



الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة عبد الحميد ابن باديس - مستغانم -



كلية العلوم الإجتماعية

قسم العلوم الإنسانية LMD

شعبة علوم الإعلام والاتصال

مذكرة لنيل شهادة الماستر

تخصص إتصال الصورة والمجتمع

رپورتاج مصور حول:

النقل البري للبضائع

- مبناء مس تغازم -

تحت إشراف الأستاذة:

مقدمة من طرف الطالبين:



د. محراز سعاد

بوعامر خديجة

زايدي فاطمة

لجنة المناقشة:

الأستاذة(ة): محراز سعاد (مقرر)

الأستاذة(ة): دقيوس بلال (رئيس)

الأستاذة(ة): بداني أمينة (مناقشا)

السنة الجامعية

2017-2016

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

قالی تعالیٰ:

" وقل إعملو فسیری اللّٰه عملکم ورسوله
والمؤمنون وستردون إلی عالم الغیب
والشهادة فینبئکم بما کنتم تعملون "

صدق اللّٰه العظیم

(سورة التوبة) ... الآیة 105

شكر وإمتنان

تقدم بالشكر والإمتنان إلى كل من بذل في تعلّمنا جهداً،
والى من قدم لنا العون والتّصحّح لإعداد هذه المذكرّة،
ونخص بالذكر الأستاذة الدكتورة مودة المشرفة
"محرز سعّاد"

ونشكر كل من ساعدنا على إتمام هذا العمل من قريب
أو بعيد، راجين من الله عزّ وجل أن يجازيهم عنا
خير الجزاء .

ويسرنا أن تتقدم بجزيل الشكر والعرفان، إلى
اللجنة الموقرة التي تشرفت بمنّا بأقشّة هذا البحث المتواضع .

بومامر خديجة

زايدة فاطمة

الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع
إلى الوالدين الكريمين
أمي... منبع العنان ونور أضاء في قلبي حب العلم وتقديره
أبي..... الذي أهداني مفاتيح الحياة وعلمني الصبر والاجتهاد وقدم
لي العرفان والقدوة
إلى جدتي الغالية حفظها الله وأطال في عمرها
إخوتي سدي في الحياة
إلى عزيزتي..... سليمة، سارة، رميـساء
إلى
أعز وأطيب أخ..... محمد
إلى صديقتي اللواتي وافقنني في المشورا
صديقة، فاطمة، أمينة، فيروز
إلى كافة الأصدقاء والأحباب كل بإسمه... وكل من عرفناهم أحبونا
وأحببناهم
إلى كل من مد لنا يد العون من قريب أو بعيد ولو بكلمة طيبة
إلى أساتذتي الكرام وأسرة الكلية وكل رفقاء الدراسة
وبالخصوص الأستاذة المشرفة "محرز سعاد"

الإهداء

أهدي ثمر جهدي وبحثي المتواضع إلى:

من قال فيهما الله عز وجل "وقضى ربك ألا تعبدوا إلا إياه وبالوالدين إحسانا"

إلى الوالدين العزيزين أبي وأمي.

إلى جدي جدتي أطال الله في عمرهما.

إلى زوجي العزيز بلغروبي محمد وعائلته الكريمة.

إلى حبيبة قلبي وروحي أختي مروة.

إلى أخواتي نعيمة ورشيدة وجميلة ورشيدة.

إلى إخوتي محمد وعبد الكريم ويوسف.

إلى صديقاتي ورفيقات دربي حورية وفاطمة و فتيحة و خديجة ويخته

إلى جميع الأصدقاء في مشوار الحياة الجامعية.

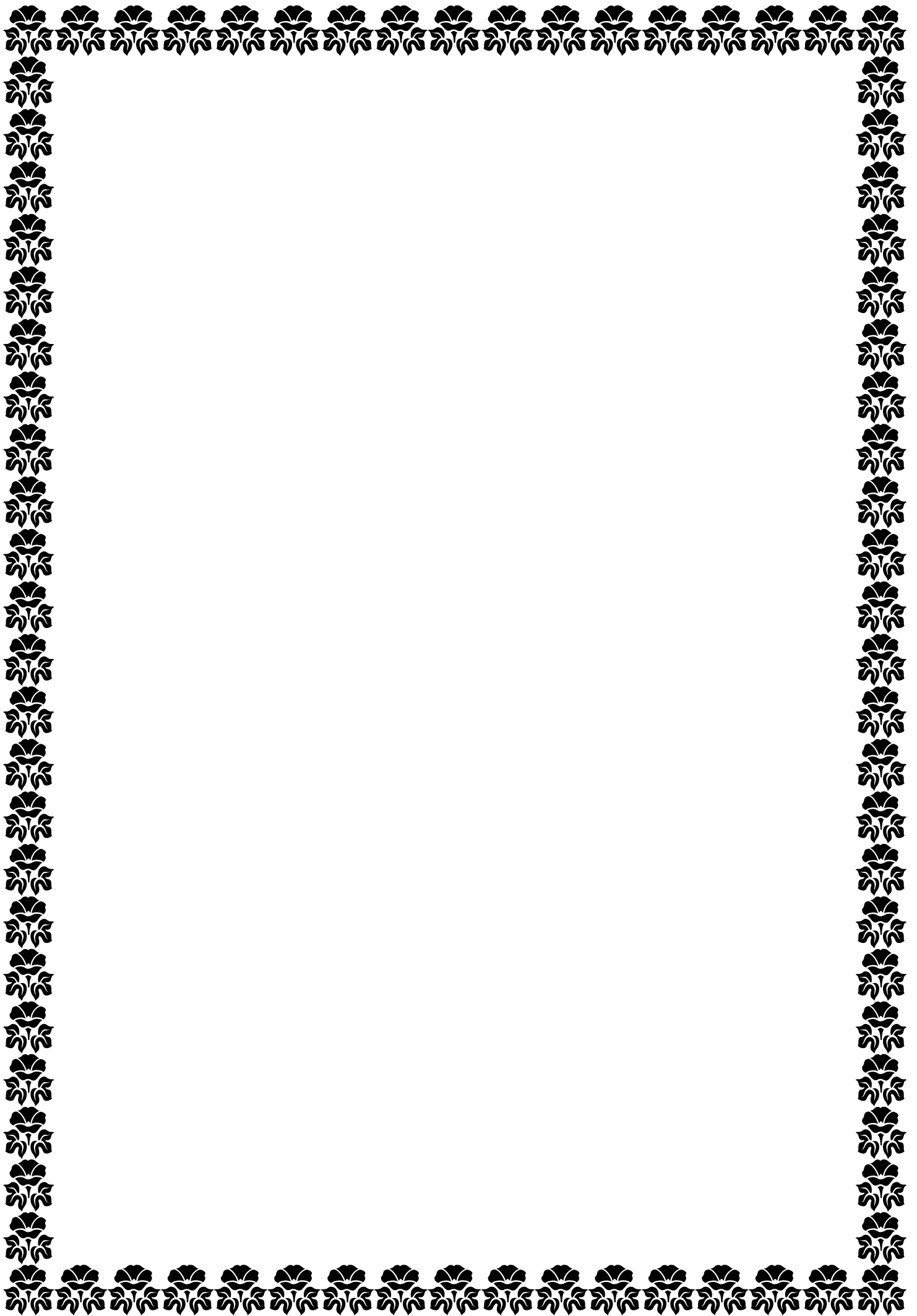
كما أتقدم بالشكر الجزيل إلى الأستاذة المؤطرة محرز سعاد.

ومسئول المسار مناد طيب.

وإلى كل طلبة شعبة علوم إعلام واتصال بجامعة مستغانم.

وإلى كل من وسعتهم ذاكرتي ولم تسعهم مذكرتي.

زايدى فاطمة



الفهرس المحتويات

كلمة شكر.

الإهداء.

مقدمة.....أ ب ت ث

الإطار المنهجي

1. الإشكالية.....6
2. تساؤلات البحث.....6
3. فرضيات البحث.....6
4. أهمية الدراسة.....7
5. أهداف الدراسة.....7
6. أسباب اختيار الموضوع.....8
7. المنهج الوصفي.....8
8. الدراسات السابقة.....8
9. تحديد المفاهيم.....9

الإطار النظري

الفصل الأول: مفاهيم عامة حول النقل البحري للبضائع.

المبحث الأول: تعريف النشاط البحري والعناصر المساهمة فيه....16

المبحث الثاني: الوسائل المعتمدة في نقل البضائع.....24

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المبحث الأول: تعريف الناقل البحري للبضائع.....32

المبحث الثاني: تنفيذ الناقل لعقد النقل البحري.....37

الإطار التطبيقي

47..... مفهوم الريبورتاج

48..... أنواع الريبورتاج

50..... خصائصه

52..... مراحل إعداد الريبورتاج المصور

كيفية إعداد الريبورتاج

- مرحلة ما قبل التصوير"53
- 53..... تحديد الفكرة العامة.
- معاينة الاماكن والشخصيات..... 45
- السيناريو النهائي والبطاقة الفنية..... 55
- I. مرحلة التصوير..... 62
- جدول الانتاج.....62
- التقاط الصورة والصوت.....63
- II. مرحلة ما بعد التصوير..... 64
- نص التعليق.....66
- الجرينك.....70
- نتائج الدراسة.....71
- ملخص:.....73
- الخاتمة:.....74

قائمة المصادر و المراجع

الملاحق

مقدمة

يمثل البحر أهمية قصوى بالنسبة للمجتمع الإنساني في العالم بأسره، ويرجع السبب في تلك الأهمية ليس فقط لكونه وسيلة جوهرية للتعارف والاتصال بين الشعوب، وإنما جسراً ضخماً للتجارة ومخزونا هائلاً للثروات والموارد الطبيعية، فالنشاط البحري يعتبر من أبرز أنواع الأنشطة التجارية، انتشاراً لاسيما وأن البحار والمحيطات تمثل حوالي 71 بالمائة من مجموع المسطح الكلي للكرة الأرضية .

في حين يتحقق جوهر النقل في تغيير مكان شخص أو شيء، باستعمال وسيلة مناسبة تمكن في الانطلاق من مكان ما وصولاً إلى مكان آخر، وتجسيده عبر مركبات يمكنها قطع المسافة عبر مجال أو بيئة معينة، لتحقيق عنصر تغيير المكان.

إذ لا تخفي أهمية النقل في إشباع حاجات الإنسان، باعتباره عصب حركة تداول الثروات، وذلك أن إنجاز المبادلات السلعية يتطلب كثيراً نقل الأشياء من مكان إلى آخر، أي نقل السلع من أماكن إنتاجها إلى أماكن استهلاكها، إذ يتنوع النقل بتنوع وسيلته ومجاله لاسيما إذا كان في عرض البحر بواسطة السفن، في حين تتمثل أهميته بوجه عام والنقل البحري للبضائع بوجه خاص باعتباره من بين أهم أعمدة الاقتصاد الوطني لما يوفره من المجالات التجارية عن استيراد وتصدير، لارتباطه بشكل وثيق بالعلاقات الدولية فالنقل البحري للبضائع يكتسب مكانته الهامة على الصعيد العالمي، نظراً لارتباطه بصورة مباشرة بالنقل الدولي.

