي تقدمها الموانئ البحرية حسب نوعية وطبيعة الموانئ والوظائف التي تؤديها اتجاه النقل البحري.

## المطلب الثالث : اهم التشريعات المنظمة للنقل البحري للبضائع

النقل البحري للبضائع يحظى بأهمية كبيرة، حيث قامت الدول المتقدمة خاصة بوضع وتنظيم مجموعة من الاتفاقيات والتشريعات على المستوى العالمي، بهدف تجنب الخلافات والنزاعات وضمان سلامة عمليات النقل البحري للبضائع. ومن بين هذه التشريعات المهمة يمكن ذكر<sup>12</sup>:

<sup>11</sup> - محسن جابر عبدو ، مرجع سابق ، ص 110.

**أولاً: معاهد بروكسل**

تعتبر هذه الاتفاقية الدولية حول سند الشحن والتي وقعت في مدينة بروكسل ببلجيكا بمثابة اتفاقية هامة. على الرغم من أنها في بعض الأحيان تسعى لتطبيق قواعد لاهاي، إلا أن هذه الاتفاقية وقعت عليها حوالي 78 دولة نشطة في مجال النقل البحري.

تم مرافقة هذه المعاهدة بمجموعة من البروتوكولات للتعديل في 23 ديسمبر 1968 بشأن مسؤولية النقل. وقد وقعت هذه البروتوكولات من قبل 18 إلى 21 دولة، وأصبحت سارية المفعول فقط في البلدان التي وقعت عليها. وتُطلق عليها أحياناً اسم "قواعد وزبي".

**ثانياً : اتفاقية الأمم المتحدة**

خلال اتفاقية "هامبورغ"، التي تتعلق بعملية نقل البضائع عبر البحر والتي وقعت في 31 مارس 1978، لم يتم تنفيذها إلا في 31 مارس 1992. وقد أصبحت معروفة باسم "اتفاقية هامبورغ"، وقد وقعت عليها 23 دولة.

تركز هذه الاتفاقية على مسؤولية الناقل فيما يتعلق بالبضائع، سواء كان ذلك بسبب تلفها أو فقدانها. وتتص المادة 5 من الاتفاقية على أن الناقل مسؤول في المقام الأول عن أي تلف أو فقدان للبضائع، ما لم يثبت خلاف ذلك ويقدم الدليل على أن الحادث كان نتيجة لظروف خارجة عن إرادته، وأنه بذل كل ما في وسعه لتجنب وقوع هذه الأضرار.

<sup>12</sup> - نفس المرجع ، ص 110.

### المطلب الرابع : الأهمية الاقتصادية للنقل البحري للبضائع

خدمات قطاع النقل البحري تلعب دورا بارزا في تحقيق معدلات النمو الاقتصادي المستهدفة من قبل الدول النامية. يعود ذلك إلى التأثير الفوري وغير الفوري الذي يمارسه قطاع النقل على مختلف المتغيرات الاقتصادية الداخلية، والتي تشكل الإطار العام الضروري لرفع الأداء الاقتصادي للدولة.

وعليه، يتم تحليل الأهمية الاقتصادية لقطاع النقل البحري في هذا السياق. وسنستند إلى دراسة العلاقة بين قطاع النقل البحري وتأثيره على بعض هذه المتغيرات الاقتصادية، مثل<sup>13</sup>:

- قطاع التجارة الخارجية .

- تحسين مراكز ميزان المدفوعات .

- ظاهرتي التخصص و تقسيم العمل .

- مستوى التوظيف و تنويع العاملة

### أولا : العلاقة بين خدمات نشاط النقل البحري و قطاع التجارة الخارجية

نشاط النقل البحري يعد من بين الأنشطة الرئيسية التي تؤثر بشكل كبير على التجارة الخارجية لأي دولة، مقارنةً بأنشطة النقل الأخرى. يعود ذلك إلى الخصائص المميزة التي يتمتع بها هذا النشاط في جانب العرض، حيث يمتلك القدرة على نقل آلاف الأطنان من البضائع المصدرة والمستوردة عبر السفن في كل رحلة.

<sup>13</sup> - سميرة إبراهيم أيوب ، اقتصاديات النقل ص25 ، دار الجامعة الجديدة ، 2002.

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

لا شك في أن ارتفاع نسبة البضائع التي يتم نقلها بحرا، والتي تشكل 80% من إجمالي تجارة البضائع الدولية، يؤكد على أهمية قطاع النقل البحري في التجارة الدولية. ويبرز هذا الأمر اهتمام حكومات الدول النامية، حيث تعمل على تطوير وتعزيز صناعة النقل البحري لتحقيق استفادة أكبر من الاستثمارات وتعزيز هذا القطاع خلال فترة نهاية السبعينات وبداية الثمانينات.

### **ثانيا : العلاقة بين نشاط النقل البحري و تحسين مراكز ميزان المدفوعات**

يعرف ميزان المدفوعات على أنه سجل نقدي يوضح العمليات الاقتصادية التي تتم بين دولة وأخرى خلال فترة زمنية محددة، وعادة ما يكون ذلك لسنة ميلادية كاملة. ينقسم ميزان المدفوعات إلى جانبين، الجانب المدين الذي يسجل فيه جميع العمليات التي تؤدي إلى دفعات من الدولة المعنية لدولة أخرى، بينما الجانب الدائن يسجل فيه جميع العمليات التي تؤدي إلى تدفق الإيرادات من الدول الأخرى لصالح تلك الدولة.

### **ثالثا : العلاقة الموجودة بين نشاط النقل البحري و ظاهرتي التخصص و تقسيم العمل**

يعتبر النقل البحري من بين الاعتبارات الاقتصادية الهامة التي يجب أخذها بعين الاعتبار عند تحديد موقع الصناعة ، م من بين العوامل الأساسية المؤثرة على ظاهرتي التخصص و تقسيم العمل التي تم تلخيصها في بعض النقاط التالية<sup>14</sup>:

- مدى التقرب من مصادر الموارد الخامه .

- درجة توافر من مصادر الطاقة .

- قيمة تكاليف النقل .

<sup>14</sup> - سميرة إبراهيم أيوب ، مرجع سابق ، 2002.

- مدى توافر التجهيزات الأساسية من ماء و كهرباء .

رغم ان عملية النقل تضيف الى السلع و الخدمات المنقولة منفعة اقتصادية التي تعرف بالمنفعة المكانية و التي هي عبارة عن القيمة الاقتصادية المضافة للسلعة المنتجة .

**رابعاً : العلاقة الموجودة بين نشاط النقل البحري و مستوى التوظيف و تنوع العمالة**

ان قطاع النقل البحري دوره خلق فرص عمالة وطنية جديدة سواء في المشروعات الأساسية لنشاطه المتمثلة في العمل على ظهر السفينة او المشروعات المكملة لنشاط النقل البحري المتمثلة في عملية الشحن و التفريغ ..... و يظهر ذلك بصفة خاصة في الدول تملك سواحل بحرية ممتدة ، حيث ان سوق العمل في قطاع النقل البحري يعتبر سوقا دولية بمعنى إمكانية توظيف العمالة البحرية في الدول على السفن الأجنبية .

**المبحث الثاني : الوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع**

لضمان نجاح عملية النقل البحري، يجب أن تتوفر الوثائق الأساسية مثل سند الشحن وعقد الإيجار، بالإضافة إلى بعض الوثائق الأخرى الضرورية.

**المطلب الأول : ماهية سند الشحن**

سند الشحن يعد إثباتاً على استلام البضائع وعقد النقل البحري بين الناقل والشاحن، ويحمل أهمية كبيرة في التجارة الدولية نظراً لترابطه مع البضائع التي يمثلها. يُعرف في السياق التجاري أيضاً بـ "بوليصة الشحن"، حيث يتناول تعريفها الدور الذي تلعبه، والوظائف التي تقوم بها، والمكونات التي تشكلها<sup>15</sup>.

<sup>15</sup> - شريف محمد ماهر ، إدارة النقل البحري و التجارة الخطية ، دار الجامعة ، مصر ، 244.

**أولاً : تعريف سند الشحن**

**يعرف سند الشحن :** هو وثيقة مكتوبة تثبت استلام البضائع من قبل الناقل، وتؤكد وجود عقد النقل البحري بين الناقل والشاحن. يُستخدم سند الشحن كوثيقة قانونية تحتوي على تفاصيل البضائع المشحونة، وشروط الشحن، وميناء الشحن وميناء الوصول، وتفاصيل الناقل والشاحن، وشروط الدفع، وغيرها من المعلومات الضرورية لعملية الشحن والتخليص الجمركي. يعتبر سند الشحن من الوثائق الأساسية في التجارة الدولية ويسهم في تسهيل عمليات النقل وتخزين البضائع.

**و يعرف أيضا :** وفقا للقانون البحري الجزائري، يعرف سند الشحن كوثيقة رسمية تصدرها الشركة الناقلة أو وكيلها وتسلم للشاحن كدليل على استلام البضائع المشحونة ووجود عقد النقل البحري بين الأطراف المعنية. تحتوي هذه الوثيقة على تفاصيل البضائع المشحونة مثل الوزن، الكمية، والتفاصيل الأخرى الخاصة بالشحن، بالإضافة إلى الشروط والتعليمات الخاصة بعملية النقل. يعتبر سند الشحن وثيقة قانونية تثبت الالتزامات والحقوق بين الشاحن والناقل وتسهم في تسهيل عمليات الشحن والتخليص الجمركي.

**و يعرف أيضا :** بانه وثيقة تبرهن على قيام عقد النقل و تبين كذلك أيضا التكفل بالبضاعة التي هي على ظهر السفينة من قبل الناقل ، و في هذا الأخير يلتزم بتسليم البضاعة مقابل تبادل سند الشحن مع المرسل اليه ، حتى يكون المرسل اليه مبين في سند الشحن و منه يعرف الناقل لمن سيتم تسليم البضاعة

**المطلب الثاني : أنواع و عدد نسخ سندات الشحن**

**أولاً : أنواع سندات الشحن**

ينقسم سند الشحن الى أنواع عديدة حسب الزاوية التي ينظر منها و اهم هذه التقسيمات ما يلي<sup>16</sup> :

### 1-أنواع سند الشحن حسب طريقة انتقال البضاعة :

سند الشحن الأوراق التجارية في هذا الخصوص لذلك تم تقسيمه سندات الشحن الى ثلاث اقسام و هي على النحو التالي :

#### - سند الشحن الاسمي:

هذا النوع من سندات الشحن يصدر باسم شحنة محددة، ولا يمكن تحويله للآخرين إلا من خلال تحويل الحقوق المعروفة في القانون المدني. يطلب من الناقل قبول السند قبل أن يتم تحويله، ويتم ذلك إما من خلال تسليم البضائع أو إعلام الناقل بتحويل السند. ينتقل السند بما يتضمنه من حقوق و ضمانات، وينطبق ذلك في قاعدة التطهير. في هذه الحالة، تعتبر هذه القاعدة من بين الدفعات التي تتميز بالطابع الشخصي ولا تنتقل دعوى المسؤولية في السند إلا بموجب ما هو مذكور بوثيقة السند نفسها. وبمعنى آخر، يعتبر المرسل وكيلا عن المرسل الحقيقي، ما لم يتم الانتهاء من محتويات الوثيقة نفسها.

#### - سند الشحن الامر :

غالبا ما يصدر سند الشحن لأمر الشاحن أو لأمر المرسل إليه، مما يجعله قابلا للتداول عبر قاعدة التطهير. ومع ذلك، يجب أن يكون التطهير مؤرخا ومرتبا على تطهير سند نقل الملكية للبضائع

<sup>16</sup>- رشيد غلاب ، تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج صفوف الانتظار، رسالة ماجستير ، قسم علوم التسيير ، كلية علوم التسيير ، جامعة الجزائر ، 2006 ، ص 86.

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

وحيازتها للمظهر المتداول. بالتالي، لا يسمح للريان بتسليم البضائع إلا للمظهر المتداول. إذا كان التظهير على بياض، فإن الناقل أو الریان ليس لديهما الحق في الاحتجاج ضد المظهر المقدم لهما بالدفع التي قد تكون للشاحن بخصوص المظهر.

### - سند الشحن لحامله :

في حالة حيازة الشخص لسند الشحن بطريقة مشروعة، يمتلك حق تسليم البضائع وفقا لما هو مكتوب في السند. يتم تناقل السند بهذه الطريقة عن طريق التحويل اليدوي، ويتميز هذا النوع من السندات بندرة وجوده في المعاملات، وذلك للمخاطر الكبيرة التي قد تترتب على فقدانها أو سرقتها. وبمجرد تسلمها، يمكن توريثها أو تداولها، مع الالتزام للرأية بتسليم البضاعة لأي شخص يقدم سند الشحن عند الوصول.

### 2- سند الشحن حسب الدلالة على شحن البضاعة :

ينقسم هذا السند شحن الى ما يلي<sup>17</sup>:

### - سند الشحن برسم الشحن :

يعني أن البضائع لم يتم شحنها بعد على متن السفينة ولكن تم تسليمها للغرض من الشحن. يعتبر هذا النوع من السندات شائعا في جميع أنحاء العالم لأنه يحمل بعض المزايا. يمكن للناقل المطالبة برسوم الشحن وأسباب انتشاره تشمل تعيين السفينة التي ستقل البضائع.

<sup>17</sup>- رشيد غلاب ، مرجع سابق ، ص 86.

- سند الشحن المشحون :

معناه ان البضاعة شحنت في السفينة و كذلك يستبدل النوع الأول بالثاني عند شحن البضاعة او يسجل عليه كلمة مشحون .

و هناك أنواع أخرى من سندات الشحن نذكرها باختصار :

- سند الشحن المباشر .
- سند الشحن غير المباشر .
- سند الشحن التنظيف .
- سند الشحن غير التنظيف .

ثانيا : عدد نسخ سندات الشحن

يعتبر سند الشحن البحري من اهم وثائق الشحن للتجارة و النقل على الخطوط البحرية ، وله نسخ

مهمة و عددها ثلاثة نسخ اصلية تملأ من طرف ربان السفينة و هي كالتالي :

1- نسختين تقدمان للشاحن كدليل وضع البضاعة المعينة تحت تصرف ربان السفينة المسماة ، حيث هذا السند يسمح بالتقرب من البنك المتعامل معها قصد استلام أمواله مقابل هذا السند الذي سوف يبعث من طرف هذا بنك على بنك الزبون قصد استرجاع هذه الأموال .

2- تكون نسخة عند الربان في حالة ابحار السفينة ، و عند وصول السفينة و قبولها في ميناء التفريغ تكون نسخة من النسختين الاوليتين قد وصلت الى بنك الزبون ، و قد قام هذا الأخير بالحصول عليها و

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

تسليمها الى وكيل العبور المعني بالأمر قصد استبدالها مع ريان السفينة لكي يسمح الريان بتفريغ البضاعة من جهة و لكي يتسنى كوكيل العبور بالقيام بعملية الجمركية .

و نعتبر سند الشحن هو عبارة عن ضمان للشاحن على انه قد قدم البضاعة التي استلمت من طرف الريان ، و يتم تحويل المسؤولية من الشاحن الى ريان السفينة على البضاعة حسب القاعدة سيف و من ريان السفينة الى الزبون عند عبور البضاعة حسب قاعدة فوب .

### **المطلب الثالث : ماهية عقد الاستئجار**

#### **أولاً : تعريف عقد الايجار**

عقد إيجار هو اتفاق يتم بين شركة الشحن (المؤجر) والعميل (المستأجر)، يتعلق بتأجير سفينة لنقل البضائع أو البضائع بين الموانئ المحددة خلال فترة زمنية معينة مقابل دفع مبلغ مالي محدد كرسوم إيجار. يشتمل العقد على شروط تفصيلية تتعلق بنوع البضائع المنقولة، والموانئ المستخدمة، والجدول الزمني للرحلات، والتأمينات، والشروط المالية، وأية شروط خاصة أخرى تتعلق بالعملية البحرية. يهدف العقد إلى تحديد حقوق والتزامات الطرفين وضمان سلامة وفعالية عملية النقل البحري للبضائع. و يعرف عقد الاستئجار بأنه عبارة عن مطبوعات تحتوي على بنود تحدد فيها التزامات كل الأطراف الداخليين في عملية الاستئجار ، و كذلك تعد كدليل عليهم او لصالحهم و يهتم بشروط البضاعة و طريقة نقلها و كذلك الشروط المتعلقة بكل نوع من بين أنواع الاستئجار<sup>18</sup>.

<sup>18</sup>- محمد ماهر ، إدارة النقل البحري و التجارة الخطية ، مصر ، 2006 ، ص 29.