وقد لعب هذا النوع من النقل دوراً هاماً في تعزيز شحن البضائع بكميات كبيرة من مسافات بعيدة تعجز وسائل النقل الأخرى عن نقلها، ليس من دولة في العالم وتتأثر بأهمية التطور الدولي ونتائجه على التجارة الخارجية وبالتالي على نموها وازدهارها، وإذا فإن معظم الدول تتفق مبالغ طائلة بهدف استمرارية عمل أساطيلها البحرية الوطنية .



وقد اهتم المجتمع الدولي لنقل البحري للبضائع مترجما ذلك بعقد الاتفاقيات الدولية التي اهتمت بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، لاسيما بعد ظهور السفن التجارية الحديثة والعملاقة والتحسين الذي طرأ على الأكثر المحركة، وعلى طريقة بناء السفن على وجه عام التي أصبحت وسيلة النقل الأولى لشحن كميات هائلة من البضائع، إذ تمثل خدمات النقل البحري المتميزة قوة دفع هامة لاقتصاد أي دولة، فالنمو الاقتصادي وخدمات النقل البحري يعتمد كل منهما على الآخر، وعليه فإن كفاءة النقل تؤدي إلى اتساع السوق وربط حركة الإنتاج بمراكز الاستهلاك حيث يمكن من خلال النقل الجيد تغطية الاستهلاك المحلي للدولة وتصدير الفائض للدول الأخرى.

وبالتالي فإن الموانئ البحرية تلعب دورا هاما في ربط خلفية البلاد بالعالم الخارجي، فهي من مشروعات المنافع العامة، إذ تعد من أساسيات التنمية مما تحققه من موارد مالية كبيرة من العملة الأجنبية، وبهذا تكون المناطق الأرضية التي تستقبل البضائع والمناطق الأخرى التي تبحر فيها السفن، فهذه المناطق تعتبر ضرورية لتحويل البضائع إلى سلع ذات قيمة اقتصادية لها القدرة على تحقيق حاجيات أفراد المجتمع، ومن أجل ذلك تجرى على مساحات الموانئ الكثير من العمليات والنشاطات، وهذا بالاستعانة بالهياكل المتوفرة في الموانئ وبالوسائل اللازمة لتحقيقها سواء تعلق الأمر بالبضائع والسلع المتنوعة من أجل شحنها، أو إفراغها، إيداعها وتخزينها، نقلها حمايتها والحفاظ عليها لغاية وصولها إلى طالبيها، أو كذلك إذا تعلق الأمر بالسفن عند دخولها أو خروجها من الميناء كالإرشاد أو الإشراف على عبور القنوات أو الجسور أو إمداد السفن بما تحتاجه من موارد ومعدات، وتمويلهم بالوقود والمياه والأيدي العاملة لمناولة البضائع "استلام" وتحقيقا لذلك تستغل الوسائل المتوفرة في الميناء كالمخازن والأرصفة والروافع الميكانيكية المتنقلة والعربات الأخرى والتي تشرف عليها هيئات إدارية عامة أو خاصة، وتأتي أهمية السفن في نقل البضائع وتوصيلها والاستعانة بها كوسيلة نقل بقدرة فائقة على نقل الحمولات الضخمة التي

يستعصى نقلها بالطائرات ،كما أن السفن تسمح بالربط بين مكانين تفصل بينهما البحار والمحيطات مما يضيف عليها ميزة لا تتوفر في وسائل النقل البري، إذ تحظى أهمية النقل البحري للبضائع بصفته عاملا تمكينيا للتجارة ومحركا للنمو وحافزا للتنمية على نطاق واسع. وهذا من خلال الريبورتاج المصور الذي يوضح لنا ويقرب الصورة أكثر لمختلف العمليات التي تجرى في الدائرة المينائية أثناء دخول وخروج السفن من الرصيف وكذا مختلف البضائع المستوردة التي تدخل إلى ميناء مستغانم وهذا للتعريف أكثر ووصف المكان الذي له دور كبير في النهوض باقتصاد البلاد ،حيث اتبعنا خطة تتكون من :

الإطار المنهجي: تطرقنا فيه إلى مجموعة من العناصر وهي: طرح الإشكالية - التساؤلات - الفرضيات - أهمية الدراسة - أهداف الدراسة - أسباب اختيار الموضوع - المنهج المستخدم - الدراسات السابقة - تحديد المفاهيم.

أما في الجانب النظري :

الفصل الأول: ماهية النقل البحري للبضائع.

المبحث الأول: مفهوم النشاط البحري والعناصر المساهمة فيه.

المبحث الثاني: خصائص وأنواع البضائع المنقولة.

المبحث الثالث: الوسائل المعتمدة في نقل البضائع.

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المبحث الأول: تعريف الناقل البحري للبضائع.

المبحث الثاني:التزامات الناقل البحري للبضائع.

خاتمة.

أما الجانب التطبيقي : فهو عبارة عن ريبورتاج مصور وكيفية إعداده حيث اعتمدنا فيه على مقابلات، ووصف شامل لموضوعنا .



1/ الإشكالية:

وعليه جاءت إشكالية البحث على النحو التالي :

كيف تسيّر عمليات النقل البحري للبضائع المستوردة واستقبالها في الدائرة المينائية داخل ميناء مستغانم؟

2/ - تساؤلات البحث:

ومن خلال هذه الإشكالية تطرح التساؤلات الفرعية التالية :

- كيف تتم عملية التفريع ونقل السلع والبضائع واستقبالها عند دخولها الميناء؟
- ما مصير السلع والبضائع المستوردة عند إدخالها للميناء؟
- ما هي الإجراءات المعمول بها أثناء عملية دخول وخروج السفن من الدائرة المينائية؟
- ما نوع الحمولة والمنتجات التي يسمح لها بالدخول إلى الميناء؟
- من هم الوكلاء التجاريين المتعامل معهم في ميناء مستغانم؟
- متى تقوم مسؤولية الناقل البحري في عملية النقل البحري؟.

3/ فرضيات البحث:

بعد اختيارنا للبحث، والإطلاع على مختلف الجوانب التي يمسه وللاجابة على هذه التساؤلات نطرح الفرضيات التالية :

- قد يمكن لنقل البضائع أن يكون مصدرا للحصول على العملة الصعبة لتحقيق المنفعة العامة، كما أنه يعد منفذا للتجارة الدولية - عمليات الاستيراد - وذلك من خلال عمليات عبور السفن من مكان لآخر عبر البحار والمحيطات وهي بدورها تحمل بضائع مستوردة ومواد خام و السلع استهلاكية .

- قد يتطلب خضوع السفن عند دخولها إلى الرصيف لمجموعة من الإجراءات لتفريغ الحمولة المستوردة ،ومن ثمة يمكن شحنها وتخزينها وإيداعها ونقلها، وحمايتها للحفاظ عليها لغاية وصولها إلى طالبيها.
- ربما تتم عملية الإرشاد والتوجيه عند دخول وخروج السفن من الدائرة المينائية، على يد مشرفين ومرشدين مختصين في ذلك، وقد تكون وفقا لقوانين النقل البحري تحت ضوابط يلزم العمل بها في الميناء.
- يمكن للبضائع والسلع المستوردة أن تتماشى مع متطلبات السوق واقتصاد البلاد، وذلك من أجل تحقيق المنفعة العامة والمساهمة في التنمية الاقتصادية تحت إشراف الناقلين التي تحدد مسؤولياتهم في نقل البضاعة وإيصالها إلى مكانها المطلوب.

4/- أهمية الدراسة :

إن هذه الدراسة ذات أهمية كبيرة إذ أنها تتمثل في التعريف بخصوصيات النقل البحري ،وقدرته الكاملة في التنمية والنهوض باقتصاد البلاد والمساهمة أيضا في الخدمة العامة ،وذلك في أنه يقدم خدمات تكمن في نقل السلع والبضائع بشتى أنواعها عبر السفن والبواخر المهيأة لذلك ،وباعتبار الميناء الأرضية التي تجرى فيها مختلف عمليات النقل البحري للبضائع وهذا ما جاء في دراستنا فكان لزاما علينا تقديم وصفا كاملا عنه ،والوقوف على كامل محطاته ومختلف الإجراءات والعمليات التي تجرى في الدائرة المينائية عند دخول وخروج السفن وأثناء تفريغ البضاعة المطلوبة عند وصولها .

5/- أهداف الدراسة :

إن هدفنا السامي من هذه الدراسة الوصول إلى تقديم صورة كاملة للميناء بمختلف جوانبه ،وبالخصوص عمليات النقل البحري للبضائع ،وذلك من خلال تقديم ريبورتاج مصور حول النقل البحري للبضائع لميناء مستغانم .

6- أسباب اختيار الموضوع :

إن تخصصنا "اتصال الصورة والمجتمع" كان من الدوافع الذاتية التي دفعتنا إلى التعرف على الميناء باعتباره موقع إستراتيجي هام ،يكمن دوره في أنه همزة وصل بين الجهة الأرضية المستقبلية للبضائع والمناطق الأخر التي تبحر فيها السفن، إذ يلعب دورا هاما في تلبية حاجيات ومتطلبات الأفراد وذلك من خلال عمليات الاستيراد للبضائع.

الشعور بالرغبة والإطلاع والاستفادة قدر الإمكان في مجال واسع وثري ،دفعنا إلى تقديم صورة تعريفية للميناء والوقوف على أهم مميزاته وخصائصه، والخدمات التي يقدمها في النقل البحري للبضائع وذلك من خلال تقديم بحث أكاديمي وتوفر المراجع اللازمة للإحاطة بالموضوع بمختلف جوانبه.

7- المنهج المستخدم:

للإجابة على إشكالية بحثنا واختبار صحة فرضياتنا، اعتمدنا على المنهج الوصفي في الجانب النظري للإلمام بالموضوع من مختلف جوانبه النظرية .وقد استعملنا المقابلة كأداة منهجية في بحثنا.

8- الدراسات السابقة :

تشكل الدراسات السابقة ضرورة بحثية علمية تعطي القدرة على التعرف والإطلاع على المواضيع التي لها علاقة بدراسات الباحث وتساعد على توضيح الكيفية التي يعالج بها موضوعه ومن بين هذه الدراسات:

1- حملاوي ربيعة ؛ مردودية المؤسسات المينائية "دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر"، رسالة دكتوراه في العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر 2007-2008

وقد بنيت هذه الدراسة على الإشكالية التالية :

ما هي هذه المردودية ومؤشراتها؟ وما مدى تأثير العناصر الداخلية والخارجية المؤثرة في المؤسسات المينائية؟

وجاءت فرضيات الدراسة على النحو التالي :

1- يتأثر مستوى تحقق المردودية بالظروف والشروط الداخلية للمؤسسة (مستوى التنظيم، مستوى التشغيل، طرق التسيير المتبعة، الكفاءة... إلخ) وبالظروف الخارجية المحيطة بها مثل: (التطور التكنولوجي، المنافسة، بروز مؤسسات مينائية عملاقة، الاتفاقيات والمعاهدات... إلخ).

2- تزداد وترتفع المردودية بزيادة الإنتاجية والفعالية في تقديم الخدمات بحيث تنخفض التكاليف وتتحدد الأسعار الملائمة والمنافسة لأسعار خدمات الموانئ الأخرى .

وبالتالي جاءت نتائج الدراسة فيما يلي:

تعددت مفاهيم المردودية لدى مختلف المفكرين وذلك إلى الاختلاف في المبادئ التي يؤمن بها كل مفكر وكذلك اختلاف المناهج المتبعة في التحليل (المردودية الاجتماعية، المردودية الاقتصادية... إلخ) وكذلك اختلاف في الأهداف، إلا أن الاختلافات شكلية لأنها (المردودية المالية، المردودية الاقتصادية، المردودية الاجتماعية... إلخ)، تشكل جميعها هدف المشاريع الاقتصادية، إن نجاح أو فشل المشروع يتوقف على مدى سلامة السياسة المالية المتبعة، فهو يعمل على الحفاظ على قدر من السيولة والتي قد تفقده فرصة تحقيق أرباح إضافية فيما لو استثمرت كامل السيولة المتاحة، فالمسير عليه أن يوازن بين قرار

الاستثمار وقرار التمويل وكيفية اختياره للهيكل التمويلية المثلى للمشروع، وكذلك الموازنة بين مسألة تحقيق المردودية والمخاطرة التي يتعرض لها صاحب المشروع نتيجة سيادة ظروف عدم التأكد كتحقيق الخسائر الكبيرة أو إعلان إفلاسه وعدم قدرته على سداد مستحققاته المالية.... الخ.

2- نبات خديجة ؛ مسؤولية الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا - دراسة مقارنة -، رسالة ماجستير 2012-2013

ونظرا للأهمية التي يكتسبها موضوع مسؤولية الناقل البحري للبضائع ،خاصة في ظل قواعد روتردام ،لزم أن نطلع على أهم الأحكام التي جاءت بها ،لنكتشف الجديد والمتجدد منها ،وقد اعتمدت هذه الدراسة على المنهج المقارن بين أحكام كل من القواعد روتردام ،معاهدة بروكسل واتفاقية هامبورغ ،والتشريعات الوطنية ،كالتشريع الجزائري ،المصري والفرنسي والمنهج التحليلي لمختلف تلك الأحكام ،وما أخذت به الاجتهادات القضائية أيضا .

ومن خلال هذه الدراسة تم البحث في الجديد الذي جاءت به قواعد روتردام، ثم نصل إلى الإجابة على الإشكاليات المطروحة حول مركز الناقل البحري للبضائع في ظل قواعد روتردام والتي جاءت على النحو التالي :

هل انه تغير ؟ وهل أن قواعد روتردام قد غيرت من مستوى الحماية للشاحنين ؟ وهل أن الدول ،والجزائر خاصة ،سوف تجد في قواعد روتردام ما يحفزها على الأخذ بأحكامها ؟

وجاء في هذه الدراسة لما له من أهمية، خاصة أن الاتفاقية الجديدة جاءت تعالج المسائل والمشاكل المتعلقة بالنقل عن طريق البحر، أو حتى عن طريق وسائط أخرى

مضافة إلى النقل عن طريق البحر ،بهدف الوصول إلى إيجاد حل يقضي إلى فك النزاع القائم بين الطرفين الأساسيين في عقد النقل الناقل والشاحن ،ويخدم مصالح كل منهما .

وبالتالي فإن قواعد روتردام حولت ووقفت نوعا ما في إقرار المساواة بين مصالح الناقلين والشاحنين ،حيث تغير في ظلها مركز الناقل البحري ،فأصبح أكثر صرامة من حيث عدد التزاماته وتشديد مسؤوليته ، وتميز نظام القانوني لمسؤوليته بجعل التزامه منوطا بتحقيق النتيجة ،لاسيما أن مسؤوليته أصبحت مفترضة ،مبنية على الخطأ المفترض وواجبة الإثبات .9/- **تحديد المفاهيم:**

تعريف الميناء:

إجرائيا: الميناء أو المرفأ هو مكان يقع على حافة المحيطات، أو الأنهار، أو البحيرات ، تذهب إليه السفن للشحن أو لتفريغ حمولاتها .

نظريا: مجموعة من الأحواض البحرية المجهزة بالأرصفة والإنشاءات التي تؤمن سلامة السفن ،وتسهل لها الرسو وإنجاز أعمالها المرفئية على الأرصفة¹.

تعريف النقل البحري:

إجرائيا: يعرف على أنه نشاط إنتاج من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة إقتصادية مكانية ،وزمنية وذلك بنقلها من مكان حيث تتوفر فيه إلى مكان تنذر فيه ،ويمكن تعريفه أيضا من خلال العناصر التي تساهم في تقديم خدمات النقل البحرية وهي تضم السفينة، الموانئ البحرية ،شركات الشحن والتوزيع وما ينبع من أنشطة النقل والتخزين وكافة الهيئات والمؤسسات التي ترتبط بالنشاط الأساسي لخدمات النقل البحري بصورة مباشرة .

¹ وجدي عبد الواحد علي، التفويض عن الإخلال بالتزام ضمان سلامة الراكب والمسافر ،شركة ناس للطباعة ،الإسكندرية ،2003،ص49.

نظرياً: يتحقق جوهر النقل في تغيير مكان شخص أو شيء باستعمال وسيلة مناسبة تمكن من الانطلاق وصولاً إلى مكان آخر، وتجسيده عبر ملاحه مركبات يمكنها قطع المسافة عبر مجال أو بيئة معينة، لتحقيق عنصر تغيير المكان².

تعريف البضائع:

إجرائياً: هي الأشياء والمواد من أي نوع كانت عدا الحيوانات الحية والمشحونات التي تذكر في عقد النقل أو نقلها يكون على ظهر السفينة .

² شوقي رامز شعبان، إدارة الجمارك وإدارة المرافئ، الدار الجامعية، لبنان، 2000، ص273.

الفصل الأول: مفاهيم عامة حول النقل البحري للبضائع.

المبحث الأول: تعريف النشاط النقل البحري والعناصر المساهمة فيه.

❖ تعريف الباحثين والمدارس النقل.

يشكل النقل جزءا من الحياة المعاصرة والواقع أن النقل كان دائما عنصرا مهما في المجتمعات في العصور الغابرة وسيظل ذلك في المستقبل إذ أن وسائل النقل ونظمه تعد مقياسا عادلا لمدى نمو الشعوب وتقدمها.

• أولا: كيف عرف الباحثون والمدارس النقل؟

(1) تعريف مجمع اللغة العربية للنقل: هو العملية التي يتم تغيير مكان السلع والأشخاص.

وله وسائل عدة البر والبحر والجو.

يركز هذا التعريف على المنفعة المكانية للسلع والأشخاص التي تخلقها وسائل النقل.

(2) تعريف المدرسة الفرنسية: استخدم الفرنسيون مفهوم الدورة Circulation للتعبير عن كافة

أشكال التفاعل المكاني مثل الأشخاص والسلع ورؤوس الأموال والأفكار والمخترعات.¹

(3) تعريف آخر للنقل: هو حركة الناس والسلع والمرافق اللازمة للقيام بذلك، وله ثلاثة أبعاد.

➤ البعد الأول: الفراغ وهو المسافة من مدينة إلى قرية إلى قرية من دولة إلى دولة.

➤ البعد الثاني: الزمن وهو ساعة من ساعات اليوم.

➤ البعد الثالث: حالة الحركة وهي حركة الإنسان أو البضائع.

(4) تعريف روبنسون وبامفورد ومفهومهما للنقل كالتالي: يتعلق بحركة الأشخاص والسلع لغرض

معين وبلغة الاقتصاد فإن الطلب على النقل يشتق من الطلب على تسهيل حركة

الأشخاص و السلع، ويكون النقل مفيدا طالما أنه يوفر خدمة ويشير علماء الاقتصاد إلى

أنه عامل من عوامل الإنتاج على حد قول كل من روبنسون وبامفورد.²

¹ سعيد عبده، جغرافية النقل مغزاها ومارمها، مكتبة أنجلو المصرية للنشر، الإسكندرية 2006، ص 24

² عبد السلام المغزاوي، عبد العزيز التواني، اقتصاديات النقل، دار السلام للنشر والتوزيع والترجمة، 2006، ص، 98.

(5) تعريف روني جواتو: يتعلق النقل بالأشخاص والبضائع بصفته محاولة لإلغاء المسافة التي تحول دون القيام بالنشاطات الاعتيادية لإنسان.¹

من هذه التعاريف يمكن نخرج بتعريف شامل للنقل:

" النقل هو تدفق المواد الفيزيائية وغير الفيزيائية من مكان لآخر خلال فترة زمنية بواسطة بوسيلة ما."

❖ مفهوم نشاط النقل البحري والعناصر المساهمة فيه.

يعرف نشاط النقل البحري بأنه نشاطا إنتاجيا من حيث ما يضيفه للسلعة المنقولة من منفعة اقتصادية (مكانية وزمنية) وذلك بنقلها من مكان إلى آخر. كما يعد نشاطا توزيعا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل وتوزيع السلع محليا وإقليميا وعالميا.

ويمكن تعريف نشاطا النقل البحري من خلال المحاور كل من السفينة وساحات بناؤه والسماسة الذين يعملون في مجال تقديم خدمات النقل البحري. فضلا عن موانئ البحرية وشركات الشحن والتفريغ وما يرتبط بنشاطها من نقل وتخزين بإضافة؛ إلى شركات التأمين البحري.

كما يمكن التوسع في تعريف صناعة النقل البحري لكي تشمل كافة الهيئات والمؤسسات التي يرتبط نشاطا الأساسي بخدمات النقل البحري بصورة مباشرة أو غير مباشرة،²

تتركز عناصر النقل البحري في ثنائيتين أساسيين هي الموانئ والسفن ولبيان أهمية النقل البحري في حياة عالمنا المعاصر. يكفي أن نعرف أن أكثر من 80% من حجم تجارة البضائع الدولية يتم بواسطة النقل البحري، ناهيك عن سفينة الركاب التي تقل آلاف المسافرين.

¹ المرجع سابق الذكر، جغرافية النقل ومارمها، ص، 25.

² محمود عبد منصف أحمد، اقتصاديات النقل البحري، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، بيروت، 2001، ص، 39

• أولاً الموانئ البحرية:

1. مفهوم الموانئ: تعتبر الموانئ هي حلقة هامة في سلسلة النقل المتكامل و المنفذ الرئيسي والأساسي للتجارة الداخلية والخارجية للدولة، وبناء على ذلك فيجب التخطيط لهذه المنافذ تخطيطاً بعيد المدى حتى يتوفر فيها جميع التسهيلات الملائمة حيث أنها تمثل حلقة الوصل التي تربط بين الأرض والبحر، ويتطلب إدارة وتشغيل مثل هذه المنافذ مستوى عالي من الإدارة حتى نتمكن من الإسراع في عمليات تداول البضائع بطريقة مبسطة واقتصادية.