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

عقد استئجار السفينة هو اتفاقية قانونية تتيح للشركات أو الأفراد استخدام سفينة معينة لفترة محددة مقابل مبلغ مالي محدد. تحتوي هذه العقود على مجموعة من الشروط والبنود التي تنظم العلاقة بين المالك (المؤجر) والمستأجر. إليك بعض أنواع عقود استئجار السفن الشائعة:

- **عقد الإيجار الجاف ( Bareboat Charter )**: في هذا النوع من العقد، يقوم المستأجر بأخذ السيطرة الكاملة على السفينة لفترة محددة، حيث يتم تسليم السفينة دون طاقمها ومعدات، وتحمل المستأجر تكاليف الصيانة والتشغيل. يتم استخدام هذا النوع من العقود عادةً لفترات طويلة ويُطلق عليه أيضًا اسم "Demise Charter".

- **عقد الإيجار النقدي ( Time Charter )**: يتفق المالك والمستأجر على استخدام السفينة لفترة محددة مقابل مبلغ نقدي. يظل المالك مسؤولاً عن صيانة السفينة وإدارتها، في حين يتحمل المستأجر تكاليف الوقود والرحلات. يُمكن تقسيم هذا النوع من العقود إلى العقود القصيرة الأجل والعقود الطويلة الأجل.

- **عقد الإيجار بالشحن ( Voyage Charter )**: يتم تأجير السفينة للقيام برحلة معينة أو رحلات متعددة لنقل البضائع من ميناء إلى آخر. يتفق المستأجر على دفع مبلغ محدد لكل طن أو لكل رحلة، وتحمل الشحنه تكاليف الوقود والرحلات.

- **عقد الإيجار الحاوياتي ( Container Charter )**: يتم تأجير السفينة لنقل الحاويات، حيث يتم الاتفاق على الشروط والتكاليف المتعلقة بنقل الحاويات بين الموانئ.

تختلف شروط هذه العقود حسب احتياجات الطرفين ونوع السفينة وفترة الإيجار. تهدف هذه العقود إلى تنظيم العلاقة بين المالك والمستأجر وضمان تحقيق الالتزامات المتفق عليها بينهما.

**ثانيا : مكونات عقد الاستئجار**

عقد الاستئجار للنقل البحري، سواء كانت سفينة أو حاوية، يتكون من عدة مكونات تحدد حقوق والتزامات الأطراف المعنية بالعقد. إليك مكونات عقد الاستئجار للنقل البحري<sup>19</sup>:

- **بيانات الأطراف:** تتضمن معلومات عن المالك (المؤجر) والمستأجر (المستأجر)، بما في ذلك أسماءهم وعناوينهم وتفاصيل الاتصال.

- **وصف السفينة أو الحاوية :** يتم توضيح المواصفات الفنية للسفينة أو الحاوية المستأجرة، مثل الحمولة الإجمالية، الطول، العرض، الارتفاع، وأي معلومات فنية أخرى ذات صلة.

- **مدة العقد:** يحدد العقد مدة استئجار السفينة أو الحاوية، بما في ذلك تاريخ بداية ونهاية العقد، وفترات التمديد إن وجدت.

- **تكلفة الاستئجار :** تحدد هذه البنود المبلغ المالي الذي يلتزم به المستأجر لاستئجار السفينة أو الحاوية، وتشمل أيضًا شروط الدفع والعملات المقبولة.

- **الشروط والأحكام :** تتضمن هذه البنود شروط وقواعد استخدام السفينة أو الحاوية، والمسؤوليات والتزامات الخاصة بكل من المالك والمستأجر، بما في ذلك التأمين والصيانة والتشغيل.

- **التأمين :** يحدد العقد مسؤولية كل من المالك والمستأجر عن التأمين على السفينة أو الحاوية والبضائع المحملة خلال فترة الاستئجار.

<sup>19</sup> - محمد ماهر ، مرجع سابق ، ص 23.

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

- **التحميل والتفريغ** : يوضح العقد إجراءات التحميل والتفريغ للبضائع على متن السفينة أو الحاوية، بما في ذلك المسؤوليات المتعلقة بكل من المالك والمستأجر وأية طرف ثالث.
  - **شروط الإلغاء** : يحدد العقد شروط إلغاء العقد من قبل أي من الطرفين، بما في ذلك الإشعار المسبق المطلوب والعواقب المحتملة للإلغاء.
  - **التعويضات والضمانات** : يوضح العقد حقوق الطرفين في حالة حدوث أي مشاكل أو أضرار خلال فترة الاستئجار، وكيفية التعويض عنها.
  - **التفاهات الخاصة** : يمكن أن يتضمن العقد أي اتفاقيات خاصة بين المالك والمستأجر تتعلق بشروط محددة أو ترتيبات استثنائية.
- هذه المكونات تشكل الإطار القانوني والتجاري لعقد الاستئجار للنقل البحري، ويجب أن تكون واضحة ومحددة لضمان تنفيذ العقد بفعالية وسلاسة.

### **المطلب الرابع : وثائق أخرى متعلقة بالنقل البحري للبضائع**

**أولاً : الوثائق المرتبطة بالسفينة بالدفاتر التالية<sup>20</sup>:**

---

<sup>20</sup>- محمد ماهر ، مرجع سابق ، 2006.

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

- دفتر اليوميات: يعد وثيقة توثق جميع التفاصيل المتعلقة بمحرك السفينة الرئيسي ومولدات الكهرباء،

بما في ذلك نتائج العمل اليومي مثل حالات التشغيل للمراقبة والصيانة وتجهيزات السفينة.

- دفتر السفينة: يعتبر هذا السجل وثيقة تسجل فيها ملاحظات متعلقة بالسفينة ورحلتها البحرية، ويتم

التأشير عليها من قبل السلطة البحرية الإدارية.

- الشهادة الفنية و وثيقة الايجار : حيث تعتبر وثيقة الايجار وثيقة الرحلة البحرية التي تتضمن

المعلومات الخاصة بحالة البحر منها و هناك معلومات إضافية يصادق عليها قبطان السفينة و يتم

استعمالها في حالة المنازعات البحرية .

- يومية الراديو : يومية الراديو تعتبر يصدر من طرف السلطة الإدارية البحرية و في كل سنة توجد

اشهر محددة تسجل فيها الاتصالات اللاسلكية خلال الرحلة البحرية .

### ثانيا : الوثائق المرتبطة بالبضاعة

تتمثل هذه الوثيقة فيما يلي<sup>21</sup> :

- وثيقة الالتزام :

هذه الوثيقة تضم مجموعة من الشروط التي يجب على العميل الالتزام بها عند نقل بضائع خطرة، سواء

كانت عملية النقل تتم في إطار عمليات التصدير أو الاستيراد. يعتبر العميل مسؤولاً عن البضائع عند

تفريغها ويتم تسليمها مباشرة، وإذا كان غير حاضر عندما يتم تفريغ البضاعة في ميناء السفينة، فسيتم

تحميله بغرامة النقل المزدوجة. عادة ما يكون الناقل، أي شركة النقل البحري، هو الجهة التي توقع هذه

الوثيقة.

<sup>21</sup> - محمود محمد احكام عقد لنقل البري ،البحري و الجوي ، الطبعة الأولى ، جامعة البتري ، دار الثقافة ، للنشر و التوزيع ، 2015.

- قائمة الطرود :

تلخص هذه الوثيقة المحتوى الخاص بالطرود المرسل إليها أو ممثلها للعبور، وتمكن المرسل إليه من التحقق بدقة من محتوى كل طرد. على الرغم من عدم كونها وثيقة رسمية، إلا أنها تقدم ملخصاً شاملاً للمحتوى بشكل مدقق.

- شهادة الصحة :

قبل إجراء عملية تصدير البضائع ذات الأصل الحيواني أو منتجات البحر الموجهة للاستهلاك الإنساني أو الحيواني الواجب اتخاذه بالتحاليل من قطاع صحي معروف .

- الشهادة النوعية :

هي وثيقة تشهد على البضائع المصدرة من حيث النوعية الجيدة ، و تقدم في تصدير خاص .

**المبحث الثالث : اهم أنواع البيوع المستعملة في التجارة الخارجية**

قامت غرفة التجارة الدولية بباريس بتوحيد المصطلحات التجارية المستخدمة في عقود البيع الدولية، بهدف تبسيط الإجراءات التجارية وتوضيح حقوق والتزامات الأطراف المتفاوضة. تلك الجهود تسهم في تعزيز التداول التجاري الدولي وتقليل العقبات التي قد تواجهه.

**المطلب الأول : شروط تسليم البضاعة بجانب السفينة**

هذا النوع من عقود البيع يقتصر على البضائع التي يتطلب نقلها عن طريق البحر أو الممرات المائية الدولية، ويعرف باسم "عقد البيع فاس". يتم التوصل إليه على مرسى الشحن، حيث يتفق البائع والمشتري

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

على تسليم البضاعة إلى المشتري عند المرسى المحدد بجوار السفينة المعينة في الميناء، وذلك مقابل دفع أجرة الشحن.

هذا النوع من العقود يحتوي على مجموعة من الالتزامات، حيث يتحمل البائع بعض الالتزامات والمشتري يتحمل البعض الآخر، وتشمل هذه الالتزامات ما يلي<sup>22</sup>:

### أولاً : التزامات البائع في عقد البيع بجانب السفينة

حيث تتمثل التزامات البائع في ما يلي :

- البائع غير ملزم بتكاليف شحن البضاعة على متن السفينة.
- ينتهي التزام البائع عند وضع البضاعة بجوار السفينة.
- يتحمل البائع جميع التكاليف اللازمة لتسليم البضاعة في الموقع المحدد.
- يتعهد البائع بتسليم البضاعة للناقل في المكان المحدد وفقاً للممارسات الشائعة في ذلك الموقع، مع تجهيز البضاعة وفقاً لشروط عقد البيع.
- يلتزم البائع بتسديد جميع المصاريف المستحقة على البضاعة حتى تصل إلى رصيف الشحن، بما في ذلك تكاليف النقل في الحالات المعمول بها.

### ثانياً : التزام المشتري في عقد البيع بجانب السفينة :

حيث تتمثل التزامات المشتري في ما يلي :

- يتحمل المشتري جميع التكاليف اعتباراً من ذلك الوقت.

<sup>22</sup> - محمود محمد ، مرجع سابق ، 2015.

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

- يثير تحديد نقطة التحميل من ميناء الشحن المعين تساؤلات بخصوص كيفية تنفيذ العقد، نظرا لقربها أو بعدها عن موقع المرسى الخاص بالسفينة الناقلة.
- يتحمل المشتري جميع التكاليف الإضافية والمسؤوليات والمخاطر التي تواجه البضاعة.
- يعتذر المشتري عن استلام السفينة المحددة في الوقت المناسب، أو إذا لم تتمكن السفينة المحددة من شحن البضاعة عليها لاستكمال حمولتها.
- في حال عدم قدرة المشتري على تقديم المعلومات الكاملة عن السفينة المحددة في الوقت المناسب.
- يتحمل المشتري تكاليف استخراج الوثائق الخاصة بالبضاعة التي تم استخراجها من قبل البائع.

### **المطلب الثاني : شرط تسليم البضاعة على ظهر السفينة**

- يعرف عقد البيع كاتفاق يبرم بين البائع والمشتري، حيث يلتزم البائع بتسليم البضاعة المباعة في ميناء الشحن بعد شحنها على متن السفينة، التي يقوم المشتري بتلقيها في الميناء المحدد، مع دفع أجرة النقل. يتحمل المشتري مخاطر فقدان أو التلف الذي قد يحدث للبضاعة بعد تحميلها على متن السفينة، ويتحمل جميع التكاليف منذ ذلك الوقت.

تتضمن هذا الشرط العديد من الالتزامات للبائع والمشتري، حيث يتحمل كل طرف مسؤولياته المتفق عليها، وعلى الرغم من أنها قد تكون موجزة في بعض النقاط، إلا أنها تشمل الآتي<sup>23</sup>:

### **أولا : التزامات البائع في عقد البيع**

حيث تتمثل التزامات البائع في بعض النقاط التالية :

---

<sup>23</sup> - نكاح سليمة ، الإجراءات المتخذة لعملية الاستيراد، مذكرة تخرج ، جامعة مستغانم ، 1998 .

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

- يلتزم البائع بتحميل البضائع على متن السفينة المحددة أو المحددة من قبل المشتري، ويتطلب أن تكون البضائع المحملة مطابقة للمواصفات المذكورة في العقد.

- يقوم البائع باتخاذ الإجراءات الجمركية اللازمة في ميناء الشحن لتصدير البضائع، ويكون من مسؤوليته الحصول على تراخيص التصدير حتى لو لم يكن هو الشاحن الفعلي، وفي حالة الإهمال في القيام بذلك، يحق للمشتري طلب فسخ العقد.

- يلتزم البائع بتزويد المشتري بالوثائق اللازمة كدليل على شحن البضائع، مما يتيح للمشتري فرصة التأمين عليها واكتساب ملكيتها في ميناء الوصول.

- يحق للبائع في هذه الحالة المطالبة بدفع ثمن الوثائق، بناءً على افتراض أن عقد البيع، وحتى لو كان مستقلاً عن عقد الاعتماد المستندي، يخصص لصالح أحد البنوك المراسلة، حيث يحصل البائع على قيمة الوثائق ويرسل المبلغ كمبيالة إلى البنك المصدر في بلد ميناء الوصول لتسليمها إلى المشتري.

**ثانياً : التزامات المشتري في عقد البيع :**

حيث تتمثل التزامات المشتري في بعض النقاط التالية :

- المشتري ملزم بدفع ثمن البضاعة كما هو محدد في عقد البيع أو أي وثيقة أخرى مع الاعتماد على سجل إلكتروني إذا تم الاتفاق على ذلك.

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

- يتحمل المشتري جميع التكاليف المتعلقة بعقد النقل بعد التحميل، بما في ذلك تكاليف التأمين والشحن وتراخيص الاستيراد، وغالبا ما يتم الدفع عند استلام وثائق الاعتماد وفقاً للاتفاق السابق.
- يتحمل المشتري مسؤولية تحديد تاريخ الشحن، ولا يكون البائع ملزماً بتجهيز البضائع للتحميل إلا بعد إخطاره بتاريخ الشحن.
- يلزم المشتري بالتعاقد مع الناقل البحري وتحديد سفينة معينة لنقل البضائع، مع إعلام البائع بذلك في مدة معقولة لتمكين البائع من استكمال عملية الشحن وتحميل البضائع في الوقت المناسب قبل انتهاء مدة الشحن.
- يتحمل المشتري مسؤولية الحصول على التصاريح الضرورية للتصدير والامتنال لمتطلبات التخليص الجمركي المتعارف عليها سواء في بلد الوصول أو بلد المرور.
- المطلب الثالث : البيع بشرط دفع قيمة البضاعة مضافا اليها اجر النقل البحري الى ميناء الوصول**  
و كذلك يتضمن هذا الشرط مجموعة من الالتزامات ، حيث هناك التزامات تعود على البائع و الأخرى تعود على المشتري و قد تم تلخيصها في النقاط التالية<sup>24</sup> :
- أولاً : التزامات البائع في عقد البيع لدفع قيمة البضاعة مضافا اليها اجرة النقل البحري حتى وصولها الى الميناء**

حيث تتمثل التزامات في بعض النقاط التالية :

<sup>24</sup> - نكاح سليمة ، مرجع سابق ، 1998.

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

- البائع ملتزم بشحن البضاعة، ويشمل ذلك تجميعها وتصنيفها وتغطيتها وتعبئتها ونقلها إلى ميناء الشحن المحدد، وتحميلها على متن السفينة المحددة من قبل البائع خلال الفترة المتفق عليها.
- يتعهد البائع بشحن البضاعة على سفينة في ميناء الشحن في التاريخ والفترة المحددة في العقد، وفقا لشروط العقد، وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق بشأن ذلك، يترك الأمر لتقدير البائع.
- يجب أن تكون السفينة المختارة من قبل البائع قابلة للملاحة وقادرة على الرسو في ميناء التفريغ المحدد. كما يجب اتباع الطريق المحدد في العقد، وفي حال عدم تحديده، يجب اتباع الطريق العادي أو الطريق المعقول.
- يتحمل البائع تكاليف تأمين البضاعة لتغطية مخاطر فقدانها أو التلف الناتج عن النقل، ويجب أن تتماشى هذه التغطية على الأقل مع الشروط المنصوص عليها في العقد.
- يجب على البائع الحصول على رخصة التصدير أو أي تفويض رسمي بذلك و تنفيذ جميع الإجراءات الجمركية اللازمة لتصدير البضاعة .

ثانيا: التزامات المشتري في عقد البيع لدفع قيمة البضاعة مضافا اليها اجرة النقل البحري حتى

وصولها الى المياہ

حيث تتمثل التزامات المشتري في بعض النقاط التالية :

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

- يتفق البائع والمشتري على نوع التأمين البحري وتحديد نموذج شروط التأمين المعتمدة التي تتناسب مع نطاق التغطية التأمينية.

- يتعين على المشتري إعداد الفاتورة التجارية التي تصدرها الجهة المستفيدة في الاعتماد المستندي، والتي توضح طبيعة البضائع وكميتها وسعرها، ويجب أن تتماشى مع تعليمات فاتح الاعتماد المتعلقة بميناء الشحن والوصول والمسار المتبع.