وتختلف الموانئ عن بعضها البعض من حيث النوع والحجم وكذلك من حيث التخطيط والتنظيم. وهذا الاختلاف في معظم الموانئ نتيجة لموقعها الذي تتدخل فيه مجموعة من العوامل التجارية والتاريخية.¹

2. تصنيف الموانئ: لا يوجد في العالم ميناءان متشابهان، لا في البيئة الطبيعية ولا في البيئة الاقتصادية وظروف التشغيل. فحتى الآن فإن هناك بعض الموانئ التي تلاءم التصنيف العام للموانئ في مجموعات قليلة. ويمكن أن تتم طبقاً لمعايير هي:

(1) بالنسبة للوظيفة: يمكن تصنيف الموانئ طبقاً للوظيفة التي تؤديها فيما يلي:

• موانئ عامة: هذه الموانئ يمكنها أن تستقبل أنواع عديدة من السفن مثل سفن البضائع العامة والنمطية وسفن للبضائع الصلب والسائلة، كما يمكن استقبال سفن الركاب وتقوم هذه الموانئ أيضاً بتقديم الخدمات مثل بإصلاح السفن وتمويلها. ومن ناحية أخرى فإنها تتصل بجميع وسائل النقل الأخرى مثل النقل البري والسكك الحديدية.²

¹ صيرفي محمود محمد، الاستراتيجيات التسويقية للموانئ وشركات النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية،

2008، ص، 84.

² عبد اللا على، مصطفى عبد الحافظ، إدارة وتشغيل الموانئ، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 2000، ص،

- مواني متخصصة: وهي مواني التي تتميز بالتخصص في تقديم خدمات معينة من حيث نوع التجارة أو النقل وتوجد أمثلة كثيرة من المواني الخاصة مثل:
 - مواني الصناعية: وهذه المواني في خدمة خاصة أو صناعة معينة مثل المواني التي تقوم بتكرير والتي تقوم بتصدير خامات صناعية وتتوفر فيها معدات كفاءة عالية.
 - مواني النفط: وتحتوي على شبكة ضخمة من أنابيب نقل البترول من حقول اكتشافه أو معامل تكريره مباشرة مما يتطلب تزويدها بمحطات ضخ اللازمة.
 - مواني العبارات: وتتميز هذه المواني بخدمة حركة الركاب والمسافرين بواسطة العبارات التي يمكنها أيضا نقل كميات بسيطة من البضائع.
- (2) بالنسبة للموقع الجغرافي: ويمكن تصنيف للمواني طبقا لموقعها الجغرافي إلى ما يلي:
- المواني الساحلية: هي عبارة عن المواني التي تقع على السواحل الطبيعية أو الصناعية مباشرة وهي تحتاج إلى إقامة حواجز للأمواج.
- (3) بالنسبة لأشكال الملكية والإدارة: معظم المواني العالم القائمة حاليا هي نتاج عملية نمو وتطور طويل المدى عبر عشرات السنين لعبت خلالها عوامل الاقتصادية و السياسية والاجتماعية والجغرافية والعسكرية أدوارا بارزة. وقد ساهمت إلى حد بعيد في تحديد أشكال ملكية هذه المواني وتعدد أساليب الإدارة بالنسبة للمواني يمكن تلخيصها فيما يلي:
- المواني الحكومية أو شبه الحكومية: مثل المواني الأهلية - مواني الإدارة المستقلة - مواني المحليات-
 - المواني الخاصة: Privat ports: وهي تلك المواني التي يتم إنشائها بواسطة القطاع الخاص، وهي تدار كأى مشروع تجاري بغرض تحقيق الأرباح.¹

¹ المرجع السابق للذكر . إدارة وتشغيل المواني. ص، 20،21،22،23.

• ثانيا: السفن:

تعتبر السفينة أهم عناصر الثروة البحرية، وهي من هذه الناحية تمثل أحد الوسائل الجوهرية التي يستخدمها المجهز للحصول على الإلتمان. لذا فقد اهتم المشرع بوضع أحكام خاصة بالحقوق العينية التبعية التي على غرض إنشائها وتحقق مصلحة مجهزة وأصحاب هذه الحقوق في نفس الوقت.

• تعريف السفن: السفينة جسم عائم صممت بشكل هندسي بمواصفات خاصة تضمن سلامتها وسلامة الحمولة سواء كانت الأشخاص أو بضائع... وحوله يدور كل نشاط بحري.

فالسفينة تعد حجر الأساس في نشاط البحري وشرط اللازم لممارسة هذا النشاط الهام.¹

• خصائص السفينة:

1) اسم السفينة: Nom du Navire: يجب أن يكون للسفينة بمجرد الانتهاء من بنائها اسم خاص بها يميزها عن غيرها من السفن، وتطبق هذه القاعدة على كل سفينة أيا كانت سعتها أو حمولتها. ويستقل مالك السفينة باختيار اسم سفينته. ويجب عليه أيضا أن يقوم بكتابة اسمها على مقدمتها من الجانبين بحروف ظاهرة وبلون يختلف عن لونها كما يجب عليه كتابة الاسم بذات الحروف على مؤخرتها.

2) موطن السفينة: Domicile du navire: وهذا هو العنصر الثاني من عناصر ذاتية السفينة موطنها قانونيا هو ميناء تسجيلها أو مكان ربطها الثابت. ومالك السفينة هو الذي يقوم بتحديد موطن سفينته، وذلك باختياره الميناء الذي يرغب في تسجيل سفينته فيه.

3) حمولة السفينة: Tonnage ou jauge: تتدرج كذلك حمولة السفينة ضمن العناصر المحددة لحالتها المدنية. ويقصد بحمولة السفينة سعتها الحجمية الداخلية. وتحدد أو

¹ عبد العزيز غريب محمد، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية ص، 80.

تقاس هذه السعة بالطن الحجمي Tonneau والذي يساوي 2.83 مترا مكعبا أي 100 قدم مكعب.¹

4) أوراق ذاتية السفينة: Papiers D' identité: يجب على كل السفينة معدة للقيام رحلة بحرية أن تحمل على متنها مجموعة من الأوراق أو المستندات تسمح بالتعرف على ذاتيتها أثناء الرحلة وإثبات حالتها المدنية

• أنواع السفن:

تعتبر السفينة الركيزة الأساسية لعملية النقل البحري وكان من الطبيعي أن تنتوع تصميمات وأشكال السفن في أنواع رئيسية على وجه التالي:

1. سفن الركاب: وتختلف أحجامها حسب مناطق تشغيلها والمواني التي تتردد عليها ومنها ما هو صغير لا تتجاوز حمولتها عدد محدود من الأشخاص ومنها عابرات المحيطات الضخمة المجهزة بكافة وسائل الراحة بوصفها وسيلة للسياحة والرحلات وكثير من هذه السفن يكون فراغات للبضاعة وفراغات ثلاجات وأماكن مخصصة لشحن السيارات الركاب وهذا النوع يسمى سفن مزدوجة.

2. سفن نقل البضاعة: وكما هو واضح فإن هذا النوع من السفن مخصص لنقل البضائع وإن كان يأخذ أشكالا أساسية ثلاثة على النحو التالي:

• سفن البضائع العامة: وهذه السفن تكون مصممة أساسا للعمل على الخطوط المنتظمة لنقل البضائع العامة وعادة تكون ذات سطح مزدوج أو ثلاثة أسطح لتسهيل عملية الرص لان هذا النوع من البضائع العامة يكون معبأ في كرتونات أو براميل.

• سفن نقل البضائع الصب: وهذا النوع من السفن مصمم خصيصا لنقل البضائع الصب وعادة ما تكون ذات سطح منفرد لتسهيل عملية المسهدة وهي إما لنقل الحبوب الصب بأنواعها مثل القمح والذرة والشعير وإما لنقل الخامات الأخيرة مثل خام الحديد²

¹ سوزان علي حسن، الإطار القانوني للوكالة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2003، ص، 66، 67.

² المرجع سابق ذكر. الإطار القانوني للوكالة للنقل. ص. 68، 69.

• سفن متخصصة:

- (1) سفن نقل السيارات: وهي مصممة خصيصا لنقل السيارات بأنواعها وتكون على هيئة درجّة نوّ طابق واحد أو أكثر تفتح من الخلف وذلك لتسهيل شحن وتفريغ السيارات.
- (2) سفن الثلاجات: وهي مخصصة لنقل البضائع السريعة العطب والتي تستلزم درجة تبريد معينة خلال الرحلة البحرية مثل الفواكه والخضروات واللحوم والأسماك ومشتقات الألبان وهذه السفن مزودة بآلات تبريد وتتفاوت درجة التبريد حسب نوع البضاعة.
- (3) سفن الحاويات: الحاوية تعد أحدث الوسائل بالذات في سفن الخطوط المنتظمة في نقل البضائع، وهي كذلك تعتبر وسيلة حديثة لتفريغ.
- (3) الناقلات: وتتميز هذه السفن بأنها مصممة على هيئة صهاريج متصلة بمواسير وآلات الضخ ومقسمة بقواطع طويلة تقلل من تحرك السوائل هند اهتزاز السفينة وتستخدم الناقلات في نقل السوائل النظيفة مثل الشحوم الزيوت بأنواعها ومجهزة بوسائل تسخين لضمان الشحن وعدم تجميدها مثل البترول الخام ومشتقاته.
- (4) سفن الغازات: وهذا النوع من السفن متخصص في نقل الغازات مثل الغاز الطبيعي من مناطق الإنتاج إلى المناطق الصناعية البعيدة.¹

• مفهوم البضاعة: (سلعة):

أي شيء يرغب فيه بنو الإنسان ويتجسم في صورة ملموسة، ومن هنا كان معنى الكلمة منسجما في نفس الوقت إلى كل الأشياء التي لها "منفعة" أو إثباع الرغبات الإنسانية والتي توجد في نفس الوقت بكميات محدودة في المجتمع، بمعنى أنها نادرة ندرة نسبية. ومن ثم تعرف السلعة بأنها اقتصادية، إذا كانت نادرة وليست لها منفعة أو كانت ولكنها ليست نادرة، وهنا تعد السلعة الحرة كالشمس والهواء والماء في بعض الأحوال.²

¹ المرجع السابق ذكر. المركز القانوني للمرسل إليه في عقد النقل البحري. ص، 86، 85.

² حسين عمر، الموسوعة الاقتصادية، ط، 4، موسعة، 1992، القاهرة، دار الفكر العربي، ص، 130.

• خصائص وأنواع السلع المنقولة:

تختلف خصائص السلع المنقولة فيما بينها من حيث الوزن والطول والحجم و الصفات الفيزيائية والقيمة إلى غير ذلك من الخصائص وعلى أساس هذه الخصائص يعتمد كل من:

1. الطلب على نقل السلع.

2. اختيار وسيلة النقل.

وقبل تناول هذه الأنواع يجب التفرقة بين نوعين رئيسيين من السلع وهما:

1. السلع الضخمة:

وهي السلع التي تتميز بأنها ثقيلة وضخمة وغير معبأة أي غير قابلة لل فك والحزم مثل الفحم والرمال والخام الحديد والمواد البناء وغيرها، ويطلق عليها اصطلاح البضائع "السائبة"

2. السلع العامة:

ويدخل ضمنها السلع الوسيطة التي تنتقل بين المصانع والسلع النهائية التي تنتقل من المصانع إلى المخازن ومناطق الاستهلاك والموانئ التصدير، ويطلق اصطلاح السلع "البضائع المحزومة"، أي قابلة للحزم.

وتتناول الآن باختصار خصائص السلع على النحو التالي:

• الخاصية الأولى: الوزن.

تتباين وحدات السلع في أوزنها بين وحدات السلع الصغيرة، وبين الوحدات المتوسطة الوزن وأخيرا وحدات السلع الكبيرة الوزن. فإن كانت الوسائل صغيرة الوزن فإن التكاليف نقله تكون كبيرة وقد لا تغطي أجور خدمات نقلها تكاليف النقل.

• الخاصية الثانية: قيمة السلعة.

توجد في الواقع سلع منخفضة القيمة بالنسبة لوزنها وحجمها كالرمال وخام الحديد. في حين توجد سلع متوسطة القيمة. وأخرى مرتفعة القيمة بالنسبة لوزنها وحجمها مثل الأحجار الكريمة والمجوهرات ولأجهزة الكهربائية المنزلية.¹

¹ منصور فريد حمادة، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية، الإسكندرية، 1998، ص، 58، 59.

• الخاصية الثالثة: الصفات الفيزيائية والكيميائية للسلع.

يؤدي اختلاف وتنوع الصفات الفيزيائية والكيميائية للسلع إلى التأثير في الطلب على خدمات نقل السلع، وإلى تنوع هذا الطلب أيضا. فعلى سبيل المثال نجد أن الخضروات الطازجة والألبان واللحوم الطازجة و الأسماك والطيور المذبوحة هي سلع قابلة للتلف السريع ومن ثم يتطلب الأمر نقلها بوسائل النقل السريعة حتى تصل إلى المناطق التوزيع والاستهلاك. ولذلك يطلق على هذا النوع من الطلب العاجل Immédiate demande.¹

المبحث الثاني: الوسائل المعتمدة في نقل البضائع.

أولا: نقل البضائع بالحاويات.

• مفهوم الحاوية واستخداماتها:

قبل الخوض في نقل البضائع بالحاويات، يلزمنا أولا التعرف على الحاوية نفسها وعلى أنواعها وكيفية استخدامها حتى نتمكن من التوصل إلى معرفة ما إذا كان استخدامها قد أفاد النقل أم ضره أو بمعنى آخر حتى نتوصل إلى معرفة المزايا التي يوفرها النقل بالحاويات وكذلك العيوب. فإذا ما توصلنا إلى معرفة الدور الفعال التي تقوم به الحاوية في مجالات النقل المختلفة فإنه يلزمنا بعد ذلك إبراز المعوقات التي تحد من استخدام الحاويات الاستخدام الأمثل.

• تعريف الحاوية:

يسود جو من الشك حول تعريف الحاوية، ففي حين اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل المتعدد الوسائط لسنة 1980 وكذلك نظام النقل الدولي للحاويات بالسكك الحديدية يعتبران أن الحاوية وسيلة من وسائل النقل، فالحاوية عبارة عن صندوق من الحديد له أبعاد ومواصفات موحدة وعن طريق هذا الصندوق يمكن نقل البضائع.²

¹ المرجع سابق ذكر، مقدمة في الاقتصاديات النقل، ص.60.

² يوسف المصري، القانون البحري الدولي، دار العدالة، القاهرة، 2011، ص، 47.

وهناك تعريف آخر للحاوية: بأنها عبوة نمطية على شكل صندوق. تستخدم كوحدة مجمعة لنقل البضائع بهدف تخفيض تكاليف النقل مع تأكيد سلامة النقل البحري، ويطلق على هذا الأسلوب نظام التحوية البضائع Containerisation¹.

• أنواع الحاويات:

تتنوع الحاويات وفقا لنوع البضائع المراد نقلها، فهناك حاويات عادية وحاويات خزانات وحاويات ذات تصميم خاص وحاويات مفتوحة من أعلى. وتستخدم الحاويات العادية في نقل البضائع الجافة أو السائلة متى كانت معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية أو ما شابه ذلك.

أما حاويات الخزانات وهي التي تستخدم في نقل السوائل مثل الزيوت والحوامض أو لنقل الغاز المضغوط أو الغاز المسيل، فهي غالبا ما تكون خزانات معدنية محكمة. أما بالنسبة إلى الحاويات ذات تصميم الخاص فتنوع أشكالها حسب تنوع البضائع، فمنها ما هو مصنوع على شكل صندوق كبير به فتحات متصلة بأجهزة التهوية، ومنها ما هو مزود بجهاز التدفئة وتبريد يضمن بها الناقل الاحتفاظ بدرجة الحرارة أو البرودة عند مستوى معين وفي أخير هناك الحاويات المفتوحة من الأعلى وهي عبارة عن حاويات مزودة بأبواب في حد نهاياتها، وحوامل لسطح ناقلي، وغطاء من المشمع لحماية البضائع المنقولة من الطقس. ويستخدم هذا النوع من الحاويات لنقل البضائع الثقيلة جدا أو البضائع ذات الحجم الكبير والتي يزيد ارتفاعها عن ارتفاع الحاوية. كما أنها تستخدم لشحن البضائع التي لا يمكن رفعها إلا بالمرافع العلوية.²

¹ المرجع سابق ذكر. القانون البحري الدولي. ص48.

² سوزان علي حسين، عقد النقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة، 2004، ص، 22، 23.

بالرغم من إيجابيات التي يحققها استخدام الحاويات في مجال النقل، إلا أن استخدام الحاوية له سلبياته التي ستتعرض لها بعد بيان إيجابيات النقل بالحاويات.

• أولاً: إيجابيات النقل بالحاويات:

يحقق استخدام الحاويات في مجال النقل وخاصة في النقل البحري متعدد الوسائط انخفاضا كبيرا في التكاليف وسرعة في إنجاز النقل. فنظرا لكون الحاوية عازلة وصلبة وغير قابلة للكسر فهي تعتبر اليوم وسيلة تغلفة الأكثر أمانا والأكثر شيوعا. فهي من جهة الوسيلة المثلى لحماية البضائع المرصوفة بداخلها وهي من جهة أخرى سريعة المناولة من وإلى وسيلة النقل فتساعد على سرعة والمرونة تداول البضائع.

كما تسهل الحاوية عمليات الشحن والتفريغ من وإلى وسائل النقل المختلفة فهي أصبحت تتم بسرعة وإتقان مما يحقق منفعة للناقلين سواء من حيث استغلال وقت وسيلة النقل أو من حيث تقليل النفقات إذ أن الشحن وتفريغ الحاويات لا يحتاج لذات الكم من الآلات والأدوات والأيدي العاملة في عمليات الشحن والتفريغ التي تتم بطرق عادية. وأخيرا تمتاز الحاوية عن غيرها من وسائل التغليف بكونها حامية للبضائع من مخاطر السرقات والتلف.

• ثانيا: سلبيات النقل بالحاويات:

لكي يحقق النقل بالحاويات النجاح المنتظر فلا بد أن يتم على سفن متخصصة، إذ أن النقل بالحاويات على السفن التقليدية يشكل صعوبة في وجود تناسق بين أحجام الأوعية ولأشكالها وبين فراغات السفينة أو تصميم عابرها.

كما أن عملية الرص في السفينة تعتبر من العمليات الفنية الدقيقة الخاصة إذ أخذن في عين الاعتبار حجم الحاوية وثقل وزنها الذي قد يسبب الإخلال بتوازن السفينة أو ترتيب البضائع حسب أولويات الشحن والتفريغ.¹

¹ المرجع سابق ذكر. عقد النقل البضائع بالحاويات. ص، 24، 25.

• مقاييس وأوزن الحاويات:

أوصت المنظمة الدولية للتوحيد المقاييس (LOS) بأن تكون مقاييس الحاويات كالاتي:

• أطوال الحاويات:

هي 10-20-30-40 قدما، وفي الواقع فإن الحاويات (20) العشرين قدما هي الأكثر استخداما، تلبها الحاويات (40) الأربعين قدما
وحيث أن مواصفات المنظمة الدولية للتوحيد القياسي هي مجرد توصيات وليست قرارات وليست ملزمة بالتنفيذ.

• عرض الحاوية:

أوصت المنظمة الدولية بأن يكون عرض الحاوية المعياري هو (8) ثمانية أقدام، وقد التزمت كافة الشركات المصنعة للحاويات بالتوصية.

• ارتفاع الحاوية:

أوصت المنظمة الدولية للتوحيد القياسي بأن الارتفاع المعياري للحاويات هو (8) ثمانية أقدام أو ثمانية أقدام وستة بوصات.

كما توجد أيضا أعداد محدودة من الحاويات بارتفاع (9) تسعة أقدام أو تسعة أقدام وستة بوصات.

• وزن الحاوية:

يبلغ وزن الحاوية (20) قدم فارغة حوالي (2) طن، بينما يصل وزن الحاوية (40) قدم فارغة إلى (3.5) ثلاثة طن ونصف.¹

¹ أيمن النحرأوى، منظومة بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2004، ص، 33،34.

ثانياً: نظام الرافعات.

1- نظام الرافعات ذات الأرجل المباشر:

هو من أكثر أنظمة تداول الحاويات شعبية خاصة عندما يتم تستيف الحاويات واحدة فوق الأخرى (إي أنه يستخدم لتستيف الحاويات).

في النظام المباشر فإن الرافعة ذات الأرجل المباشرة تقوم بنقل الحاويات مباشرة بين الرافعة الجسرية من السفينة للبر ومنطقة تستيف الحاويات وتقوم بوضعها أو تحريكها من أماكن التستيف.

2- نظام الرافعات ذات الأرجل متتابع:

في هذا نظام فإن الحاويات تنقل من السفينة عن طريق الرافعة الجسرية بواسطة القاطرة الجرارة إلى منطقة التستيف وتقوم الرافعة الجسرية بالنقاط الحاويات من على طريق وتنقله عبر صفوف التستيف لوضعها في مكانها بحيث تعود القاطرة والجرار إلى السفينة مرة أخرى.

كما تقوم الرافعات ذات الأرجل أيضاً بنقل الحاويات من مكان التستيف إلى ساحة الحاويات ووسائل النقل البري إلى أماكن التسليم.

3- نظام الرافعات الجسرية للمساحات:

رافعات النقل أو الرافعات الجسرية تتسع لعدد صفوف من للحاويات، فهي إما أن تكون مثبتة على قضبان أو على إطارات ومن المميزات البارزة لهذا النظام هو المقدره على تستيف الحاويات حتى ارتفاع 5 رصات. ومن أهم صفات هذا نظام هو الاستخدام الأمثل للفراغات والمساحة.¹

¹ المرجع سابق ذكر. إدارة وتشغيل المواني، ص، 164، 165.

• مزايا وعيوب نظام الرافعات:

➤ أولاً مزايا:

1. يمكن تخزين الحاويات بارتفاع حاويتان أو ثلاثة.
2. المرونة في الحركة لنقل الحاويات بين الرصيف وساحة التخزين.
3. سهولة تحميل حاويات وإنزالها من الشاحنات.
4. يمكن العمل بها بدون أي معدات مساعدة.

➤ ثانياً: العيوب

1. عمرها الافتراضي القصير.
2. صعوبة الرؤية بالنسبة للسائق.
3. عمليات الصيانة للمعدات تحتاج إلى تكاليف عالية.
4. تسبب خطورة من تسريب الزيوت من الوصلات الهيدروليكية.¹

¹ المرجع سابق، إدارة وتشغيل المواني ص، 168، 189.