- ينبغي على المشتري طلب الوثائق التالية: شهادة الفحص والفحص، وشهادة الجودة التي تعكس طبيعة البضاعة والتي تم التصديق عليها من قبل السلطات المختصة.

- يتحمل المشتري دفع الثمن، حتى في حال عدم وصول البضاعة فيما بعد، ويتحمل جميع التكاليف والمسؤوليات والمخاطر المحتملة التي قد تواجه البضاعة.

**المطلب الرابع : البيع بشرط دفع قيمة البضائع مضاف إليها قيمة التأمين و اجرة النقل البحري الى ميناء الوصول**

و كذلك هذا الشرط يتناول عدة من الالتزامات منها تعود على البائع و الاخر تعود على المشتري و هي على النحو التالي<sup>25</sup>:

**أولاً : التزامات البائع في عقد البيع لدفع قيمة البضائع مضاف إليها قيمة التأمين و اجرة النقل البحري الى غاية وصولها الى الميناء**

حيث تتمثل التزاماته في بعض النقاط التالية :

---

<sup>25</sup> - دوحة نخلة ، الإجراءات المتخذة لعملية الاستيراد ، مذكرة تخرج ، جامعة مستغانم ، 1998.

- يتحمل المشتري تكاليف تجهيز البضاعة وفقاً لشروط عقد البيع.
- يتكفل المشتري بجميع التكاليف المتعلقة بفحص ومراجعة البضاعة، بما في ذلك الرسوم والضرائب المستحقة عليها، ويتحمل تكاليف تصدير البضائع وتحميلها على متن السفينة.
- يقوم المشتري بتحليل البضاعة بالكامل بمجرد وصولها إلى ميناء الشحن على نفقته الخاصة، وفقاً للتعليمات الرسمية والتقاليد المعتمدة في الميناء، ويتأكد من توثيق ذلك من خلال الوثائق التالية:  
( بوليصة التأمين البحري ، و بوليصة الشحن ، و فاتورة البيع ، و الوثائق القنصلية ، شهادة المنشأ و هناك مستندات أخرى قد يطلبها المشتري تكون متعلقة بالبضاعة كشهادات الصنف ، و الوزن ، و التحليل ..... الخ ) .

**ثانياً: التزامات المشتري في عقد البيع لدفع قيمة البضائع مضاف إليها قيمة التأمين و اجرة النقل البحري الى غاية وصولها الى الميناء**

حيث تتمثل التزامات المشتري في بعض النقاط التالية<sup>26</sup> :

- يتولى استلام البضائع في ميناء الوصول، ويتحمل جميع تكاليف التفريغ، بما في ذلك تكاليف العمليات اللازمة لتفريغ البضائع.
- يقوم بفحص البضائع والتأكد من تطابقها مع المواصفات المنققة عليها في عقد البيع، وفي حال وجود أي انحرافات، يجب على المشتري إبلاغ البائع بالمطالبات في الوقت المناسب ودون تأخير.

<sup>26</sup>- دوحة نخلة ، مرجع سابق ، 1998.

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

- يتحمل المشتري تكاليف الإجراءات الجمركية والرسوم الجمركية والضرائب والرسوم الأخرى المتعلقة بعمليات الاستيراد.

- يكون المشتري مسؤولاً عن البضائع والمخاطر التي قد تنشأ عنها، بما في ذلك رسو السفينة في ميناء الشحن.

خلاصة

## الفصل الأول المفاهيم والوثائق المتعلقة بالنقل البحري للبضائع

و مما سبق نستنتج ان النقل البحري يعد جزءا أساسيا من النظام الاقتصادي العالمي، حيث يؤدي دورا حيويا في تسهيل التجارة الدولية وتحقيق التوازن الاقتصادي بين الدول. من خلال توفير وسيلة فعالة وفعالة من حيث التكلفة لنقل البضائع عبر المسافات البعيدة، يساهم النقل البحري في زيادة الانفتاح التجاري وتوسيع نطاق الأسواق.بالإضافة إلى ذلك، يعتبر النقل البحري وسيلة موثوقة وآمنة لنقل البضائع الكبيرة بكميات كبيرة، مما يسمح بنقل كميات هائلة من البضائع مثل السلع الزراعية، والمنتجات الصناعية، والمواد الخام عبر البحار بكفاءة وفعالية.بالإضافة إلى ذلك، يساهم النقل البحري في تقليل تكاليف الشحن بشكل عام، نظرا لأنه يوفر تكلفة منخفضة نسبيا لنقل البضائع على مقارنة بوسائل النقل الأخرى مثل النقل الجوي، مما يعزز التنافسية ويسهم في تحقيق مزيد من الربحية للشركات.

يمكن القول إن النقل البحري يلعب دورًا أساسيًا في تعزيز الاقتصاد العالمي، وتوفير فرص الأعمال، وتحقيق الاستقرار الاقتصادي، وهو عنصر أساسي في تفاعل.

# الفصل الثاني

المتدخلون في تقنيات النقل البحري

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

### تمهيد

تعتبر المؤسسات المينائية حلقة ربط بينا المناطق لأرضية التي تستقبل البضائع والمناطق لأخرى التي تبخر فيها السفن، فهذه المناطق تعتبر ضرورية لتحويل البضائع إلى السلعة ذات قيمة اقتصادية لها قدرة على تحقيقها كأفراد أو مجتمع، ومن أجل ذلك تجر بعلم مساحات الموانئ الكثير من العمليات والنشاطات وهذا بالاستعانة بالهيكل المتوفر فيها لموانئها بالوسائل اللازمة لتحقيقها سواء أعلق الأمر بالبضائع والسلع المتنوعة من أجل شحنها أو إخراجها، إيداعها وتخزينها، نقلها، حمايتها والحفاظ عليها ولغايتها وصولها إلى الباطن إليها، أو كذلك إذا علق الأمر بالسفن عند دخولها أو خروجها من الميناء كإرشادها والقطر، والإشراف على عبور القنوات والجسور وإمداد السفن بما تحتاجه من موارد ومعدات تموينهم بالوقود والمياه هو الأيدي العاملة الضرورية لمناولة البضائع وتحقيق ذلك تستغل الوسائل المتوفرة كالمخازن والأرصفت والرافعات الميكانيكية المتنقلة والعربات الأخرى والتبليت شرف عليها هيئات إدارية عامة أو شركات خاصة.

المبحث الأول: المرشدون ووكلاء السفن و البضائع

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

### المطلب الاول: المرشدون والوكلاء البحريين

#### 1. المرشدون البحريين:

هذا الشخص الذي يساعده الرابن في قيادة السفينة يعرف بالمرشد (Pilot)<sup>27</sup>.

"ويمكن تعريف المرشد بأنها الشخص الذي يتولى توجيه وإرشاد رابن السفينة في الخط السير

الواجب اتباعه عند دخول الميناء أو الخروج منه"<sup>28</sup>.

و استناداً إلى ما تقدم يمكن تعريف الإرشاد البحري بأنه "التوجيه الملاحي للسفينة إلى مكان رسوها أو إخراجها من الميناء أو المرفأ بواسطة المرشد"<sup>29</sup>.

يعتبر هذا الإرشاد أمر ضروري للسفن التجارية أو سفن الركاب في الموانئ، حيث يتمثل غرضه في حماية السفينة وجميع

منشآت الميناء عند إدخالها أو إخراجها منه، وهذا بوضوح الخبرة اللازمة والممارسة المنتتالية بشؤون الميناء وتبعاً

للعلمية المرتبطة في الملاحة البحرية وسلامة السفينة، ومقابل هذا تدفع رسوم تعاريف مضبوطة عن كل عملية و

بتكاليف معموليها بالدبالمجهزين والجهات الخاصة بذلك المحاسبة لحجم المسطحات القائمة في الجزائرية وتعريفها

تقدمة بالدولار الأمريكي كعملة دولية في تحديد وحدات الميناء"<sup>30</sup>.

و يعرف

كذلك "بمرشد أعلى البحار وهو يختلف عن مرشد آخر كان يساعده الرابن على الاقتراب من السواحل والقيام بالملاح

ة الحديثة ودخول الموانئ والخروج منها وهذا الأخير هو المرشد بمفهومها الحديث"<sup>31</sup>.

<sup>27</sup> د. هانيدويدار، الوجيز في القانون البحري، دارالجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2002، ص 123.

<sup>28</sup> د. فايز نعيم رضوان، القانون البحري، دار الفكر العربي، القاهرة، 1986، بند 254، ص 262.

<sup>29</sup> انظر المادة (12/1) من قانون الموانئ رقم (21) لسنة 1995.pdf.

<sup>30</sup> القانون البحري الجزائري. المادة 617.pdf.

<sup>31</sup> د. هانيدويدار، مرجع سابق، ص 124.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

وعليه من خلال التعاريف السابقة يمكننا القول بأن الإرشاد  
يعدم أقدم النظام البحرية حيث كان المرشد يتولى قيادة السفينة من أجل الملاحة في حين كانت اختصاصات الرباب  
ن تقتصر على المهام التأديبية والتجارية.

### **1.1. مزايا المرشدين البحريين:**

لديهم مزتين مهمتين و هما كالتالي:

✚ تفادي احتمالات تعطيل الملاحة داخل الموانئ التي قد تحدث لعلاثر وقوع حالات تصادم

بسبب جهال الرباب بالميناء الذي يدخل إليها ويخرج منه.

✚ يشكون مصدر الزيادة إيرادات الدولة نتيجة لما تحصل عليه من رسوم متفرضة على عملية الإرشاد عند

خوال السفينة أو خروجها<sup>32</sup>.

### **2.1. مبدأ المرشدين البحريين:**

إن الإرشاد إما أن يكون اختيارياً أو أن يكون إجبارياً .

ويكون الإرشاد اختيارياً إذا كان للربان حرية الاستعانة بالمرشد أو عدم الاستعانة به عند دخوله أو خروجهم  
نالميناء، فإنا استعانبها لتزم مبدف عمقاً بل لإرشاد الذي غالباً ما تحدد هالتعليمات.

ويبدو انه نظرا

لما يحققه الإرشاد من مزايا بالنسبة للسفينة وبالنسبة للدولة ذاتها فإنها غالباً ما يكون إجبارياً وقد نصت على إجبا  
رية الإرشاد كثير من التشريعات البحرية العربية<sup>33</sup>.

ولما كانا الإرشاد الإجباري يمتنعاً ثقيلاً على الملاحة البحرية، فأنها إذا كانا لأصل العام،

فيمعظم القوانين، إن الإرشاد إجبارياً فهذا الأصل العام ترد عليهم مجموعة من الاستثناءات التي تمنع من نطاق المبدأ،

32. بهجت عبد الله قايد، القانون البحري، ط1، القاهرة، 1984، ص 131.

21 لسنة

<sup>33</sup> مدرس القانون الخاص المساعد ضرغام فااضل حسينا علي، دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم

1995 والتعليمات الصادرة بموجبه رقم (1) لسنة 1998، المركز القانوني للمرشد البحري، ص 5.Pdf.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

لأن الإرشاد تبرر أسبابه بتعلقه بمنا الملاحية البحرية وسلامتها، ومن ثم، فإنها إذ المتتوافر فيها هذا لأسباب فلا محل لقولها إجبارية الإرشاد<sup>34</sup>.

### 2. الوكلاء البحريين:

**Antoine**

**Vialard**

فقد عرفها الفقيه الفرنسي

بأنه: "يقصد بوكيل السفينة هو الممثل للمجهز أو ربان السفينة في جميع العمليات التي يتولانا القيام بها، فيقوم بالتكفيل بضائع في ميناء الشحن وتسليمها للمرسل اليه في ميناء تفريغ<sup>35</sup>.

ويعرف أيضاً علانها الوكيل البحري (agent maritime) أو وكيل السفينة الشخص الذي يعينه

المجهز في أحد الموانئ ليقوم بعنه في إجراء بعض الأعمال

والتصرفات الضرورية لإستغلال السفينة، كالقيام بتسليم البضائع لأصحابها عند الوصول وتحصيل أجره الن قلا المستحقة، وشراء المؤن والأدوات اللازمة للسفينة<sup>36</sup>.

وبالرجوع إلى التشريع نجد أن المشرع الجزائري من خلال القانون البحري حدد مهام ومسؤوليات وكيل السفينة منالما

ددة 609 إلى 630 منه ويعطينا في المادة 609 منه التعريف التالي:

<sup>34</sup> Bernard Gontier, Le Pilotage Maritime, These Paris, Dactylographie, 1965, p139.pdf.

<sup>35</sup> ANTOINE VEALARD, Droit maritime, presse universitaire de France, Paris, 1997, P 213.

. 36 إيمان فتحي جميل، مقال في الشحن و التفريغ، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2015، ص 19.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

"يعتبر وكيلا السفينة كل شخص طبيعياً ومعنوياً يترتب مقابل أجر وجوب وكالة من المجهز أو الرابن بالقيام بعمليات المتع

لقة واحتياجاً للسفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتبلياً يقوم بها الرابن

شخصياً وكذلك العمليات المعتادة لأخرى المرتبطة برسو السفينة في الميناء<sup>37</sup>.

وعرف كذلك: "يقوم وكيلا السفينة بوصفه وكيلا عن المجهز بالأعمال

المتعلقة بالحاجات المعتادة اللازمة للسفينة"<sup>38</sup>.

وعرف كذلك الوكيل البحري أو الوكيل الملاحي ب: "الشخص الذي يقوم بصفته وكيلا

عن المجهز بالأعمال المتعلقة بتوفير ما تحتاجه السفينة"<sup>39</sup>.

ويمكن تعريف الوكيل البحري بأنه: "ممثل قانوني لشركات البواخر أو مستأجرها التي

تقوم باعتماده في المرفأ، وهو صلة الوصل بين الباخرة وجميع الدوائر ذات العلاقة فيقوم

بتأمين مصالحها وإجراءات استقبالها وتسفيرها، والعمل على استلام وتسليم بضاعتها في

حالة الشحن والتفريغ متوخياً أن تتم هذه العملية بسرعة وأمان ليكفل حقوق جميع الأطراف

ذات العلاقة جاعلاً موكله يشعر أنه بين أيدي أمينة تسهر على مصالحه وتقوم بجميع

احتياجاته بطريقة مسؤولة ليس فيها أي عنصر استغلال أو إجحاف. وتتحصر أعمال

الوكيل الملاحي البحري في جميع الأعمال التي تتطلبها السفينة والطاقم نيابة عن المالك أو

المشغل خلال فترة وجودها في المرفأ، من دفع الرسوم والأجور والتكلفة المستحقة للجهات

---

137 لأمر رقم 80 \_ 76 متضمن القانون البحري، ج ر رقم 29 المؤرخة في 10 أفريل 1977، المعدل والمتمم بالقانون 98\_05 ج

رقم 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998. Pdf.

38 عبدالفتاح حماد، موسوعة القانون البحري، دار الكتب المصرية، الاسكندرية، 1990، ص 117.

39 <https://istitlaa.ncc.gov.sa/>, 25/04/2024, 21:49.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

السيادية وباقي الجهات الأخرى، إضافة إلى تحصيل المبالغ المستحقة للمالك أو المشغل، فضلاً عن الاشتراك في التفاوض في عمليات بيع وشراء السفينة، والاشتراك في توقيع عقود المشاركة، ويجوز للوكيل الملاحي القيام بأعمال وكيل الشحن نيابة عن الشاحنين<sup>40</sup>.

### **1.2. المركز القانوني للوكيل البحري:**

يرتبط أمين السفينة بالمجهز بعقد يسمى عقد أمانة السفينة، وقد اختلفت الآراء في تحديد الطبيعة القانونية لهذا العقد.

فيرى إتجاه على أنه عقد عمل تحكمه القواعد العامة في العمل البري، غير أن هذا الرأي لا يمكن التسليم به لأن عقد العمل لا يكون إلا في الأعمال المادية، في حين أن أمين السفينة يقوم بأعمال قانونية، بالإضافة إلى أن عقد العمل يفترض وجود علاقة تبعية وخضوع في حين أن أمين السفينة يتمتع باستقلالية وقد يتولى العمل لعدة مجهزين .

بينما يرى البعض الآخر بأن أمين السفينة يعتبر سمساراً ولذلك فإنه يعتبر مسؤولاً بغض النظر عن المكان الذي وقع فيه التعيب أو فقدان البضاعة، غير أن هذا الرأي لا يمكن التسليم به لأن إلتزامات السمسار تختلف عن الإلتزامات التي تقع على عاتق أمين السفينة<sup>41</sup>.

إلا أنهم في الأخير أجمعوا على تعريف موحد وهو على أن الوكيل البحري هو وكيل عن المجهز، وينوب عنه في تسلم البضاعة لأربابها وتحصيل الأجرة وتنفيذ عقد النقل البحري<sup>42</sup>.

---

<sup>40</sup>مجلة النقل الإلكترونية، الوكالات البحرية وطبيعة عمل الوكيل البحري، العدد 26 كانون الأول 2023 .

<sup>41</sup>زكراوي حمودي ، الوكلاء البريون للملاحة البحرية ،مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة طاهري

محمد بشار الجزائر، المجلد 15، العدد 01، 2022، ص1008.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

### 2.2. إلتزامات الوكيل البحري:

يتولى أمين السفينة أو الوكيل البحري عن المجهز القيام بكافة الأعمال الضرورية للسفينة، فيتسلم البضائع من الريان ويحافظ عليها قبل تسليمها إلى أرباب الشأن فيها، كما يعتبر ممثلاً لمجهز السفينة لمعاينة البضاعة عند إستلامها فيقرر وجود نقص أو تلف في البضاعة ويكون هذا الإقرار ملزم للمجهز. كما أنه يقوم بتزويد السفينة بالمؤن والمعدات والوقود ويبرم عقد النقل والتأمين ويتعاقد مع البحارة<sup>3</sup> ويقوم بدفع أجرة المرشد<sup>43</sup>.

### 3.2. مسؤولية الوكيل البحري:

يسأل أمين السفينة (الوكيل البحري) في حالة ارتكابه خطأ شخصياً، وهذا خلافاً للمجهز الذي تعتبر مسؤوليته موضوعية تقوم على أساس الخطأ المفترض. وإن كان هناك من ينتقد هذا الحكم على أساس أن جعل قيام مسؤولية وكيل السفينة (الوكيل البحري) على الخطأ الشخصي هو حكم جاء على حساب البناء القانوني المتكامل لعقد النقل البحري وكل ما يحيط به والذي مفاده أن تطبق على كل من يتدخل في أي من عمليات النقل البحري، بدءاً من استلام المجهز أو وكيله البضاعة في الميناء القيام حتى تمام التسليم في ميناء الوصول، ذات الأحكام<sup>44</sup>.

---

<sup>42</sup> كمال طه، مبادئ القانون البحري، منشأة المعارف بالإسكندرية، 1996، ص180.

<sup>43</sup> زكراوي حمودي، مرجع سبق ذكره، ص1008.

<sup>44</sup> العربي بوكعبان، القانون البحري، منشورات الألفية الثالثة، الجزائر، 2010، ص117.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

وتطبيقاً لذلك فإن هيجوز لو كياناً للسفينة أن يكون نائباً عن المجهز في الدعاوى التي يرفعها أو

تقاضيها في الجزائر، كما يعدم وطنو كياناً للسفينة في الجزائر موطناً للمجهز<sup>45</sup>.

### **المطلب الثاني: الوسطاء أو السماسرة البحريين:**

مهمة الوسطاء في النقل البحري هو الربط بين عناصر العرض وعناصر الطلب فهذا الأخير ينمو ويتطور بفعل تطوّر جملة التجارة الخارجية فلا بد أن يقابل ذلك تطور في مستوى العرض للخدمات وهذا يتطلب لها كلاً من الأرصفة والمستودعات والمخازن، وإدارة ذات كفاءة عالية قادرة على التحكم في العمليات المينائية، وآلات وأجهزة خاصة، في ظل التطورات الحالية للسوق الدولية وما يتميز به من حريته و منافسته ومن ذلك يمكن أن نستنتج نقطتين:

**1** . استغلال وتسيير الهياكل لأرصفة والساحات والمخازن والأجهزة والآلات كرافعات

والجرارات من طرف الوسطاء بغرض القيام بالنشاطات المينائية، فيتدخلون كأشخاص طبيعيين أو معنويين في عمليات لإرشاد الجرار والقطر والجمرك والتموين والشحن والإفراغ من الناقلات والتخزين والإيداع ...

الخولغاية توصيل السلعة إلى الأشخاص المعنوية.

**2**

. إن هذا الهياكل والوسائل لا بد أن تستغل أمثلاً استغلالاً بغية تخفيض التكلفة إلى أدنى قيمة لها وهذا ما يساهم في تخفي

ضت كلفة البضاعة المنقولة بحيث تكون أسعار الخدمات المينائية أسعار تنافسية والحصول على أكبر مردودية ممكن

قول تحقيقاً هذه العمليات النقلية من خلال العديد من الأشخاص بحريين أو غيرهم مقدّمين عملهم لحساب المجهز أو لحس

بالشاحن ولحساب المؤمن ... الخو منهم:

---

<sup>45</sup> محمود شمامط، القانون البحري، دارالعلوم للنشر و التوزيع، عنابة، 2010، ص 61.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

### 1. وكيل العبور :

وكيل العبور يقوم بمبوظائف متعددة وذلك حسب المهام الموكلة إليه فهو كمفوض تجار يبيع محال المصدر عند شحن البضاعة أو مكان المستورد عند عملية تفريغ البضاعة مع تخملا كلال لمصاريف المتعلقة بعملية استيراد البضائع بر البحر كمصاريف النقل، فهو يتأكد من وزن ونوعية البضاعة المستوردة ومدى تطابقها مع الوزن المتفق عليه في عقد النقل وذلك عند استلام البضاعة من الميناء أو توصيلها إلى المخزن بعد القيام بالإجراءات الجمركية يتحمل تكاليف النقل ضرورة لذلك تكاليف المناولة... الخويمكن ذكر هذه النشاطات فيما يلي العناصر التالية:

🚦 **نشاطات المادة الرمادية :** وتتمثل في إعلام الزبون عن طريق سير البضائع والنقل بصفة عامة.

🚦 **نشاطات فيزيائية :**

وتتمثل في تغليف استلام، إيداع إعادة إرسال التجميع، تخزين، مراجعة البضائع، مراقبة عمليات شحن البضائع، ومتابعة عمليات النقل.

🚦 **نشاطات إدارية :** إجراءات إدارية وتجارية، جمركية، تأمينات.

🚦 **نشاطات مالية :** دفعا لإيجار، تغطية مخاطر التصدير.

أحيانا لا يقومون بالجميع هذه الأنشطة حيث توجد بعض المؤسسات المصدرت بها فروعت تكاليف جزء من هذه الأنشطة.

"

وتتمثل وظائف وكيل العبور في: من خلال ذلك يمكن ذكر الوظائف التي يقوم وكيل العبور عن سبيل المثال:

✓ وكيل النقل.

✓ عون بحري.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

✓ القيام بعملية التجميع.

✓ يقوم بعمليات المؤجر.

✓ يقوم بعمليات المؤمن.

✓ يقوم بعمليات الناقل.

✓ يقوم بعمليات الشحن والإفراغ.

✓ وكيل جمركي.

✓ محتسبفات الإيجار، حقوق الجمركة... الخ.

✓ مكلف العبور.<sup>46</sup>

### 2. الوكيل المينائي:

هو وسيط بين الشاحن والمشر فعلن تسيير السفينة (المجهز) وله عدد وظائف فهو يبحث عن أحسن وسيلة للنقل لزبونه، م راقبة عمليات الشحن والإفراغ للسفينة، المساهمة بتحرير سندات الشحن والسندات الجمركية، إمضا عوثائق لحسا بالشاحن، القيام بعمليات توحيد العمولات، والجمع والفصل، وتسوية الإيجارات والالتزام بالاستيراد والجمركة والاستلام ومراقبة البضائع على الرصيف خاصة في الخط البحري غير المنتظم، أما في الخطوط العادية فله دور الوكيل البحري.

### 3. الوكيل العام:

هو وكيل للمجهز، ففي الميناء الواحد قد يتعدد عدد هؤلاء الوكلاء و مهمتهم تتمثل في :

---

<sup>46</sup> حملاوي بيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر "

L'EPAL، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في علوم اقتصادية، جامعة الجزائر، 2008، ص ص 97\_98.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

- التفاوض حول عقود النقل مع الشاحنتين.
- يضبط يومياً قائمة الحمولات.
- يقبض مبالغاً لإيجارات.
- يختار الوكلاء البحريين على مستوي كلمينا<sup>47</sup>.

### 4. السمسار البحري:

هو شخص مهمتها التقرّب بين أطراف العقود البحرية، كعقد النقل وعقد التأمين ببيع السفن وهو يسعياً لإبرام العقود بيننا لناقلو الشاحن أو بين الناقلو المسافر أو بين مالك السفينة ومستأجرها أو بين المؤمن البحرى والمستأمن، أو بين بائع الس فينة ومشتريها.

و تتمثل مهام السمسار البحري في ما يلي:

- التقرّب بين طرفي العقد البحرى دون أن يكون هو نفسه طرفي العقد المذكور.
- ترجمة سندات الشحن ومشارطات الإيجار.
- تولي الإجراء الإدارى اللازمة لدخول السفن إلى الموانئ وخروجهامنها.
- قيادة السفن.
- بيع السفن.

---

<sup>47</sup> Bauchet pierre – l'économie du transport international de marche, air et mer édition economica, 82 Paris ; P 179 –180 .

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

➤ مساعدة القبطان لأجنبي عند مثولهما أمام المحاكم التجارية.

➤ تحرير الوثائق ودفع تعسيقات الإيجار.. الخ.

➤ أحيانا قد يتصرفوكيان نقل فيقوم بمضمان عمليات النقل التابعة الأخرى<sup>48</sup>.

### 5. مقاول الشحن والتفريغ:

فمنهما ما لشاحنه والقيام بعمليات شحن البضاعة على ظهر السفينة كما يقوم المرسل إليه سوا بنفسها أو بواسطة وكيلها ميناء الحمولة

بتفريغ البضاعة عند وصولها إلى الميناء أو قد يقوم الناقل بعمليات الشحن والتفريغ، وفي جميع الأحوال الفعليات الشح  
نوال تفريغ يقوم بهما شخص مسمى بمقاول الشحن والتفريغ مهمته هي شحن البضائع وتفريغها من السفن بواسطة  
عمال متخصصين كعمال الموانئ وأوت الخاصة كالصنادل، والبراطيم، والروافع.. الخ كما يقوم بعمليات المس  
افنة والقيادة والجرو والإرشاد وعمليات إمداد السفينة وكل نشاطات ههنا هي نقل البضاعة من السفينة إلى الرصيف، ويتلق  
مقاول الشحن والتفريغ أجره على العمل الذي يقوم به ويلتزم بهذا الأجر الطرف المتعاقد معه ويحقل مقاولا حسب البضا  
عة لحين استنفا حقه وفقا للقواعد العامة وفي حال وقوعه أي خطأ تكون مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ حسب ثلاثا لا  
ت:

• إذا كان عقد النقل من المجهز شحنا وتفريغ البضاعة، وعهد المجهز بالمقاول للتنفيذ إحدى العمليات فإن ارت

كبا المقاول لخطأ في ذلك كانا المجهز هو المسؤول.

<sup>48</sup> حملا ويربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر L'EPAL"، مرجع سبق

ذكره، ص 100.



## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

لسفينة والسلع ضد أخطار النقل البحري والإشراف عليها لإجراء التفتيش بموجبها الشرطية وإعلام المؤمن على الخطر المت

وقوع ضمان التسوية، وتقديم المعلومات الكافية لمؤسسات التأمين البحري حول طبيعة البضاعة المنقولة والأسط

والبحري المكلف بنقلها بهدف تحديد أقساط التأمين تكافئه

وتعويضها في حالة وقوع أضرار خلال العملية النقلية من الأخطار التي تتضمنها مؤسسات التأمين البحري:

○ تلف البضاعة بسبب مدة النقل البحري أو سوء الأحوال الجوية... الخ

○ سرقة البضائع.

○ تلف البضائع أثناء عملية المناولة.

وأن عقود التأمين تعتبر متحت شروط ومتفعل عليها بين الطرفين ومن هذا الشرط ونجد:

### ❖ شروط التأمين على البضائع:

1. شروط الإغفاء الخاص بالتلف : أي التأمين يغطي البضائع المعرضة للكسر والتلف والسرقة فقط

2. شروط ضمان البضاعة من كلال الأخطار : أي التأمين يغطي جميع تكاليف الأخطار والناجمة

عن عمليات الشحن والإفراغ والنقل... الخ.

### ❖ شروط التأمين على الأسطول البحري:

يتم تأمين الأسطول البحري ضد جميع الأخطار هذا لا يتم فقط قيمتها الحقيقية وإنما وفاقا لتكلفة التي

تحدد في عقد التأمين البحري.

8. الوكيل الجمركي :

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

يحصل على موافقة وزراء المالية والاقتصاد، ومن مهامها الأساسية تقديم تصريحات لتدبير مصلحة الجمارك وهو مسؤل جنائيا عن الأخطاء الناجمة عن التصريحات الخاطئة، أو المزورة وقد يقوم بهذا المهام وكلاء آخرين كوكيال عبور... الخذا فخدماتهم غير ملزمة<sup>49</sup>.

### **المطلب الثالث: المتدخلون الآخريين في عملية النقل البحري للبضائع:**

يتعدد المتدخلون في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، و لكل واحد منهم دور لا يستهان به في حلقة النقل البحري، غير أن أهمية دورهم لا تحول دون مساءلتهم جنائيا عن الاخلالات التي يقومون بها في إطار مهامهم، و هذا كله حتى تساهم عملية النقل البحري بواسطة الحاويات بنجاحة في المعاملات التجارية الدولية.

إن الأصل أن أي عقد يضم ثلاثة أطراف على الأكثر، البائع و الوسيط و المشتري غير أنه عندما يتعلق الأمر بعقد النقل البحري عن طريق الحاويات نجد كل من الشاحن و الناقل و المرسل إليه إلا أنه و نظرا لتطور التجارة الخارجية فقد اتسعت دائرة المتدخل .

وعلى هذا الأساس و من أجل تحديد نطاق و مكان و زمان تدخل هؤلاء المتدخلين سننظر إلى كل متدخل على حدى و ذلك انطلاقا من مجال تدخلهم قبل التكفل بالبضائع من لدن الناقل (أولا) ، و خلال عملية النقل (ثانيا) ، و بعد تسليم البضائع (ثالث).

<sup>49</sup> نفس المرجع، ص\_ص 101\_102\_103.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

### 1. حلقة المتدخل قبل التكفل بالبضائع من لدن الناقل:

#### 1.1. المالك LE PROPRIETAIRE:

قد يكون للمالك صفة الناقل أو المجهز و قد يكون المالك صاحب وكالة خاصة لتأجير الحاويات و بالتالي فالمجهز مسؤولاً عن كل أعماله و أعمال وكلائه في البر و البحر الذين يساعدونه في استغلال الحاوية.

وعلى هذا الأساس تنحصر مهمة مالك الحاويات في الوضع تحت تصرف الشاحن حاويات قصد استعمالها في عملية النقل البحري الدولي و هذا بناء على طلبه و تحت مسؤوليته.

#### 2.1. الشاحن LE CHARGEUR:

قد يكون الشاحن هو مالك البضاعة نفسه و قد يكون ممثله الشرعي، و يلتزم هذا الأخير بوضع البضائع تحت تصرف الناقل بهدف إيصالها للمشتري ، كما يقع على عاتق الشاحن تحرير والتي من دون شك تعد سند إثبات و دلالة على استلام الناقل للبضائع المدونة بالوثيقة وثيقة الشحن بهدف نقلها عن طريق البحر ، كما يعتبر سند لحيازة البضائع و كذا استلامها ، كما يجوز للشاحن طلب أن تتضمن وثيقة الشحن عبارة مشحونة ناهيك عن اسم الحاوية و بيان تاريخ التحميل.

### 3.1. منظم النقل وكيل النقل L'ORGANISATEUR DU TRANSPORT:

يتكفل هذا الأخير باسمه و تحت ضمانته و مسؤوليته بجميع العمليات المتعلقة بالتجارة الخارجية سواء تعلق الأمر بالنقل أو التأمين أو التخزين أو التوزيع و جمركة البضائع لحساب المرسل أو المرسل إليه بالاستعانة إلى الصلاحيات المفوضة له من طرف الشاحن ، و على هذا الأساس فان تدخله قد يكون قبل و خلال و بعد عملية النقل البحري .

كما يصطلح عليه بالمجمع ، المؤجر مع إمكانية أن يكون له دور مزدوج يجمع بين صفة مالك الحاويات و منظم النقل ، عن طريق عرض خدمات النقل على الشاحن من جمركة للبضائع برسوم منخفضة و تحت مسؤوليته<sup>50</sup>.

### 2. حلقة المتدخلين خلال عملية النقل البحري بواسطة الحاويات:

تضم هذه الحلقة في نطاقها كل من الناقل و ربان السفينة و على هذا الأساس سنتطرق إلى كل متدخل في الحلقة على حدى كالتالي:

### 1.2. الناقل LE TRANSPORTEUR:

---

<sup>50</sup>مجدوب نوال، مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد 3، ص ص 84\_85.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

وهو كل شخص مكلف بهمة إيصال البضائع إلى المرسل إليه أو إلى ممثله الشرعي في الميناء ، فالناقل إذن مسؤولاً عن البضائع المنقولة بواسطة الحاوية طيلة مدة النقل البحري المتفق عليه ، كما أن مسؤوليته لا تنحصر فقط بفترة النقل بل إلى غاية محل المرسل إليه و تبدأ مهمته بمجرد أخذ البضاعة على عاتقه و تنتهي بتسليمه للمرسل إليه أو ممثله القانوني.