الفصل الثاني: مسؤولية الناقل البحري للبضائع.

المبحث الأول: تعريف الناقل البحري للبضائع.

يعتبر الناقل البحري ذلك الشخص الذي يتعهد بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى آخر، ويمكن اعتبار الناقل مالكا للسفينة أو تجهزها أو مستأجرها.

واعتبرت اتفاقية بروكسل الناقل بأنه مالك السفينة أو مستأجرها المرتبط مع الشاحن بموجب عقد النقل، ويظهر أنها تركز على ضرورة وجود صلة بين من يقوم بالنقل ووسيلة النقل "السفينة" إضافة إلى عنصر التعاقد بمعنى أن يبرم عقد النقل مع الشاحن هو الناقل.

أما اتفاقية هامبورغ فقد عرفت الناقل أنه كل شخص أبرم عقدا أو أبرم باسمه عقدا مع الشاحن لنقل البضائع بحرا. هذا وقد أشارت المعاهدة إلى الناقل الفعلي باعتباره كل شخص يكون الناقل قد عهد إليه بتنفيذ نقل البضائع أو جزء من هذا النقل كما يشمل كل شخص آخر يكون قد عهد إليه بهذا التنفيذ.

أما الناقل وفق اتفاقية روتردام هو الشخص الذي يبرم عقد نقل مع الشاحن، فلم تشترط أن يكون الناقل أبرم عقد نقل بحري بالكامل شأن معاهدتي بروكسل وهامبورغ، وبما أن عقد النقل قد يقوم بتنفيذه غير الناقل فقد حددت معاهدة روتردام الطرف المنفذ الذي يؤدي أو يتعهد بأن يؤدي أيا من واجبات الناقل بناء على طلب هذا الأخير وتحت اشرفه أو سيطرته.¹

¹حمدي كمال، القانون البحري، عالم الكتب، الإسكندرية، 2003، ص، 31

لم يحدد المشروع الجزائري بنص صريح لطبيعة مسؤولية الناقل البحري للبضائع إن كانت مسؤولية أم أنها تقصيره، غير أن يمكن استنتاج ذلك من خلال المادة 802(ق ب ج)²²، التي تجعل مسؤولية الناقل البحري للبضائع مسؤولية عقدية ناتجة عن الإخلال بعقد النقل البحري والتزامه بإيصال البضاعة سالمة من ميناء الشحن إلى ميناء الوصول.

ترفع الدعوى في أولها ضد الناقل باعتباره مسئولا عن كل ما يلحق بالبضاعة من خسائر وأضرار، وذلك طبقا للمادة 802 من القانون البحري الجزائري، كما حددت المادة 739 (ب ق ج) نطاق العقد البحري الذي يبدأ بمجرد أخذ البضاعة على عاتقه وينتهي بتسليم البضاعة إلى مرسل إليه.¹

التعرف على طبيعة مسؤولية الناقل البحري أمر جوهري إذ أحكام المسؤولية، تختلف حسب نوع الالتزام الذي يتحمل كاهله. والتزام الناقل البحري في ظل أحكام قانون التجارة البحرية واتفاقية هامبورج في نطاق محدد، نطاق زمن هو المدة بين تسليم الناقل البضائع في ميناء الشحن وبين قيامه في ميناء التفريغ بتسليمها إلى صاحب الحق في تسلمها، وكافة العمليات التي تقع خلال تلك المدة يلتزم بها الناقل، وإن كان للأطراف ولهذه المسؤولية نطاق مادي ونعني به الأضرار التي تشملها، وهي الهلاك البضائع أو تلفها أو التأخير في تسليمها. وأخيرا فهذه المسؤولية نطاق بالنسبة للأشخاص، ويعني بذلك الأشخاص الذي تسرى عليهم أحكامها.²

تعني مسؤولية الناقل البحري تلك المسؤولية التي تقوم على وصف الناقل المرتبط بعقد النقل، بالتالي تكون على هذا الاعتبار مسؤولية عقدية تقوم بمناسبة

¹ خليفي أمين، مسؤولية المدنية مذكرة الناقل البحري للبضائع _التشريع الجزائري واتفاقية هامبورج 1978، مذكرة لنيل درجة ماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة معمرى، تيزي وزو 2009، ص، 54.

² احمد محمود حسني، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996، ص، 58.

الإخلال بتنفيذ الالتزام الذي ألقاه على عاتقه عقد النقل، وليس ثمة ما يبزر اعتبار مسؤولية تقصيره، طالما ارتبط الناقل بالشاحن يكون بموجب عقد نقل يثبتته "سند الشحن" ولذلك تكون المسؤولية عقدية، تنشأ من الإخلال بتنفيذ الالتزامات التي يفرضها عقد النقل. تقع على عاتقه الناقل البحري التزامات عديدة أهمها نقل البضاعة المشحونة وتسليمها سليمة في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول في ميناء الوصول، وهذا الالتزام يحكمه العقد "التزام عقدي" بحيث يسأل الناقل ويعتبر مخلاً بالتزامه الناشئ عن عقد النقل عند عدم تحقق هذه النتيجة.

يخلص من ذلك أن مسؤولية الناقل إزاء الشاحن أو المرسل إليه مسؤولية عقدية مصدرها عقد النقل، فالمسؤولية العقدية تقوم على أساس مبدأ الخطأ أو الضرر والعلاقة السببية واجتماع الأركان الثلاثة تتم مساءلة الناقل إما إذا انتفى أحدهما فتنتفي المسؤولية.

خلاصة القول أن مسؤولية الناقل البحري مسؤولية عقدية أساسها الالتزام بتحقيق نتيجة، في إيصال البضائع إلى المرسل إليه سليمة كاملة في الميعاد متفق عليه.¹

❖ أساس مسؤولية الناقل البحري.

أساس مسؤولية الناقل البحري هو الخطأ المفترض، فيكون الناقل البحري مسئولاً عن هلاك البضائع أو تلفها أو تأخيرها في التسليم على أساس الخطأ المفترض فيكون الناقل البحري مسئولاً عن الأضرار دون أن يلزم المتضرر بإقامة الدليل على خطأ الناقل، ولكن يستطيع الناقل دفع المسؤولية إذ أثبتت أن هلاك أو تلف أو تأخير

¹ مصطفى كمال طه، علي البارودي، مراد منير فهم، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، منشأة

المعارف، الإسكندرية، 2002، ص، 69.

يرجع إلى سبب أجنبي لا يد له فيه هو أو نائبه أو أحد تابعيه فيه كقوة القاهرة أو خطأ الشاحن أو لعييب ذاتي في البضاعة.¹

❖ حالات مسؤولية الناقل :

يلتزم الناقل بنقل البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول سليمة في الميعاد المتفق عليه وتسليمها إلى المرسل إليه كاملة. وعلى هذا فيسأل الناقل عن هلاك البضاعة أو عن تلف الحاصل لها وكذلك عن التأخير في تسليمها وتعرض لهذه لحالات على نحو الآتي:

➤ المسؤولية عن هلاك البضاعة أو تلفها:

تتضح مسؤولية الناقل البحري في حالة هلاك البضاعة كلها أو بعض منها عند وصول البضاعة الناقصة في العدد أو الوزن مع ملاحظة أن هناك نسبة من التسامح حالة العجز الذي يحدث نتيجة الشحن أو التبخر أو السقوط نسبة قليلة من الحبوب أو التعرض لتقلبات الجو. كما يسأل الناقل عن التلف الذي يلحق البضاعة ما لم تدرج تحفظات في سند الشحن خاصة لحالة البضاعة. ويكون الناقل مسئولاً من هلاك البضاعة أو تلفها في الفترة الواقعة بين تسليم البضاعة إليه في ميناء الشحن في قيامه تسليمها في ميناء التفريغ إلى صاحب الحق.

➤ لمسؤولية عن التأخير:

يسأل الناقل البحري عن التأخير في تسليم البضائع إلا إذا أثبتت أن التأخير يرجع إلى سبب أجنبي لا يد فيه. ويعتبر الناقل قد تأخر في تسليم إذ لم يسلم في

¹ خالد الأمير، عادلي، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة: الإسكندرية، 2006، ص،

الميعاد المتفق عليها أو في الميعاد الذي يسلمها فيه الناقل العادي في ظروف المماثلة إذ لم يوجد في مثل هذا الاتفاق.

و لا يجوز أن يزيد مبلغ التعويض الذي يحكم به على الناقل في حالة

التأخير في تسليم البضائع أو جزء منها على الحد الأقصى للتعويض

ولا تستحق إي تعويضات عن الضرر الناتج عن التأخير في تسليم البضائع

إذا لم يحضر طالب التعويض الناقل كتابة بالتأخير خلال سنتين يوماً 60 من تاريخ

التسليم ويلاحظ أن الناقل يكون مسؤولاً عن هلال البضاعة كلياً أو جزئياً أو نقلها أو

تأخيرها عن موعد تسليمها مسؤولية عقدية فالتزام الناقل هو الالتزام بتحقيق نتيجة

هي وصول البضاعة كاملة.¹

ز

¹ علي حسين يونس، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 2004، ص، 55، 56.

المبحث الثاني: تنفيذ الناقل لعقد النقل البحري للبضائع.

❖ التزامات الناقل البحري للبضائع فيما يخص السفينة:

تبدأ الالتزامات المترتبة على الناقل من حين استلام و شحن البضائع على متن السفينة حتى تفريغها وتسليمها إلى المحل المقصود، ويقتضى هذا التميز بين التزامات الناقل فيما يخص السفينة وكذا فيما يخص البضاعة.

1. الالتزام بإعداد السفينة وتجهيزها:

قبل البدء في عملية النقل ذاتها يلتزم الناقل بادئ ذي بدء بإعداد وسيلة نقل صالحة للقيام بعملية النقل المتفق عليها فلا يصح له مثلا تقديم وسيلة نقل غير ملائمة لطبيعة البضائع المراد نقلها، إذ يجب عليه التأكد من إن الشاحنة مجهزة بحيث لا تتعرض البضائع الموجودة بداخلها للبل والتأكد من حالة المبردات قبل نقل البضائع التي تحتاج تبريد. وعندما ينتهي الناقل من تجهيز وسيلة النقل الملائمة يقع عليه عبء استلام البضائع من المرسل وإتباع التعليمات التي يعطيها له هذا الأخير أو من له الحق في إصدارها تمهيدا لشحن البضائع ورسها وتستيفها في وسيلة النقل.