### 2.2. ريان السفينة LE CAPITAINE DU NAVIRE :

يتولى قيادة السفينة ريان ويعين من ضمن الأشخاص المؤهّلين قانوناً و تتمركز مهامه في تمثيل المجهز خارج الأماكن التي تقع في دائرة مؤسسته الرئيسية و ذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة و الرحلة .

كما يقع على عاتق هذا الأ خير حماية مصالح ذوي الحق في الحمولة و التصرف في هذا الميدان و هذا طبقاً لتعل يمات المجهز ، كما يقوم بتمثيله أمام القضاء سواء كان مدعياً أو مدعى عليه فيما عدا الحالات التي ي عين فيها المجهز ممثلاً آخر عنه .

وعلى هذا الأساس فالريان مسؤولاً عن كل ما تم تحميله على متن السفينة من حاويات مع ما تحتويه هذه الأخيرة من بضائع و إيصالها إلى المرسل إليه على أحسن وجه<sup>51</sup>.

<sup>51</sup> مجدوب نوال، مرجع سبق ذكره، ص ص 85\_86.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

### 3. حلقة المتدخلون بعد عملية النقل البحري عن طريق الحاويات:

تتكون هذه الحلقة من كل من وكيل السفينة و كذا الوكيل المعتمد لدى الجمارك  
ناهيك عن مؤسسة الميناء و كذا المرسل إليه.

#### 1.3. وكيل السفينة AGENT CONSIGNATAIRE:

تتجلى مهمة وكيل السفينة في جميع العمليات المتعلقة باستلام و تسليم  
البضائع التي تم نقلها عن طريق الحاوية باسم الربان و كذا تنظيم العلاقات الإدارية  
للسفينة مع السلطات المحلية، بما في ذلك إبرام عقود المعالجة و الإرشاد و كذا  
إسعاف السفينة متى رست في الميناء و هي محملة بالحاويات ، مع تموين الربان  
بالمال لدفع الحقوق و المصاريف و غيرها من التكاليف الواجبة الأداء على  
السفينة بمناسبة توقفها في الميناء وله القيام بكل المهام المتعلقة بالاستغلال التجاري  
للسفينة ، كما يعد وكيل السفينة ممثلاً قانونياً لكل من الربان و المجهز ويبقى مسؤولاً  
عن كل الأخطاء التي يرتكبها في إطار أداء مهامه.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

مما تضم هذه الوكالة في نطاقها الجانب التقني أي التكفل بالحاويات قبل الرحلة و كذا الجانب التجاري أي في غضون الرحلة ، بما في ذلك الجانب المالي أي بعد الرحلة<sup>52</sup>.

### **2.3. الوكيل المعتمد لدى الجمارك أو المعابر LE COMMISSIONAIRE EN DOUANES :**

يعد الوكيل المعتمد وسيط بين المرسل أي الشاحن و كذا الناقل أو ممثله و هو المكلف بالقيام بإجراءات الجمركة و منح الحاويات إلى الناقل في حالة التصدير مع تكفله بها مقابل كفالة تدفع في حالة الاس تراد مع إمكانية أن يمنح الوكيل المعتمد استشارات أو توجيهات لزبونه حول الأنماط الأكثر نجاعة للتصدير أو الاستيراد و بأقل التكاليف و في اقرب الآجال مع أكبر الضمانات.

### **3.3. مؤسسة الميناء L'ENTREPRISE PORTIONNAIRE :**

إن القاعدة أنه لا يمكن اعتبار مؤسسة الميناء متدخل في حلقة النقل البحري غير أنه نظرا للصلاحيات و الخدمات التي تقدمها هذه الأ خيرة لباقي المتدخلين في حلقة النقل البحري جعلت لها دور لا يستهان به في الحلقة ، و تتجسد مهامها الرئيسية في ضمن خدمات عمومية لصالح الاقتصاد الوطني ، رغم اعتماد فكرة اقتصاد السوق.

---

<sup>52</sup>مجدوب نوال، نفس المرجع، ص ص 86\_87.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

و ما زاد هذه المؤسسة أهمية هو إشرافها على ثلاث مهام تدخل ضمن صلاحيات

السلطة العامة و التي نذكر من:

✓ وظيفة الأمن و الشرطة .

✓ تسير الملك العام الميناء .

✓ الاستغلال و التنسيق

ناهيك عن تقديمها خدمات تجارية كالعبور و الشحن و التخزين و الإيداع بما في

ذلك تفريغ الحاويات.

### **4.3. المرسل إليه LE DESTINAIRE :**

يعد المرسل إليه آخر متدخل في حركة النقل البحري فهو صاحب البضاعة محل

الاستيراد و يعمل على دفع أجر الوكيل المعتمد لدى ال جمارك مع تحمله مصاريف

النقل و الشحن و التفريغ كان هذا عموماً عن جملة المتدخلين في عملية النقل

البحري بواسطة الحاويات غير انه يبقى كل متدخل مسؤولاً عن كل إخلال يقع من

جهته<sup>53</sup>.

**المبحث الثاني: تطور تقنيات النقل البحري للبضائع و نتائجه**

**المطلب الأول: أنواع السفن المستعملة في النقل البحري للبضائع**

---

<sup>53</sup> نفس المرجع , ص ص 87\_88.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

تعتبر طبيعة ونوعية البضائع المنقولة من العوامل التي تحدد إمكانيات التداول والتخزين، حيث تتأثر تكاليف النقل باختلاف طبيعة هاته السلع، كما أنها تحدد نوع السفينة التي يتم نقلها بها.

وتعتبر كذلك السفينة المحور الرئيسي لنشاط قطاع النقل البحري، كما أنها تعتبر الزبون الأساسي للموانئ البحرية، وقد صنفت السفن قديما على أساس الوظيفة إلى سفن تجارية وسفن حربية، أما الآن فقد تعددت معايير التصنيف لتشمل الحجم والسرعة ونوع البضائع المنقولة، وفيما يلي أهم أنواعها:

### **1. سفن الحاويات:**

تعد سفن الحاويات أكثر أنواع نقل البضائع شيوعا حاليا لما تحمله من مميزات الأمان والسرعة و التطور، وهي عبارة عن سفن متخصصة تقوم بتحميل كامل حمولتها داخل حاويات بمقاسات مختلفة.

### **2. سفن ناقلات النفط:**

معروفة أيضا بناقلة البترول، تختص هذه السفن في نقل حمولة النفط ومشتقاته، وهي أكثر السفن أهمية من حيث حجم حمولتها تصل سعتها حتى 550000 طن حمولة ساكنة حيث يوضع في خزانات تعتمد على نظام التسخين؛ وذلك لتسهيل عملية صب البترول خلال الفترات الباردة.

### **3. سفن بضائع الصب الجاف:**

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

ويقصد بها السفن التي تنقل البضائع الخام الجافة مثل الحبوب، و شبه في هيئتها الخارجية سفن الحاويات منحيث شكل السطح؛ فلا تحتوي على معدات مناولة البضائع ، لكن لها منافذ شحن كبيرة.

### **4.السفن الصناعية:**

هي سفن يتم على متنها عمليات صناعية في عرض البحر، كعملية التخلص من النفايات، بالإضافة إلى صناعات السمك المصطاد و تحويله إلى معلبات.

### **5.سفن الخدمات:**

عبارة عن سفن تؤدي خدمات تسهل العملية الملاحية في منطقة الميناء مثل القاطرات أو زوارق السحب؛ الأوناش العائمة وغيرها ويتم الإعتماد عليها لدعم باقي السفن ، وهي على الأغلب صغيرة الحجم و تعمل هذه السفن في المرافئ أو المياه الإقليمية التابعة لدولة بعينها.

### **6. سفن نقل السيارات:**

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

يتم نقل السيارات على متن سفن مخصصة لهذا الغرض، وتعرف بسفن الدرجة وتتميز بسرعتها، لذا تنتشر تجارة السيارات على مستوى العالم بواسطة النقل البحري.<sup>54</sup>

### المطلب الثاني: تطور الخصائص التقنية للسفن

#### 1. الخط الزمني لتطور صناعة السفن:

هناك خط زمني سار فيه تطور السفن كما يلي:

➤ **4000 ق.م:** استعمل المصريون القدامى حُزماً من القصب لإنشاء أول قارب

شراعي في العالم ينتقل عبر نهر النيل.

➤ **2500 ق.م:** تطور المركب البدائي الى قارب خشبي يستطيع أن يبحر في

المحيطات.

➤ **1500 ق.م، -300 ق.م:** استعمل الفينيقيون سفينة (القادس) التي تعتمد على طاقة

الرجال، واستُعملت للحرب والتجارة.

➤ **1000 م:** صُنعت المراكب الطويلة من قبل الفايكنج، التي تعتمد على التجديف

بواسطة عدد يصل إلى ستين رجل، حيث كانت الزوارق هذه كبيرة الحجم ولكنها

ضيقة وممتدة طويلاً، وتسمح بالتنقل عبر الأنهار والبحار المفتوحة.

---

<sup>54</sup>نجوى قوارطة، إيناس عداوي، أثر رقمنة قطاع النقل والشحن البحري الجزائري على تعزيز التجارة الخارجية -دراسة ميدانية لميناء عنابة، مذكرة تخرج لإستكمال متطلبات نيل شهادة الماستر تخصص: مالية وتجارة دولية، جامعة 8 ماي 5491 قاملية، 2021، ص ص 54\_55.pdf.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

- **1100م:** شرع الصينيون في استعمال سفينة جنك، التي تستخدم الموجه لتوجيه السفينة، بالإضافة إلى احتوائها على مقصورات لا تدخلها المياه، وعوارض خشبية على الأشرعة لتقويتها.
- **1450م:** استُخدمت السفن الخشبية وتكوّنت من ثلاثة أو أربعة صوارٍ في عدد من الدول.
- **1660م:** استعملت اليخوت من قبل تشارلز الثاني في إنجلترا.
- **1800م:** أنشأت سفن كليبر (Clipper) وعُدّت السفن الشرعية الأكثر سرعة.
- **1819م:** استعملت السفن الطاقة البخارية بالإضافة إلى الرياح للحركة.
- **1845م:** صُمّمت العابرة للمحيطات من الحديد، وكانت تُدفع بالمرآح بدلاً من الأشرعة.
- **1910م:** اعتمدت السفن على طاقة الديزل بدلاً من حرق الفحم، واستُخدم النفط بدلاً من البخار.
- **1955م:** تم تصميم قارب هوفركرافت (Hovercraft). 1990 م: صُمّمت البواخر السياحية التي تضم على متنها كافة مرافق الحياة من مطاعم، وغيرها.<sup>55</sup>
- 2. بداية صناعة السفن:**

<sup>55</sup> <https://mawdoo3.com.26/04/2024,12:44>.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

بدأت صناعة السفن نتيجة الحياة بالقرب من البحر والمسطحات المائية عامةً، ورغبتهم في الاستفادة من ظاهرة الطفو، وأول من استخدم القوارب للتنقل عبر نهر النيل، ونهري الفرات ودجلة هم الحضارة المصرية وحضارة بلاد ما النهرين، فكانت بداية تصنيع القوارب تتم عن طريق جمع باقات من القصب في شكل سطحي متراص، أو تجويف جذوع الأشجار لتصبح على شكل قوارب بسيطة، ثم توسّعت الفكرة الى استخدام جلود الحيوانات، ولحاء الأشجار لإحاطة هيكل من الخيزران أو الأغصان، لتكوين مانع من وصول الماء إلى ركّاب القارب.

كانت هذه الزوارق بدائية الصنع واستمرت صناعتها حتى القرن العشرين، ثم استمرت عمليات التطوير للاختراع البدائي، عن طريق إضافة ألواح لصنع جوانب مرتفعة للقارب، وتدعيمها باستخدام دعائم خشبية، وشكّل هذا القارب البداية لصنع السفن على نطاق أوسع.

تكوّنت القوارب فيما بعد من قرينة، يثبّت عليها الهيكل المضلع بشكل يشبه الى حد كبير تفرّع عظام الحيوانات من عمودها الفقري بشكل منحنى، ليتم تثبيت الألواح على أضلاع الهيكل فيما بعد، وكان البناء يتم بطريقتين؛ فإما أن تتشابك الأضلاع مع الألواح وهذا ما يسمى البناء على أساس الكلنكر، أو يتم ربطها وتدعيمها من حافة الضلع الى الحافة المقابلة له وبهذه الطريقة يكون البناء على أساس الدمج، واستمر

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

هذا التصميم الرئيسي للقوارب الكبيرة، وحتى للسفن حتى استُخدمت المعادن في بناء السفن في القرن التاسع عشر بشكل تدريجي.

### • السفن الشراعية:

انتقلت صناعة السفن الى طور آخر هو السفن الشراعية، مع تطوّر الآليات والتقنيات المستخدمة فيها، لتسير بمساعدة الرياح التي تدفع الأشرعة، كانت بدايات الأشرعة عبارة عن أقمشة كانفاس على شكل مربع كبير الحجم، يتم تثبيتها في السفينة بالصاري العلوي، تم تحولت إلى ترتيب معقد يعتمد على الدوارن على الصاري اعتماداً على اتجاه وقوة الرياح.

أصبحت السفن لا تعتمد على الرياح التي تدفعها باتجاه واحد، لكنها أصبحت قادرة على الإبحار من خلال الريح، فصار مسار السفينة واتجاهها يعتمد على الجهة التي تهب منها الريح، والطريق المستهدف لتسلكه السفينة، وقد تم اختراع الأشرعة لتسير في الهواء الخفيف، وكذلك في الرياح القوية.

### 🚩 السفن في القرن الخامس عشر:

تطورت صناعة السفن في القرن الخامس عشر، ووصلت الى إصدار سفينة جاهزة بالكامل تتكون من ثلاثة صواري وخمس أو ست أشرعة، حيث شهدت بدايات القرن الخامس عشر اتصالاً بين قارتي أوروبا وآسيا بسبب عبور القوافل على اليابسة بين القارتين، وكانت السفن التي تُستغل في الأعمال التجارية، كبيرة الحجم، ومنخفضة

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

الجوانب، وتستند على المواقع دون اللجوء إلى استعمال البوصلة أو الحسابات الرياضية للملاحة، وتستخدم التحذيف معظم الرحلة، ومع نهاية القرن أسس البرتغاليون مدرسة للملاحة البحرية، وأصبحت التجارة عالمية.

### ✚ السفن في القرنين السادس عشر والسابع عشر:

كانت سفينة جاليون هي الأشهر في تلك الحقبة، وفي أوقات الحرب كانت السفينة تستخدم لأغراض حربية لنقل الجنود والأسلحة، وفي أوقات السلم والأمان كانت تُستخدم كسابق عهدها في التجارة ونقل البضائع.

### ✚ السفن في القرن التاسع عشر:

كانت هناك عدة طرق للسفن الشراعية على الخطوط البحرية بين أمريكا وأوروبا مع بداية عام 1840م، ووُزِع الركاب فيها على عدة مستويات، ورغم صعوبة تحديد العدد الدقيق للركاب، إلا أنه يمكن الاستنتاج بأن هذا العدد كان قليلاً؛ حيث اتسعت المقصورة الأولى لعشرة ركاب واتسعت الثانية لعشرين

راكباً فقط.<sup>56</sup>

و مع

وحاليا في القرن العشرين

توسعا لمبادلات التجارية عن طريق البحر والتطور التكنولوجي أدى

إلى زيادة عدد السفن المستعملة لنقل البضائع وحدثت تطورات تقنية فيما بينها.

<sup>56</sup> <https://mawdoo3.com;26/04/2024,13:02>.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

### المطلب الثالث: أثر التطورات التقنية للسفن على المبادلات التجارية

يمكننا القول أن أثر التطورات التقنية للسفن على المبادلات التجارية يكمن في أهمية الرقمنة وتكنولوجيا المعلومات وذلك من خلال :

- ✓ زيادة الإنتاجية للميناء ككل .
- ✓ تحديد وتقييد نسبة الضياع في الوقت والتداول بالميناء
- ✓ الوصول بالمعايير إلى أقصى درجة من الكفاءة ومستويات أقل من التكلفة<sup>57</sup>.

ولقد عرفنا المبادلات التجارية توسعا كبيرا وهذا ليس فقط بين تطورات السفن وقدرتها على الشحن وكذلك بسبب الانخفاض المستمر للرسوم الجمركية على الواردات وذلك كنسبة الرسوم الجمركية التي كانت تطبق على البضاعة المستوردة في الأربعمائة تقريبا 40 بالمائة من قيمة البضاعة المستوردة، لتصل إلى 12 بالمائة من قيمة البضاعة المستوردة في سنوات السبعينات أما الآن أصبحت تقرب 05 بالمائة من قيمة البضاعة المستوردة، وهناك جهودها لتجعلها 03 بالمائة من قبل المنظمة العالمية للتجارة.<sup>58</sup>

---

<sup>57</sup>أيمن النحرابي، الموانئ البحرية السعودية والتحديات المستقبلية، الطبعة الأولى، الدار الجامعية، الإسكندرية، مصر، 2012، ص218.