يلتزم الناقل البحري للبضائع بتقديم السفينة المتفق عليها وإعداد السفينة قابلة للإيجار ويضعها تحت تصرف الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليهما. ويقتضي تنفيذ هذا الالتزام قيام الناقل بالتأكد من متانة بدن السفينة وكفاءة ماكيناتها وأجهزة القيادة والتوجيه. ويلتزم الناقل بتنظيف وتحسين حال العنابر والغرف الباردة والمبردة وسائر أقسام السفينة المعدة لشحن البضائع، والقيام برحلة المقررة في الظروف العادية مع مراعاة ما قد تتعرض له من أخطار.¹

¹ عدلي الأمير خالد، مسؤولية الناقل البحري قواعد وأحكام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص،

2. وضع السفينة تحت تصرف الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليه:

يجب على الناقل إن يضع السفينة تحت تصرف الشاحن بحيث تكون مستعدة لتقبل البضائع في الزمان والمكان المتفق عليهما، فإذا كانت السفينة مؤجرة بالكامل، فإنه يجب إن توضع بأكملها تحت تصرف المستأجر، فيما عدا الغرف والأماكن المخصصة للربان والبحارة. مع ذلك فليس للربان وللبحارة أن يحملوا فيها أي بضاعة إلا برضا المستأجر، وفي حالة المخالفة فإن الأجرة هي البضائع المنقولة بدون حق تعود إلى المستأجر الذي يمكنه المطالبة بالتعويض. أما إذا تعلق الأمر بنقل بحري سند الشحن فلا يلزم الناقل بان يضع السفينة أو جزء معين منها تحت تصرف الشاحن بل كل ما يلتزم به هو أن يوفر للبضاعة مكانا صالحا في السفينة لا يكفي إحضار السفينة صالحة للملاحة، إنما يجب إحضار السفينة في الوقت المحدد للشاحن، أي أنه إذا أحضر الشاحن البضائع ووضعها على الرصيف الميناء في الموعد المتفق عليه، فيقتضي أن السفينة مهيأة لاستقبال للبضائع، أما إذا لم تكن السفينة الموجودة، أو أنها موجودة لكنها غير مهيأة لاستقبال، فيكون الناقل قد أخل بالتزامه الممثل في وضع السفينة تحت تصرف الشاحن في الزمان والمكان المتفق عليه، فيسأل الشاحنين عن الأضرار التي تترتب على ما يدفع من رسوم إضافية للبضائع، فضلا عن مسؤوليته عن الأضرار التي قد تتعرض لها البضائع خلال هذه الفترة.¹

❖ التزامات الناقل البحري للبضائع فيما يخص البضاعة.

بعد قيام الناقل بتوفير السفينة قابلة للإبحار ومجهزة بالرجال والمؤن، فإنه يقع على عاتقه استلام البضاعة من الشاحن وشحنها على ظهر السفينة زيادة علة رص البضاعة وأخير الالتزام بتفريغ وتسليم البضاعة.

¹ حمدي كمال محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995، ص، 42، 43.

• أولاً استلام البضاعة:

تبدأ عمليات النقل البحري باستلام الناقل للبضائع من الشاحن، ويقوم الناقل باستلام البضائع من الشاحن في المكان والزمان المحددين في العقد، وإذ لم يكن ثمة نص في العقد في هذا الشأن فإن الأمر يتوقف على عادات الميناء. واستلام الناقل للبضائع يكون في اللحظة التي يقبلها فيها لنقلها، وهو عمل قانوني، إذ يتحقق الناقل عند استلام من التغليف والعلامات على الطرود وعدد الطرود ووزن البضاعة... الخ وتكمن أهمية تحديد وقت استلام الناقل للبضائع أنه يبدأ منه تطبيق النظام الخاص بمسؤولية الناقل البحري الذي أتى به قانون التجارة البحرية.

وتحديد وقت استلام البضائع متروك لإرادة أطراف العقد، والناقل ليس له مصلحة في تأخير الاستلام حتى يتفادى المسؤولية المشددة التي يفرضها عليه القانون والتي تشمل في حرمانه من إدراج شروط الإعفاء من المسؤولية بالعقد، ومن ثم يجوز على¹

أن الناقل لا يتسلم البضائع إلا بعد شحنها، ويعني ذلك الاتفاق إن يتولى الشاحن عملية الشحن وبالتالي لا يتحمل الناقل شيئاً من الأضرار التي قد تحدث للبضائع حتى إتمام الشحن، وقد يحدث استلام فعلي للبضائع من جانب الناقل إلا أنه يشترط أن ذلك الاستلام إنما هو على السبيل العقد لحين شحنها، وفي هذه الحالة فإنه تسرى على البضائع خلال الفترة التي ذلك الاستلام وحتى الشحن أحكام عقد الوديعة ما تسمح به يقرره القانون لمسؤولية الناقل البحري.²

¹ كارماني، جبر لطيف، مسؤولية الناقل البحري، عمان، دار الجامعة الجديد للنشر والتوزيع، 2001، ص، 31، 30.

² حاطوم وجدي، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات، المؤسسة الحديثة للكتاب: لبنان، 2012، ص، 102.

• ثانيا: الشحن

عملية الشحن تتمثل في رفع البضاعة من على الرصيف في الميناء إلى ظهر السفينة والالتزام بالشحن يقع أصلا على عاتق الشاحن إلا أن الشحن والتفريغ عمليات يقوم بهام مقاولو الشحن والتفريغ في الموانئ، ويتعاقد معهم الريان والوضع العادي البسيط أن تقف السفينة بجانبها في محاذاة الرصيف والغالب أن يتم رفع البضائع بواسطة رافعات السفينة Palans du navire أو رافعات الرصيف Grues أو بواسطة الأنابيب Canalisations إذ تعلق الأمر بسوائل كالبتترول والنيبيذ. أو بواسطة مصاعد خاصة كما هو الحال بالنسبة لشحن الفحم في بعض الموانئ. وإذا كانت صبا En vrac كالحبوب الصائبة فإنها تصب مباشرة بواسطة أقماع خاصة، وتستخدم الدرجية بالنسبة للوسائل والوحدات المتحركة كالسيارات وعربات الصهاريج ولواري الثلجات، وتتم العملية بسحب هذه الوسائل والوحدات المتحركة من مناطق التخزين إلى السفينة.¹

وفيما يتعلق بإجراءات الشحن فقد جرى العمل على أن يقدم الشاحن قبل الشحن بيانا يسمى بيان الشحن Déclaration d'embarquement يتضمن ذكر نوع البضاعة التي ستشحن وكميتها، ويعد اطلاق الناقل أو وكيله عليه وتحرى بياناته يسلم الشاحن إذنا بالشحن يسمح له فيه بتسليم البضاعة موضوع البيان على ظهر السفينة، ويعد أن يتسلم الناقل أو وكيله البضاعة يسلم الشاحن إيصالا مؤقتا ويسمى هذا الإيصال المؤقت أحيانا لان الذي يوقع عليه ضابط الملاحة الذي يشرف على عمليات الشحن، وهذه الأوراق مختلفة (بيان الشحن، إذن الشحن وإيصال المؤقت) يضمها عادة دفتر مطبوع يسمى تذكرة السطح Billet de

¹ المرجع السابق، مسؤولية الناقل البحري، ص، 50، 51.

bord، ويستبدل الإيصال المؤقت قبل الإبحار بسند الشحن مستوفي الشروط القانونية.¹

• ثالثاً: الرص والتستيف.

الرص هو عبارة عن تستيف البضاعة وترتيبها على نحو معين داخل عنابر السفينة بما يحفظها من الهلاك أو التلف وعلى ذلك فالرص يختلف عن الشحن إذ أن الرص عملية فنية يتلق بثبات السفينة والاحتفاظ بتوازنها ويدخل في نطاق وظائف الريان أما الشحن فهو عملية مادية عبارة عن رفع البضاعة من ارض الميناء إلى متن السفينة.

هذا ورص البضائع يتم داخل عنابر السفينة المخصصة لذلك ويراعي في ترتيبها وحزمها نوع البضائع، ومدى ملائمتها مع البضائع الأخرى التي توضع بجوارها. وعلى هذا فالرص على سطح السفينة كقاعدة عامة غير مسموح به لأنه قد يشكل خطراً ليس على البضاعة فحسب بل على الفينة ذاتها ولم يسمح القانون البحري بالرص على سطح السفينة ويقع الالتزام برص البضاعة وتستيفها داخل السفينة على عاتق الناقل إلا غالباً ما يقوم الريان بعملية الرص بان يستند إلى عمال مقاولين متخصصين بالقيام بهذه الوظيفة على أن قيام هؤلاء بعملية الرص لا يرفع المسؤولية على الناقل بل يظل الناقل مسؤولاً في مواجهة الشاحن عن الأخطاء التي تقع من هؤلاء المقاولين.

هذا ويعتن على الريان أن يراقب الرص ليس عند القيام بل طوال الرحلة البحرية. فعليه أن يعيد رصها إذا انتقلت من مكانها بسبب اهتزاز السفينة وتهويتها إذ تطلب الأمر.²

¹ كمال حمدي، أشخاص الملاحة البحرية والمرشد ومجهز، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003، ص، 98.

² المرجع سابق ذكر. النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات. ص. 104.

• رابعاً: النقل.

لا شك أن الجوهر عقد النقل هو الالتزام البضاعة من ميناء القيام إلى ميناء الوصول. فيقع عاتق على الناقل تنفيذ عملية النقل في الميعاد المتفق عليه أو في الميعاد المعقول. وعلى الناقل أن يسير في الخط سير الرحلة المتفق عليه في عقد النقل أو الذي جرت العادة بإتباعه فلا يجوز له أن ينحرف عن خط السير المعتاد إلا إذا كان للانحراف ما يبرره كما وقع إنقاذ أو سبب الأحوال الجوية.¹

والأصل أن يتم النقل على السفينة التي شحنت عليها البضاعة في الميناء دون أن يكون للناقل الحق في تغييرها أثناء الطريق. فإذا تعطلت السفينة أثناء الرحلة وجب على الشاحن أن ينتظر حتى يتم الإصلاح، وله إذا لم يشأ الانتظار أن يطلب تسليم البضاعة إليه أن يدفع الأجرة كاملة. أما إذا لم يمكن إصلاح السفينة أي أصبحت غير صالحة للملاحة، كان الناقل تقديم سفينة أخرى صالحة للملاحة لنقل البضاعة عليها إلى ميناء الوصول.

وإذا تعذر على الريان إتمام عملية النقل بسبب قوة قاهرة حالت بين السفينة وبين دخولها الميناء المقصود، فإن للريان حينئذ حرية التصرف بما فيه منفعة الشاحنين وقيادة السفينة إلى أقرب ميناء يمكن أن تصل إليه بأمان، وذلك إذا لم يكن مزوداً بأوامر محددة.

ويتفرع عن التزام الناقل بنقل البضاعة التزامه بالمحافظة عليها أثناء نقلها، وإذا تم تغيير السفينة أثناء الطريق على نحو ما أشرنا فإنه يتعين على الناقل أن يتخذ كافة التدابير اللازمة للمحافظة على البضاعة والعناية بها أثناء تفرغها.²

¹ المرجع السابق. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. ص، 54.

² المرجع سابق. النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات. ص. 65.

• خامسا: الالتزام بتفريغ البضاعة.

يقصد بالتفريغ إنزال البضاعة من السفينة إلى رصيف ميناء الوصول أو إلى الصنادل التي تنقلها إلى الرصيف إذا كانت السفينة راسية بعيدا عنه. كما هو الحال بالنسبة للشحن فإن التفريغ يقع أساسا على عاتق الناقل ما لم يتم الاتفاق على قيام الشاحن نفسه أو المرسل إليه بهذه العملية. وإذا كان الناقل هو الملزم بالتفريغ فليس ثمة مانع من الاتفاق على تحمل الشاحن أو المرسل إليه نفقات التفريغ.