<sup>58</sup>بوشخوخة بلقاسم،

دور الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري مينا، مستغانم دراسة حالة، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات تيلشهادة ماستر أكادي مي، تخصص : الإمداد والنقل الدولي، 2018، ص52.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

وفيما يلي لدينا جدول يبين تطور حجم المبادلات التجارية المنقولة عن طريق البحر:

### جدول رقم 01: يمثل حجم تطور حجم المبادلات التجارية عن طريق البحر

السنة	الحمولة المنقولة ( مليون طن )
1929	740
1950	550
1989	3800
1993	4300
1997	4,5 مليار طن

المصدر: بوشخشوخة بلقاسم، دور الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري مينا عمستغانم دراسة حالة، ص 52.

كما يعد نشاط النقل البحري مقارنة بأنشطة النقل الأخرى، أحد المحاور الرئيسية التي

تعتمد عليها التجارة الخارجية لأي دولة، لما يتمتع به هذا النشاط من خصائص مميزة،

فالنقل البحري يكتسي أهمية كبيرة في التجارة الخارجية فحوالي 77 % من حجم التجارة

الدولية تتم بحرا، وحوالي 5,0 % منها تتم جوا باستخدام الطائرات، والباقي يتم نقله برا بين

الدول ذات الحدود الداخلية التي لا تتوافر على شواطئ تطل على البحار<sup>59</sup>.

---

<sup>59</sup> كارلين اولولين، ترجمة مختار السويقي، اقتصاديات النقل البحري دراسة تحليلية عن العالقة بين النقل البحري والتجارة الخارجية، الطبعة الثالثة، الدار المصرية اللبنانية، مصر، 1996، ص 14.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

ويعتبر النقل البحري للبضائع أحد القطاعات الرئيسية التي تركز عليها البنية التحتية الإقتصادية سواء في الدول المتقدمة أو النامية لما لهذه الوسيلة من مزايا متعددة منها :

\_ الحمولة الكبيرة التي يمكن شحنها والتي أصبحت تتجاوز 500000 طن بالنسبة لبعض السفن.

\_ إمكانية النقل لمسافات طويلة.

\_ انخفاض تكلفة النقل البحري بالمقارنة بوسائل النقل الأخرى بالإضافة إلى الأمان وقلة الحوادث .

لهذا ظل النقل البحري وسيلة رئيسية في التجارة الخارجية والدولية، حيث يعبر حوالي 25000 بليون طن سنويا من الشحنات عبر المحيطات بالمقارنة بين 7000 بليون طن من الحمولات عن طريق السكك الحديدية، و3000 بليون طن عن طريق البر .

وعرفت صناعة النقل البحري بالتقنية العالية في نواحي الإدارة والتشغيل وشكلت عنصرا لخلق الثروة، وأصبحت أداة هامة في تسهيل التجارة البينية الإقليمية والدولية، وأضحى الوضع الراهن للتجارة يعتمد على النقل البحري بشكل متزايد، مما أدى إلى رفع مستوى

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

الإعتماد على عمليات التحويلة والنقل متعدد الوسائط، وا دراجه ضمن النشاطات الخدم اتيه المنصوص عليها في اتفاقية الجات والتي تطالب بتحرير المالحه الدولية.<sup>60</sup>

ويمكن القول أن النقل البحري يدعم التجارة الخارجية و الدولية لحساب الإقتصاد الوطني والعالمي ككل، ولا يمكن أن تكون تجارة ب لا نقل كما لا يمكن أن يكون نقل بدون تجارة فالصلة بين عملية التجارة و عملية النقل مترابطة، كون أن التجارة غاية و النقل وسيلة لتحقيق هذه الغاية و كل منهما يؤدي إلى دفع عجلة التنمية الإقتصادية، فمن خلال النقل تم إسقاط الحواجز الطبيعية بين دول العالم وأتاح التحرك الإقتصادي المثمر للبشرية فأصبحت الدول على اختلافها أمام حتمية الإلتزام بتطوير النقل البحري و الإهتمام به ورفع كفاءة و أداء الموانئ و تسهيل حركة المالحه البحرية لتلبية حاجات المجتمع المختلفة.<sup>61</sup>

### الخلاصة

لمتنا الحدود حاجز للنقل بحرياً إعادة الهيكلة للنقل لبحري سمحت بظهور العديد من الوكالات البحرية عبر العالم قصد تلبية المطالب التجارية، والغذائية و الإجتماعية... إلخ

---

<sup>60</sup> ولد لغواطي سعيدة، دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الإقتصادية -دراسة حالة الشركة الوطنية للنقل البحري-، مذكرة تخرج ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم الإقتصادية، جامعة الجزائر 2015، 03، ص 84.

<sup>61</sup> ولد لغواطي سعيدة، مرجع سبق ذكره، ص ص 84\_85.

## الفصل الثاني المتدخلون في تقنيات النقل البحري

وفيا لأخير يبقا النقل البحري هو الوسيلة التي ساهمت إلى حد بعيد بترقية الاقتصاد وتنمية المبادلات التجارية الدولية بغض النظر عن دول العالم الثالث، وأمام هذه التطلعات الجديدة لقطاع النقل البحري، أصبحت الدول بأنواعها المتقدمة منها والنامية على وجه الخصوص، أمام حتمية امتلاكها لأساطيل بحرية وطنية تستجيب لمعايير الحداثة والتكنولوجيا لتوظيفها في تأمين حركة تجارتها بشكل يوفر لها أكبر اقتصاد ممكن للتكاليف، وتوجيهها إلى تأدية بعض الخدمات لفائدة الغير بهدف خلق التدفقات المالية من العملة الصعبة واستثمارها لخدمة الأهداف

المسطرة ضمن برامج التنمية

# الفصل الثالث

دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات

البحرية لميناء مستغانم

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

### تمهيد

إن مؤسسة ميناء مستغانم تشرف على مجموعة من المهام التي تشكل حلقة لوجيستكية تساهم في حركة معتبرة للبضائع للمسافرين خاصة وأن للميناء وزن تاريخي هام بالولاية فهو يشكل قطب تجاري بامتياز ويساهم في حركة التنمية من خلال تأمين وصول البضائع للمسافرين والقيام بالأعمال التجارية وبالتالي هذه المؤسسة لها اعتبار هام في الولاية، من خلال دراستنا لموضوع دور الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري من الناحية النظرية والعملية حاولنا إبراز الجوانب العامة المتعلقة بالموانئ الجزائرية وأيضا تحقيق فعاليتها في تطوير النقل البحري، وذلك من خلال دراستنا للمؤسسة محل تربيصنا، لذا سيتم التطرق من خلال هذا الفصل إلى مبحثين وهما كالتالي:

المبحث الأول: تقديم لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم

المبحث الثاني: دور الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

المبحث الأول: تقديم لمحة تاريخية حول مؤسسة ميناء مستغانم

المطلب الأول: نشأة عامة حول ميناء ومؤسسة ميناء مستغانم

يقع ميناء مستغانم EPM فيالجهة الشرقية لخليج أرزيو لأنه كان خليجا صخريا يمتد بين الرأس البحري لسلامندر والرأس البحري لخروبة استخدمها القراصنة لاقتسام الغنائم ومن هنا سميت المدينة مستغانم في سنة 1848 م ، أنشئ أول رصيف للميناء بطول 80 م ليصل امتداده إلى 325 م بحلول سنة 1881م، ولقد انطلق أول مشروع لتهيئة الميناء في سنة 1882م وبعد ثلاث سنوات من ذلك أعلن عنه مشروعاً ذا منفعة عامة ،تلت ذلك أعمال تهيئة ضخمة بين 1890م و 1904م وانتهت بميلاد أول حوض للميناء ،وبعد بناء كاسرة الأمواج الجنوبية الغربية للميناء سنة 1941م، تم إنشاء الحوض الثاني برصيف طوله 430 متر فيما بين نهاية 1955م وبداية 1959م.

نشأت المؤسسة في إطار الإصلاح للنظام الهينائي الجزائري بمقتضا لرسوم التنفيذ 82-287 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982 و في شهر جانفي 2004 تم إنشاء مؤسسة تسيير موانئ و ملاحه صيد مستغانم في حقيبة شركة تسيير مساهمات الدولة " ا لهوانئ" على شكل فرع لهؤسسة ميناء مستغانم EPM .

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

ولدت هذه المؤسسة بموجب انعقاد مجلس الحكومة في 13 أوت 2003 المكرس لبحث تسيير موانئ و م لاجئالصيد بمقتضاالقراررقم 02 الصادربتاريخ 22 سبتمبر 2003 عن مجلس مساهمات الدولة -الشكل القانوني للمؤسسة ميناء مستغانم .

يقدم ميناء مستغانم نوعين من الخدمات: خدمات تجاريه وخدمات الصيد البحري ،تشرف على تسييره مؤسسه مستغانم وهي مؤسسه عموميه اقتصاديه/ شركه ذات أسهم spa/Epm/Epe انشأت في إطارإصلاح النظام الميناء الجزائري بمقتضى مرسوم تنفيذي رقم 82 - 287 الصادر بتاريخ 14 أوت 1982 كما اسند إليها مهام القاطر المحولة في ما قبل لشركة الوطنية sonama الخاص بالشركة الوطنية للشحن والتفريغ وفي 29 فيفري شقت المؤسسة طريقها نحو الاستقلالية على غرار المؤسسات التي كشفت عن استقرار في وضعيتها المالية حيث تم تحويلها بموجب عقد موثق من شركه عموميه ذات طابع اجتماعي إلى الشركة عموميه اقتصاديه أسهمرأس مالها 25000000 ذات الحياة الكاملة لشركه تسيير مساهمات الدولة الموانئ تحمل السجل التجاري رقم B0188 وتخضع للقانون التجاري والمدني طبقا الأحكام القوانين 01-88 و 04-88 والمتضمنة للنصوص التنظيمية لاستقلاليه المؤسسات وطبقا للمرسوم 88 - 101 و 88-119 و 88-117 . منذ ذلك الحين يتم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة حيث أصبح يشكلايوم جزءأساسيامن البنية التحتية الخاصةبالنقلي المنطقةوهو ضروريبالنسبة للعديدمنالصناعاتالكبرى التيشاركفياالتجارةالدولية إذأنهيشجعاستحداثمجموعة منالخدماتمقربةمنالمستلمين النهائيينعبرأروقةنقلمتعددة الأنماط.

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

### ❖ الموقع الجغرافي:

تقع في الجهة الشرقية لخليج ارزيو بين خط عرض  $35^{\circ}$  و  $56^{\circ}$  وخطي طول  $00^{\circ}$  و

$05^{\circ}$  شرقا يحتوي على:

- كاسرة امواج بطول 1830 متر.

- المدخل البحري للميناء شمالي غربي بعرض 100 متر وعمق 12م

✚ الاحواض يتكون من حوضين هما:

- الحوض الاول: مساحة مائبة تقدر ب 14 هكتار وعمق بين 6,77 م و 8,17 م.

- الحوض الثاني: مساحة تقدر ب 16 هيكتار وعمق يتراوح بين انت عفا سي 6.95 م

و 8.22 م.

✚ الأرصفة تحتوي على 10 محطات رسم بطول كليہ يصل الى 1296 م

خطي مقسم كما يلي:

- الرصيف الشمالي الشرقي 117 متر خطي (p0)

- الرصيف الجديد 217 متر خطي (المحطة الجديدة 8,9)

- الرصيف الجنوبي الغربي 280 متر خطي (p6، p7)

- رصيف المغرب 412 متر خطي (p1,p2,p3)

- رصيف الاستقلال 702 متر خطي (p5,p4)

- ارضيه التخزين في مساحة 44,430 م.

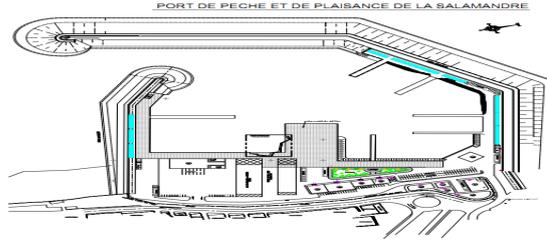
## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

- مراب السيارات 24000 م.
- مراب الحاويات 15000 وقدرة معالجه 15000 حاويه سنويا.
- المخازن عددها 16 مخزن بمساحه 7455 متر، تستخدم 8 مخازن لأغراض التجارية.

طرق المواصلات تتكون من:

- الطريق الأرضي 4885 متر خطي.
- السكة الحديدية 3747 متر خطي كل الأرصفة مجهزه بخطوط سكه حديديه متجدده تستخدم مؤقتا لنقل الحبوب؛ أنابيب المعدنية.

### الشكل رقم 01: موقع ميناء مستغانم



المصدر: مؤسسة ميناء مستغانم رئيس مصلحة الإحصاء

المطلب الثاني: أهداف و خصائص مؤسسة ميناء مستغانم

#### 1. أهداف ميناء مستغانم:

- تأمين أحسن الظروف لعبور البضائع من حيث (المدة؛ النوعية والسعر).
- تسيير املاك الدولة وتطوير ميناء مستغانم.
- تنفيذ عمليات المناولة.

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

- تقديم تسهيلات حقيقية متمثلة في وسائل عبور؛ معالجه؛ تخزين ذو الكفاءة عالية.
- تسيير الاستثمار وتطوير ميناء مستغانم.
- استغلال الوسائل والتجهيزات المينائية.
- تنفيذ أشغال الصيانة والتهيئة البنيات الفوقية للميناء.
- تنفيذ عمليات الشحن والتفريغ المينائية.
- تنفيذ كل العمليات التجارية، المالية، الصناعية والعقارية المرتبطة بصفة مباشرة وغير مباشرة بالهدف الاجتماعي.
- تحسين أداء وزيادة طاقة الموانئ البحرية.

### 2. خصائص مؤسسة ميناء مستغانم:

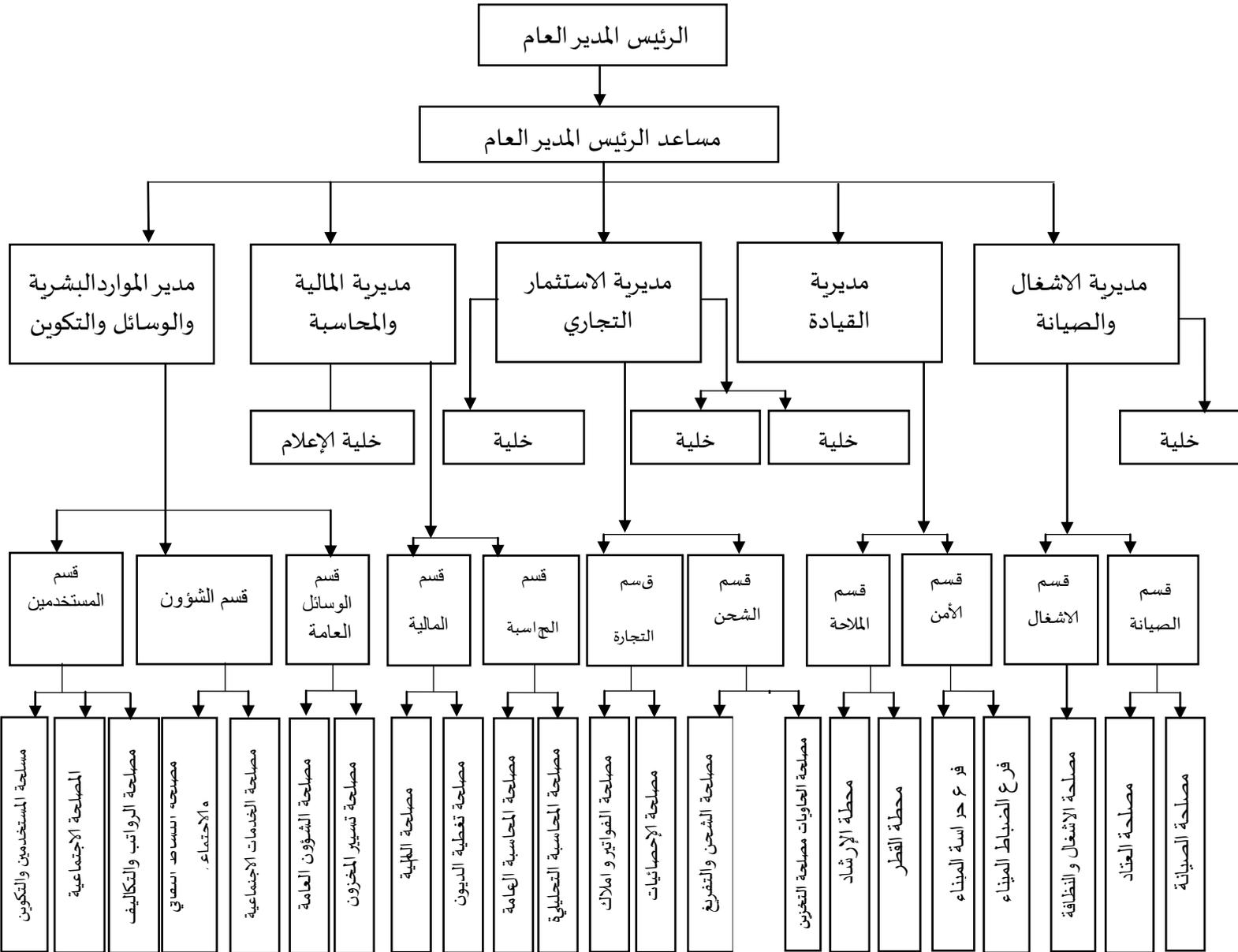
- موقع جيو استراتيجي هام.
- وفرة طرق موصلات نحو منطقة خلفية تتألف من 12 ولاية.
- محطات رسو متخصصة لمعالجة الحبوب، السكر، الخمور وناقلات الزفت.
- قدرات تخزين مغطاة وغير مغطاة.
- حماية جيدة للبضائع.
- تنوع طرق تسليم البضائع السكة الحديدية، الطريق الأرضي عبر التراب الوطني.
- بنية فوقية وتجهيزات وفق طموح المتعاملين الاقتصاديين.
- إطارا توعمال مهنيون ومدربون على عمليات الشحن والتفريغ.

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

➤ ساعات عمل متواصلة : 24 سا و 7 أيام /7 أيام.

المطلب الثالث: الهيكل التنظيمي العام لمؤسسة ميناء مستغانم

الشكل رقم 02: الهيكل التنظيمي العام لميناء مستغانم.



المصدر: مؤسسة ميناء مستغانم رئيس مصلحة الإحصاء

❖ شرح الهيكل التنظيمي لمؤسسة ميناء مستغانم:

## 1 المديرية العامة:

وظيفتها التسيير، المراقبة، التنظيم والسهر الحسن للمؤسسة، ترتب وتراقب جميع

مديريات المؤسسة وتفرض سلطتها عليهم وتتكون من:

**1 1 رئيس مدير عام:** هو الممثل الوحيد القانوني للمؤسسة والمسؤول الأول في شكل

الهرم القانوني للمؤسسة حيث يشرف على جميع الأعمال التي تقوم بها المؤسسة بمشاركة

المدراء المنفذين والذين يصغرونه درجة في هيكل المؤسسة.

**1 2 مساعد مدير عام:** ويعتبر المستشار القانوني للمدير العام حيث يساعده في اتخاذ

القرارات المناسبة وفي كل الأعمال التي لها صلة بالمؤسسة.

**1 3 مساعد الأمن الداخلي:** وهو الشخص المخول قانونا بحفظ الأمن والسلامة داخل

الخرم المؤسساتي ومعانية يشرفون على الحفظ من الأخطار المادية والبشرية وتصدي لكل

الأخطار المحتملة.

**1 4 مكتب التنسيق العام:** وهو الذي يتولى جميع الأعمال التي يصدرها المدير العام

إليه، والمتمثلة في تبليغ المراسلات الداخلية مع جميع المديريات والحفاظ على التسيير

الحسن والسكينة للمديرية ومنع دخول الأجانب.

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

**1 5 خلية التدقيق:** هذه الخلية على علاقة مباشرة بالإدارة العامة وتتمثل مهامها في

التأكد من احترام إجراءات التسيير، وكذلك تدقيق وفحص العمليات والأنشطة المختلفة للمؤسسة.

### **2 -مديرية الموارد البشرية**

تهتم مديريةية الموارد البشرية بتنظيم وتنسيق ومراقبة جميع الشؤون المرتبطة بتسيير

المستخدمين والتكوين والوسائل العامة للمؤسسة، تتكون هذه المديرية من الفروع التالية.

#### **2 1 قسم المستخدمين والتكوين :** يقوم هذا القسم بالإشراف والمراقبة تطبيق سياسة

المؤسسة في إطار التسيير المستخدمين، كما يقوم بإعداد برامج التكوين والحرص على تطبيقها، بالإضافة إلى مشاركته في إعداد الميزانية في إطار المصاريف المستخدمين، ويتكون من المصالح التالية:

#### **2-1-1-1- مصلحة المستخدمين والتكوين :** تهتم هذه المصلحة بإعداد القرارات المتعلقة

بتسيير المستخدمين، كما تسهر على تطبيق إجراءات التوظيف، وتصنيف المستخدمين، وتقوم بإعداد وتنظيم برامج التكوين والسهر على تطبيقها.

#### **2-1-1-2- مصلحة الأجور والتكاليف :** وهي المصلحة التي تشرف على دفع الأجور

المستخدمين وتكاليف العمل من منح ومكافئات نظير العمل التي يقوم به العامل خلال

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

الشهر الواحد وطوال مدة تواجده في المؤسسة، والاستفادة كذلك من باقي الأرباح التي تحققها المؤسسة.

**2-1-3- المصلحة :** تهتم هذه المصلحة بملفات حوادث العمل، التوقف عن العمل بسبب

المرض، تعويضات الطبية وطب العمل.

**2 2 قسم الوسائل العامة :** يهتم قسم الوسائل العامة بتسيير الوسائل العامة، ويتكون

من مصلحتين.

**2-2-1- مصلحة الوسائل العامة :** وهي المصلحة التي تشرف على جميع العمليات التي

تدخل في تنفيذ العمل داخل المؤسسة من شراء التجهيزات الضرورية كالعتاد والآلات

المساعدة على تنفيذ العمل وقطاع غيار مختلف المركبات وقطاع الغيار الخاص بالقاطرة

ومختلف العتاد من (كومبيوتر، آلات النسخ، مكاتب، كراسي) بالإضافة إلى مستلزمات

المكتب من أقلام وأوراق... إلخ. كما تشرف مباشرة على جميع المهام التي يقوم بها أعوان

المؤسسة أثناء تنفيذ أعمالهم في المهام الخاصة بداخل وخارج الوطن.

**2-2-2- مصلحة تسيير المخزون :** تقوم مصلحة تسيير المخزون بتسيير المخزون، وتقوم

بعملية جرد لهذه المخزونات.

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

### 2 3 قسم الشؤون الاجتماعية: يهتم قسم الشؤون الاجتماعية بتسيير الأنشطة

الاجتماعية والثقافية في المؤسسة ويتكون من مصلحتين:

#### 2-3-1-مصلحة الخدمات الاجتماعية: وهي المصلحة التي تشرف وتعالج الجانب

الاجتماعي للعامل من خلال القيام بتأمينه لدى مصالح الضمان الاجتماعي لكي يتمكن من

القيام بمهامه وهو مؤمن من كل الأخطار التي قد تصيبه سواء كانت حوادث عمل أو

أمراض مهنية واستفادته من منح وتعويضات أثناء كامل مدة العجز أو المرض ومن جميع

التأمينات الاجتماعية مثل المنح المدرسية، فترة الأمومة بالنسبة للنساء... إلخ.

#### 2-3-2- مصلحة النشاط الرياضي والثقافي : وهي المصلحة التي تشرف مباشرة على

جميع الأنشطة الرياضية والترفيهية التي تتم في برمجة رحلات سياحية خلال الأعياد

الموسمية والموسم \*\*\*\*\*

أما الأنشطة الرياضية فتتمثل في برمجة لقاءات في كرة القدم بين عمال الشركة والعمال

التابعين لمختلف القطاعات الاقتصادية الأخرى لتوحيد العمال وإشعارهم بروح التضامن

والإخاء فيما بينهم.

### 3 قسم الوسائل العامة:

ينقسم هذا القسم إلى قسمين:

3 1 مصلحة الشؤون العامة.

3 2 مصلحة تسيير المخزون.

4 -1- قسم الشحن :

4-1-1- مصلحة الشحن والتفريغ: هي المصلحة المختصة والمشرفة على جميع عمليات

الشحن والتفريغ للسفن الراسية بمرافأ الميناء أو التي تنتظر دورها للرسو، وتتطلب عملية

الشحن والتفريغ يد العاملة مؤهلة وغير مؤهلة، كما تتطلب آلات ورافعات لتنفيذ العمل

المنشود، وعملية الشحن والتفريغ هي أهم عملية في مفهوم النشاط التجاري في كونها تمثل

مجموعة السلع والبضائع التي يتطلب شحنها وتفريغها يدل على الكثير من العناية والصرامة

والاحتراس أثناء العملية، كما تتميز مصدرها كونها بضاعة خطيرة أو سرية التلّف أو باهضة

الثلّمن.

4-1-2- مصلحة التخزين: تأخذ على عاتقها البضائع المفرغة من البواخر وكذلك تلك

المعدة للتسليم، كما شهر على الاستخدام العقلاني للمساحات المعدة للتخزين، وتراقب وترسل

مستندات التخزين إلى مصلحة القوانين.

4-1-3- مصلحة الحاويات: وهي المصلحة المختصة على الإشراف الكامل على

الحاويات الموجودة داخل الميناء، ومعرفة محتوياتها وفرزها.

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

**4-2- القسم التجاري:** ينظم مهام مصلحة الفواتير، الأملاك والإنشاءات المتخصصة،

يسهر على ترجمة وتطبيق سلم والأثمان المعمول به، وينقسم إلى مصلحتين.

**4-2-1- مصلحة الفوترة وأملاك الدولة :** هي تلك الأملاك والإنشاءات المتخصصة

ومتلفة بمتابعة دخول السفن، إنشاء الفواتير ومراقبة المستندات التي تساهم في إعدادها.

**4-2-2- مصلحة الإحصائيات:** تقوم بإعداد الدوريات الإحصائية

**4-3- خلايا مديرية الاستثمار التجاري:** تضم مديرية الاستثمار التجاري الخلايا التالية:

**4-3-1- خلية الدراسات والتخطيط:** وهي الخلية التي تقوم بإعداد مخططات شهرية

وسنوية توضح فيها نسبة النشاط التجاري لكل شهر مع إحصاء عدد السفن الراسية خلال

الشهر الواحد وتحديد نوعية حمولة كل سفينة على حدة ووضع مقارنة حول نسبة النشاط

لكل شهر مقارنة مع الشهر الذي يليه، كما توضح مخططات نسبة النشاط التجاري بالنسبة

للسنة الواحدة ومقارنتها بالسنة التي قبلها لتحديد نسبة التطور الحاصل إذا وجد، وتوضح

المخططات وضعية السنة المقبلة وتحدد فيها الأهداف والأرقام التي تهدف المؤسسة

للوصول إليها وهذا عن طريق وضع احتمالات تقريبية.

**4-3-2- خلية التسويق:** وهي الخلية التي يتمحور دورها الأول في التعريف بالميناء

ودوره الجيو استراتيجي بمنطقة الغرب الجزائري كونه يعتبر همزة وصل بين الغرب الجزائري

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

ومنطقة الوسط والجنوب الجزائري، وما يوفره من امتيازات تجعله الميناء الأمثل لعملية التصدير والاستيراد، وتتمثل هذه الامتيازات في الموقع الجغرافي التحفظات الجمركية... إلخ

**4-3-3- خلية المنازعات:** وهي الخلية المختصة في المنازعات التي قد تنشأ أثناء تنفيذ العمل، فهي قد تكون منازعات ناتجة عن إخلاء أحد المتعاملين مع المؤسسة بالتزامات أو نتيجة اعتراض هذا المتعامل على ظروف العمل أو الزيادات المالية أو على أي أشكال من شأنه أن يؤثر على صحة التعاملات التجارية.

كما يمكن أن يكون النزاع بين المؤسسة وأحد العمال وهو النزاع الذي يندرج ضمن إطار نزاعات العمال الفردية كارتكاب العامل لخطأ من الدرجة الثالثة استلزم قطع علاقة العمل (أي فصله)، لذا يلتزم هذا العامل بالدفاع عن حقوقه والدخول مع المؤسسة في نزاع يتولى النظر فيه المحكمة الاجتماعية.

كما يمكن أن يكون النزاع جماعي وهو ما يعرف بنزاعات العمل الجماعية، حيث يدخل جميع العمال في نزاع مع المؤسسة ممثلين في ممثلهم النقابي نتيجة رفض صاحب العمل (المؤسسة) تنفيذ الالتزام مثلا (الزيادة في الأجور)

**5- مديرية قيادة الميناء:** وتقوم بتأمين حركة الملاحة (دخول السفن، خروجها، تحويلها من مركز رسوها إلى آخر)، وتأمين الحدود المينائية وتتكون من قسمين:

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

**5-1-1- قسم الملاحة:** ويشرف مباشرة على جميع البحارة النائبين لها والملزمون بتنفيذ الأوامر الصادرة لهم من طرف مسئولهم المباشرين، ويلزم أن يكون هؤلاء البحارة متمتعين بشهادات تبرز كفاءة كل بحار على حدة ودرجة التصنيف حيث بدون هذه الشهادة لا يمكن لهؤلاء البحارة أن يتولى مهامهم في المؤسسة وهي تتنوع بتنوع مؤهلات كل بحار على حدة ويتكون من:

**5-1-1-1- محطة القاطرة:** وهو المكان المخصص فعليا لوقوف القاطرة سواء عند مغادرتها له لتنفيذ المهام المنيطة بها أو أثناء العودة من تنفيذ هذه المهام، حيث يمنع منعاً باتاً على أي سفينة أخرى مهما كان نوعها أن تتوقف في المكان المخصص للقاطرة لأنه يشكل عائق يحول عليها تنفيذ أعمالها بطريقة سليمة.

**5-1-2- محطة سفينة الإرشاد:** وهو المكان المخصص فعليا لوقوف سفينة الإرشاد المخصصة لنقل أثناء كل مهمة سواء كان ذلك عند إدخال السفن أو إخراجها من الميناء، باعتباره المسؤول الأول على عملية إدخال وإخراج السفن وبدونه لا يمكن أن تتم العملية.

**5-2- قسم الأمن:** ويختص في حفظ الأمن من كل الأخطار التي من شأنها أن تشكل تهديداً مباشراً على حياة العمال، وحفظ الصحة وذلك بالحرص على نظافة المحيط المخصص للعمل، وتقادي بذلك كل أنواع الأمراض التي يصاب بها العامل أثناء توليه العمل، ويتفرع هذا القسم إلى:

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

**5-2-1- قسم ضابط الميناء:** ويشرف مباشرة على العملية التي تسبق دخول الباخرة

المحملة بالبضائع للميناء عن طريق الاتصال بربان السفينة لأخذ جميع المعلومات الخاصة بالسفينة من حيث نوعية المواد المحملة (حجم السفينة، طولها، لكي ينسق تحديد الرصيف الخاص بالتوقف).

**5-2-2- قسم حراس الميناء:** وتتمثل مهامه في حراسة الميناء

**6- مديرية الأشغال والصيانة:** وهي المديرية المختصة بالأشغال والصيانة ويقصد بالأشغال

كل الأعمال التي من شأنها توفير الإجراءات الملائمة للسير الحسن للعمل والمتمثلة في توفير الإنارة، تعبيد الطرق، بناء الهياكل، النظافة وإزالة الأخطار التي تهدد السلامة للعمال. أما الصيانة يقصد بها أن المؤسسة تمتلك عتاد آلات تساعد على تنفيذ العمل بصفة منتظمة وسريعة، وعليه فإن هذه الآلات قد تحتاج إلى عملية إصلاح في حالة تعرضها لعطب، فيقوم عمال مؤهلون بعملية الإصلاح لتلك الآلات، تتكون هذه المديرية من:

**6-1- قسم الصيانة:** يقوم الصيانة بتنسيق وتصميم ومراقبة جميع أنشطة حفظ وصيانة

وإصلاح بالإضافة إلى استبدال المعدات وقطع الغيار، ويتكون من مصلحتين:

**6-1-1- مصلحة الصيانة:** وهي المسؤولة عن صيانة وإصلاح المعدات رفع ومناولة

البضائع، وموقف السيارات والمعدات الميكانيكية.

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

6-1-2- قسم العتاد : مصلحة العتاد بتنظيم عمل مشغلي الآلات وتوفير ومراقبة معدات المناولة.

6-2- قسم الأشغال: يهتم قسم الأشغال بتنفيذ ومراقبة مشاريع تطوير وتهيئة الميناء وأعمال الصيانة، مصلحة الأشغال والصيانة.

المبحث الثاني: إبراز دور الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري من خلال المقابلة

مع السيد مزارى إبراهيم رئيس مصلحة الإحصاء بميناء مستغانم

المطلب الأول: الإجابة على السؤال الأول مع تحليل الباحثين

عرف النشاط التجاري بميناء مستغانم خلال 2023 نمو بنسبة 11 في المائة وسجل ميناء مستغانم خلال العام الماضي عبور 1 مليون و 312 ألف طن من مختلف أنواع السلع والبضائع مقابل 1 مليون و 182 طن سنة 2022 أي بنمو قدره 11 في المائة، و عرفت حركة الملاحة البحرية خلال هذه الفترة رسو 403 باخرة منها 154 حاملة للبضائع مقابل 294 فقط في سنة 2022.

و بخصوص نشاط المحطة البحرية لنقل المسافرين فقد عرفت سنة 2023 عبور 53.041 مسافر (وافد ومغادر) و 22.350 مركبة مصاحبة للمسافرين، و تحول ميناء مستغانم خلال هذه الفترة إلى منفذ حيوي لاستيراد مختلف أنواع السيارات لاسيما من علامات إيطالية وألمانية حيث أستقبل 36.584 سيارة.

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

و شهدت حركة الحاويات خلال 12 شهرا من السنة الماضية انتعاشا كبيرا وفقا للمديرية العامة للميناء بعد أن عبرت 18.346 حاوية (شحن وتفريغ) مقابل 6.372 حاوية خلال 2022 أي بزيادة قدرها 188 في المائة.

### **المطلب الثاني: الإجابة على السؤال الثاني مع تحليل الباحثين:**

تعول مؤسسة ميناء مستغانم على مضاعفة هذه الأرقام بالنظر لعدة مشاريع مبرمجة للعام الجاري والأعوام المقبلة على غرار تجريف وتنظيف حواشي أرصفة الميناء الخمس وترميم محطة الرسو رقم 4 برصيف "الاستقلال" وتغطية محطة الرسو 5 بالخرسانة المسلحة.

و لرفع قدرة استيعاب الميناء الأعداد المتزايدة من الحاويات والسيارات سيتم القيام بعملية تهيئة مساحة 4ر5 هكتار لتلبية احتياجات الزبائن في السنوات المقبلة لاسيما وأن طاقة استقبال الحاويات تقدر حاليا ب 10 آلاف حاوية, كما جرى توضيحه.

### **المطلب الثالث: الإجابة على السؤال الثالث مع تحليل الباحثين :**

ميناء مستغانم يلعب دورًا هامًا في تطوير النقل البحري في المنطقة حيث يعتبر الميناء من أهم الموانئ الجزائرية ويقع على ساحل البحر الأبيض المتوسط. يوفر الميناء بنية تحتية متطورة وتجهيزات عالية الجودة للسفن والبواخر ويعتبر ميناء مستغانم نقطة تجمع للتجارة البحرية والشحن الدولي و يستخدم الميناء لنقل البضائع والبضائع السائبة مثل الحبوب والمعادن والنفط والمنتجات يتم توفير خدمات الشحن والتفريغ والتخزين والتوزيع في الميناء، مما يساهم في تسهيل حركة البضائع وتحسين اللوجستيات بالإضافة إلى ذلك، يعمل ميناء مستغانم على تعزيز السياحة البحرية والرحلات البحرية. يوفر الميناء مناطق للرسو والمراسي، ويوفر الخدمات اللازمة مثل التزود بالوقود والصيانة. هذا يجعل الميناء وجهة مثالية للسياح

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

ومحبي البحر. باختصار، يساهم ميناء مستغانم في تطوير النقل البحري من خلال توفير بنية تحتية متطورة وخدمات متكاملة للشحن والتفريغ والتخزين. كما يعزز السياحة البحرية ويوفر فرصاً للرحلات البحرية والاستجمام.

### **المطلب الرابع: الإجابة على السؤال الرابع مع تحليل الباحثين :**

ميناء مستغانم يوفر العديد من الفوائد الاقتصادية . من بين هذه الفوائد:

1. تعزيز التجارة الدولية: يعمل الميناء كنقطة تجمع للتجارة البحرية ويسهل نقل البضائع والبضائع السائبة بين الدول, هذا يعني زيادة في حجم التبادل التجاري وتعزيز الاقتصاد الوطني.
2. توفير فرص العمل: يعمل الميناء على توفير العديد من فرص العمل المباشرة وغير المباشرة ويتم توظيف العديد من العمال في العمليات البحرية واللوجستية والخدمات المرتبطة بالميناء وهذا ما يساهم في تحسين مستوى المعيشة وتخفيض معدلات البطالة.
3. تحسين اللوجستيات: يعمل ميناء مستغانم على تحسين اللوجستيات وتسهيل حركة البضائع. يوفر الخدمات المتكاملة للشحن والتفريغ والتخزين والتوزيع، مما يقلل من تكاليف النقل والتخزين ويحسن كفاءة سلسلة التوريد.
4. تعزيز السياحة البحرية: يعمل الميناء على تعزيز السياحة البحرية من خلال توفير مناطق للرسو والمراسي . يستطيع السياح الاستمتاع بالرحلات البحرية ، مما يعزز القطاع السياحي ويزيد من الإيرادات السياحية.

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

المطلب الخامس: الإجابة على السؤال الخامس مع تحليل الباحثين:

### ❖ توفير التمويل:

يمكن للحكومة تخصيص موارد مالية لدعم الميناء، في تنفيذ مشاريع التوسيع والتحديث وتحسين البنية التحتية. يمكن أيضاً تمويل الميناء بأرصدة جديدة، وتحديث محطات الرسو، وتوسيع مساحة التخزين، وتحسين تجهيزات الشحن والتفريغ. منتسهيلاً لإجراء أتا القانونية والتشريعية: يمكن للحكومة تبسيط الإجراءات البيروقراطية والإدارية المتعلقة بالميناء، مما يسهل عمليات الشحن والتفريغ والتخزين. يمكن أيضاً تحسين التشريعات المتعلقة بالنقل البحري وتوفير بيئة قانونية مشجعة للاستثمار في الميناء.

### ❖ تطوير البنية التحتية:

يمكن للحكومة التعاون مع الميناء في تطوير البنية التحتية، مثل تحديث مرافق الشحن والتفريغ وتحسين الطرق والشبكات لنقل المتصلة بالميناء. كما يمكن للحكومة دعم تحسين التكنولوجيا وتطوير نظم المعلومات اللوجستية لتحسين كفاءة العمليات في الميناء.

### ❖ تعزيز التجارة الدولية:

يمكن للحكومة العمل على تعزيز التجارة الدولية وتوفير فرص تجارية جديدة للميناء، عن طريق توسيع شبكة الاتصال والتعاون مع الدول الأخرى لتسهيل حركة البضائع وتبادل المعلومات وتسهيل الصادرات والواردات.

### ❖ توفير التدريب والتأهيل:

يمكن للحكومة توفير برامج تدريبية وتأهيلية للعاملين في الميناء، مما يساهم في تطوير مهاراتهم وزيادة فعالية عمليات الشحن والتفريغ والتخزين و يمكن أيضاً توفير الدعم الفني والتقني لإدارة الميناء.

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

### ❖ تسهيلات الاستثمارات:

يمكن للحكومة توفير الحوافز والتسهيلات اللازمة لجذب الاستثمارات في الميناء، مثل تخفيض الرسوم والضرائب التي تسه

يل الإجراء، أو اللجوء لإنشاء مشاريع جديدة أو توسيع المشاريع الحالية.

## الفصل الثالث دراسة ميدانية حول المؤسسة العامة للخدمات البحرية لميناء مستغانم

### خلاصة

وعليه يمكننا القول بأن

11 ميناء مستغانم يعتبر واحداً من أهم الموانئ الجزائرية. يشهد الميناء نمواً في النشاط التجاري، حيث سجلت زيادة في نسبة  
في المائة في عام 2023. كما شهدت حركة الملاحة البحرية زيادة في عدد البواخر التي تستفيد من ميناء مستغانم.

وتعود هذه

الزيادة إلى الاستثمارات والمشاريع المبرمجة في الميناء، مثل تجديد مرافق التنظيف للأرصفة وتجديد محطات الرسو وتوسيع مساحة التخزين.  
ين.

يلعب ميناء مستغانم دوراً هاماً في تطوير النقل البحري في المنطقة، حيث توفر بنية تحتية متطورة وخدمات متكاملة للشحن والتفريغ والتخزين. بالإضافة إلى ذلك، يساهم الميناء في تعزيز السياحة البحرية وتوفير فرصاً للرحلات البحرية والاستجمام. ويوفر كذلك ميناء مستغانم فوائد اقتصادية مثل تعزيز التجارة الدولية وتوفير فرص العمل وتحسين اللوجستيات وتعزيز السياحة البحرية.

## الخاتمة

إن الجزائر بصدد تبني نظام اقتصاد السوق، وما يترتب عنه من تحفيز الاستثمار واستقلالية المؤسسات، وكذلك يمكن القول لأخذ مآتا لنقل البحر للبضائع والتقنيات المستعملة في مجال الجداول بالنسبة لهذا الاقتصاد الجديد، لأهمية أحجام المبادلات التجارية عبرا لمسلك البحر ودور الموانئ الجزائرية لاستيعاب حركة البواخر والبضائع لعملية الشحن والتفريغ من أجل استخدام أفضل لتقنيات المتطورة من أجل حركة البضائع عن طريق حمايلي :

- توسيع نشاط الموانئ لتتبع الحركة البحرية وكذلك حركة البضائع .

- استغلال الموانئ للمساعدة تمثل :

دلس، تتسارع إعادة تنشيطها ذات القدرة لاستقبال السفن لإرساء ورفع طاقة الموانئ الحديثة مثل ميناء عين .

- تدعيم الأسطول البحري بسفن حديثة ومتطورة

-

توسيع الشركة المعلوماتية للمركز الوطني للجمارك وإحصاء لغرض إدخال التطبيق قانونا للجمارك الخاص بتحديد مراقبة البضائع وخاصة حماية الاقتصاد الوطني .

- إدخال قوانين جديدة لاستغلال نشاط النقل للبحر لخواصها الجزائر .

- تنسيق العمل بين الهيئات العمومية ووزارة النقل، وزارة التجارة، إدارة الجمارك، وخاصة إدارة الموانئ التجارية .

ومنه نثبت صحة الفرضيات التي قمنا بصياغتها بحيث تظهر الدراسات ان البنية التحتية للميناء وتحسين

الخدمات قد خفضت أوقات المناولة وأسّرت عمليات الشحن والتفريغ كما ان التحسينات في الموانئ قد

حسنت من كفاءة سلاسل التوريد لديهم.

# قائمة المصادر و المراجع

المراجع باللغة العربية:

الكتب:

1. إيمان فتحي جميل،مقاولي الشحن و التفريغ،دار الجامعة الجديدة،الإسكندرية،2015.
2. ايمان النحراوي ، اقتصاديات و سياسات النقل البحري ، الطبعة الأولى ، دار الفكر الجامعي ، الإسكندرية ، 2014.
3. د .فايزنعيمرضوان،القانونالبحري،دارالفكرالعربي،القاهرة،1986.
4. د .هانيدويدار،الوجيزفيالقانونالبحري،دارالجامعةالجديدة،الإسكندرية، 2002.
5. د.بهجتعبداللهقايد،القانونالبحري،ط1،القاهرة،1984.
6. دوحة نخلة ، الإجراءات المتخذة لعملية الاستيراد ، مذكرة تخرج ، جامعة مستغانم ، 1998.
7. رشيد علاب ، تحسين خدمات الموانئ باستخدام نماذج صفوف الانتظار، رسالة ماجستير ، قسم علوم التسيير ، كلية علوم التسيير ، جامعة الجزائر ، 2006 .
8. سميرة إبراهيم محمد أيوب ، اقتصاديات النقل ، الدار الجامعية ، مصر ، 2003.
9. شريف محمد ماهر ، إدارة النقل البحري و التجارة الخطية ، دار الجامعة ، مصر .
10. طارق عبد الفتاح الشريعي ، اقتصاديات النقل السياحي ، مؤسسة جورس الدولية للطباعة و النشر ، 2010.

11. عبدالفتاح حمزاد، موسوعة القانون البحري، دار الكتب المصرية، الاسكندرية، 1990.
12. عثمان إبراهيم السيد ، قضايا النقل في السودان ، مركز دراسات الشرق الأوسط و افريقيا ، 2004 .
13. محسن جابر عبدو ، الأثر الاقتصادي للنقل البحري ، دار وجيدة للنشر ، عمان ، 2002.
14. محمد سليمان هدي ، اقتصاديات النقل البحري ، دار الجامعات المصرية ، مصر ، 1998 .
15. محمد ماهر ، إدارة النقل البحري و التجارة الخطية ، مصر ، 2006.
16. محمد محمود احكام عقد لنقل البري ، البحري ، الجوي ، الطبعة الأولى ، جامعة البتري ، دار الثقافة للنشر و التوزيع ، 2015.
17. محمود محمد احكام عقد لنقل البري ، البحري و الجوي ، الطبعة الأولى ، جامعة البتري ، دار الثقافة ، للنشر و التوزيع ، 2015.
18. مدرس القانون الخاص المساعد ضرغام فاذا لحسين العلي، دراسة في ضوء قانون الموانئ رقم 21 لسنة 1995 والتعليقات الصادر به بموجب رقم (1) لسنة 1998، المركز القانوني للمرشد البحري.Pdf.
19. مصطفى احمد احمد ، اقتصاديات النقل في السودان ، جامعة السودان للعلوم و التكنولوجيا ، السودان ، 2008 .
20. نكاح سليمة ، الإجراءات المتخذة لعملية الاستيراد، مذكرة تخرج ، جامعة مستغانم ، 1998.

رسالات الدكتوراه والماجستير:

1. بوشخوخة بلقاسم،

دور الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري ميناء مستغانم دراسة حالة، مذكرة تخرج مقدمة ضمن متطلبات تليشهادة ما

ستر أكاديمي، تخصص: الإمداد والنقل الدولي، 2018.

2. حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر "

L'EPAL، أطروحة لنيل شهادة دكتوراه في علوم اقتصادية، جامعة الجزائر، 2008.

3. نجوى قوارطة، إيناس عبداوي، أثر رقمنة قطاع النقل والشحن البحري الجزائري على تعزيز

التجارة الخارجية -دراسة ميدانية لميناء عنابة، مذكرة تخرج لإستكمال متطلبات نيل شهادة

الماستر تخصص: مالية وتجارة دولية، جامعة 8 ماي 5491 قاملية، 2021.

4. ولد لغواطي سعيدة، دور النقل البحري للبضائع في تحقيق التنمية الاقتصادية -دراسة حالة

الشركة الوطنية للنقل البحري -، مذكرة تخرج ضمن متطلبات نيل شهادة الماجستير في العلوم

الإقتصادية، جامعة، 2015.

**المراجع الخاصة بالمجلات:**

1. مجدوب نوال، مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، المجلة الجزائرية

للقانون البحري والنقل، العدد 3.

2. مجلة النقل الإلكترونية، الوكالات البحرية وطبيعة عمل الوكيل البحري، العدد 26 كانون

الأول 2023 .

**النصوص القانونية:**

5. الأمر رقم 80 \_ 76 متضمنا القانون البحري، ج ر رقم 29 المؤرخة في 10 افريل 1977

، المعدل والمتمم بالقانون 05\_98 ج رقم 47 المؤرخة في 27 يونيو 1998. Pdf.

6. انظرالمادة (12/1) من قانون الموانئ رقم (21) لسنة 1995.pdf.

7. القانونالبحريالجزائري .المادة617.pdf.

**References for foreign books:**

1. Bernard Gontier, Le Pilotage Maritime, These Paris, Dactylogra phie ,1965.pdf.
2. ANTOINE VEALARD,Droit maritime ,presse universitaire de France, Paris ,1997.
3. Bauchet pierre – l'économie du transport international de marche, air et mer éditionéconomica, 82 Paris .

**المراجع الإلكترونية:**

1. <https://istitlaa.ncc.gov.sa/,25/04/2024,21:49>
2. <https://mawdoo3.com.26/04/2024,12:44>

الملاحق

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة مستغانم



قسم: العلوم الاقتصادية: ماستر: إقتصاد و تسيير المؤسسات

من إعداد الطالبين: فلاح إسماعيل و دحمان بونوة أمين

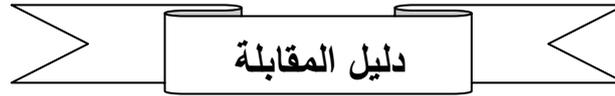
مكان إجراء المقابلة: ميناء مستغانم

المقابلة رقم: 01

مدة المقابلة: ساعة

طبيعة المهنة: رئيس مصلحة الإحصاء

في يوم: 2024/05/27



عنوان موضوع البحث:

دور الموانئ الجزائرية في تطوير النقل البحري

دراسة حالة ميناء مستغانم

ملاحظة:

هذه المقابلة موجهة إلى غرض علمي محض ضمن متطلبات تحضير مذكرة الماستر اختصاص إقتصاد و تسيير المؤسسات، نلتزم من سيادتكم التعاون معنا و الإجابة عن الأسئلة بعناية و شفافية، مع ضمان سرية المعلومات التي تدلون بها.

## اسئلة المقابلة :

1 ما هو النمو الذي عرفه ميناء مستغانم من ناحية حركة البضائع و السفن و نقل المسافرين

فيه؟

2 ما هي المشاريع المبرمجة لتطوير و تحسين ميناء مستغانم ؟

3 ما هو دور ميناء مستغانم في تطوير النقل البحري ؟

4 ماهي الفوائد الاقتصادية التي يوفرها ميناء مستغانم ؟

5 كيف يمكن للحكومة دعم الميناء لتعزيز دوره في تطوير النقل البحري؟

PORT DE PECHE ET DE PLAISANCE DE LA SALAMANDRE