وقد يتضمن سند الشحن النص على توكيل الناقل أو الريان في اختيار المقاول للتفريغ البضاعة على نفقة المرسل إليه ومسؤوليته ويعتبر المقاول بمثابة متعاقد مع المرسل إليه وتقوم بينهما رابطة مباشرة. وعلى هذا فعملية التفريغ عكس عملية الشحن عبارة عن رفع البضاعة عن أرض ميناء إلى متن السفينة حال أن التفريغ إخراج البضاعة من السفينة إلى رصيف الميناء، وأن كان كل منهما يعد عملية مادية.¹

• سادسا: الالتزام بتسليم البضاعة

يلتزم الناقل البحري بمجرد رسوا السفينة في ميناء الوصول بتسليم البضاعة عليها إلى المرسل إليه والتسليم عملية قانونية ينتهي بتمامها تنفيذ عقد النقل البحري، وهو يختلف عن التفريغ الذي عن الناقل فيكون التسليم لاحقا عليه. وتبرز أهمية التسليم في أنه يترتب عليه تغيرا جوهريا في مراكز الأطراف عقد النقل، إذ تنتقل به مسؤولية المحافظة على البضاعة من الناقل إلى المرسل إليه. وإذا كان الريان هو الذي يلتزم في الأصل بتسليم البضاعة، إلا أننا قد رأينا ما جرت عليه العادة من قيام أمين

¹ المرجع سابق. مسؤولية الناقل البحري للبضائع. ص. 60.

السفينة بهذه المهمة بوصفه ممثلاً للناقل، وذلك نظراً للتكلفة الباهظة للاستغلال البحري مما يتحتم معه عدم بقاء السفينة مدة طويلة في ميناء الوصول انتظاراً لحضور المرسل إليهم. و يثبت تسليم البضاعة من خلال إيصال يعطيه المرسل إليه أو أمين الحمولة إلى الريان أو أمين السفينة. لكن العمل قد جرى على التأشير بالتسليم على سند الشحن ثم تقديمه للريان أو ممثل الناقل. و تنص المادة 224 من قانون التجارة البحرية على أن "يعد تسليم نسخة من سند الشحن إلى الناقل قرينة على تسليم البضاعة إلى صاحب الحق في تسلمها.¹

وهذا وتسبق عملية التسليم عملية التحقق من البضاعة وفحصها والتي تحصل على الرصيف بعد التفريغ. وهذه العملية تشمل التحقق من ذاتية البضاعة وكميتها (عدا أو كيلا أو مقاسا أو وزنا) وحالتها (أي إذ بها تلف أو فساد أو نقص) وتستهدف هذه العملية أغراضا ثلاثة: إثبات أن كل البضاعة قد فرغت، معرفة حالتها وإثبات ما بها من تلف، حساب الأجرة إذا كان متفقا على تحديد قدرها على أساس الكمية المفرغة. والتحقق من البضاعة حق المرسل إليه لا يتوقف على مكان التسليم أو طبيعة البضاعة أو الحالة الخارجية للطرود، فالتحقق يرد على الحالة الداخلية للطرود كما يرد على الحالة الخارجية، وهو تحقق يحصل دون شكلية معينة ودون مصاريف.²

¹ سعيد يحيى، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع بالبحر، الإسكندرية، المكتب العربي الحديث 1978، ص، 34.

² مصطفى كمال طه، القانون البحري، الإسكندرية، المطبوعات الجامعية، 2000، ص، 326، 327.

❖ مفهوم الريبورتاج:

" الريبورتاج هو فن من فنون الكتابة وواحد من الأنواع الإخبارية ويسمى الاستطلاع بتصوير الواقع ونقله إلى الجمهور، وهو كما يقول ديبان تصوير بالكلمات، تتحول معه الكلمة أو الجملة إلى كاميرا".¹

لغة: "ينقسم الريبورتاج إلى ثلاثة أقسام re- port - age وتعني نقل السلع من الميناء والعريان.

اصطلاحا: يعرفه قاموس arousse بأنه مجموعة من المعلومات المثبتة أو المرسلّة عن طريق الصحافة ، الراديو، التلفزة وذلك حول موضوع معين ويعرفه الباحث السوفيتي فوكودياما هو كتابة واضحة ومباشرة يقوم بها شاهد عيان حول حدث اجتماعيا و ظاهرة جديدة ويحتاج الريبورتاج إلى تفاصيل ذات مستوى فني وجمالي وإلى أسلوب حي وانطباعات شخصية لمؤلف، وبذلك يحكم على العرض ومعالجة الوقائع التي يعرض فيها الريبورتاج شريحة من الواقع التي تدور حول حادثة معينة وراهنة، بهدف جعلها فعالة من الناحية الصحفية، و هو أيضا يعالج أشخاصا حقيقيين ضمن حقيقة ويوضح العلاقة بين الأحداث الفردية والعلاقات الاجتماعية".²

¹ محمد لعقاب، الصحفي الناجح، ط، 2، دار هومة للنشر والتوزيع، الجزائر، 2006، ص83.

² ابراهيم وهبي، الخبر الإذاعي، دار الفكر العربي، القاهرة ، 1985، ص، 115.

❖ أنواع الريبورتاج:

لا يمكن أن نقدم تصنيفا واحدا لأنواع الريبورتاج فهناك عدة تصنيفات وهناك قاسم واحد يجمع بينهما هو أن الريبورتاج نوع إخباري يقوم على النقل والوصف.

❖ التصنيف الأول: ريبورتاج يرتبط بالموضوع و ريبورتاج يرتبط بالحدث.

1- ريبورتاج يرتبط بالموضوع:

" إن أشهر أنواع الريبورتاجات هي تلك التي تتعلق بالموضوعات، وهي عادة ريبورتاجات غير أنية، أي لا ترتبط بالحدث مثل الريبورتاجات التي تدور حول مواضيع الطفولة، والبيئة، وحوادث، والمدن والقرى والمناطق السياحية والمنشآت، وغيرها من المواضيع ، أي أن الصحفي يقوم بالاستطلاع ظاهرة أو مكان أو مؤسسة وغيره وعادة ما يكون هذا النوع من الريبورتاجات أطول من حيث المساحة أو المدة الزمنية من الريبورتاج المرتبط بالحدث.

2- ريبورتاج يرتبط بالحدث:

نعني بالريبورتاج المرتبط بالحدث ذلك الريبورتاج الآني الذي يمكن للصحفي بموجبه أن يقوم بريبورتاج حول مؤتمر صحفي أو ندوة صحفية أو مسيرة سياسية، أو مظاهرات عالمية، أو زيارة ميدانية لرئيس الحكومة أو وزير معين. على أن يكون موضوعه هنا يرتكز على النقل والوصف، أي يصف مثلا أجواء الزيارة، والظروف المحيطة بها، ويصف الأمكنة التي زارها رئيس الحكومة، وغيرها من المعطيات التي يجب وصفها من صغيرها إلى كبيرها".³

³ نور الدين بليل، دليل الكتابات الصحفية، ديوان المطبوعات الجامعية، الجزائر، ص، 67.

❖ التصنيف الثاني: الريبورتاج المباشر وغير المباشر.

1. ريبورتاج مباشر: " الريبورتاج هو ذلك الريبورتاج الذي يقوم به الصحفي من جريدة أو إذاعة أو تلفزيون، حيث يقوم بالنزول إلى الميدان ويجري ريبورتاجه، وتقوم تلك الجريدة أو الإذاعة أو التلفزة بنشره أو بثه إذاعه. أي أن هذا الريبورتاج من إنتاج الجريدة أو الإذاعة أو التلفزة نفسه.

2. ريبورتاج غير مباشر: أما الريبورتاج غير المباشر فهو ذلك الريبورتاج الذي تنتجه مؤسسة إعلامية أخرى كوكالات الأنباء مثلا، حيث يقوم صحفي من وكالة أنباء معينة بالنزول إلى الميدان ويجري ريبورتاجا صحفيا حول موضوع معين، أي أن الريبورتاج هنا ليس من إنتاج تلك الجريدة أو الإذاعة أو التلفزة، إنما من إنتاج غيرها.⁴

❖ تصنيف الثالث: الريبورتاج حسب طبيعة الموضوع:

نجد في هذا التصنيف عدة أنواع للريبورتاج تبعا لطبيعة الموضوع منها:

1. ريبورتاج سياسي: "يدور حول القضايا السياسية، والأحداث، والوقائع التي لها علاقة بالسياسية مثل القضايا الأمن، الإرهاب.
2. ريبورتاج اجتماعي: ويرتبط مضمونه بالمواضيع الاجتماعية كالطفولة والبطالة والمخدرات وما إلى ذلك.
3. ريبورتاج ثقافي: ويدور حول المواضيع الثقافية كالمطالعة، بيع الكتب، التردد على المكتبات الملتقيات الفكرية، الاستطلاع جمهور المثقفين حول القضايا الثقافية.
4. ريبورتاج سياحي: وهو نوع من الريبورتاجات التي تركز على الأمكنة والمناطق والمنتجعات السياحية، وغيرها".⁵

⁴ فليب عاير، تقنية الصحافة، منشورات عويدات، بيروت 1973، ص، 26.

⁵ المرجع سابق ذكر، الصحفي الناجح، ص، 88، ص، 89.

5. ريبورتاج قضائي: " وهو نوع من الريبورتاجات التي ترتبط عادة بالمحاكم والقضايا المختلفة خاصة ذلك المواضيع الاجتماعية. ويتعين على الصحفي الذي يقوم بهذا النوع من الريبورتاجات أن تكون له ثقافة قانونية.
6. ريبورتاج رياضي: ويتعلق بالمواضيع الرياضية، كالاستطلاع المنشآت وجمهور الرياضيين والمشجعين، وكل الأمور المتعلقة بالرياضة".
7. ريبورتاج حربي: وهو نوه هام من أنواع الريبورتاجات فهو يدور في المناطق الساخنة، مثل الحروب، التوترات، والنزاعات المسلحة والحروب الأهلية، وغيرها".⁶

❖ خصائص الريبورتاج:

"خلال انجاز ريبورتاج صحفي يجب بالضرورة إلى عين المكان، فمن غير المنطقي أن نصف شيئاً لم نراه وعلى هذا الأساس يجب على الصحفي خلال عملية جمع المعلومات أن يوظف كل حواسه ، إذن من خصائص الريبورتاج المشاهدة الاستماع الإحساس والشعور بما يشاهده ويسمعه ويختار هذا النوع عندما يكون للخبر طابع المشهد الحي متعدد المظاهر، ويؤكد الباحثون ضرورة إجابة الريبورتاج عن الأسئلة التالية: ماذا حدث؟ متى حدث؟ كيف حدث؟ كيف جرى؟ لماذا جرى؟

فالريبورتاج المعاصر ليس مجرد تسجيل سطحي ولكنه جواب لجملة من الاستفسارات المعقدة المتعلقة بحياتنا، وفي هذه الحالة فان تجربة الكاتب الحياتية ومؤهلاته المهنية تلعبان دورا مهما في إعداد الريبورتاج. والريبورتاج زيادة عن كونه

⁶ مرجع سابق الذكر، الصحفي الناجح، ص، 90.

نوع صحفي متميز له خصائصه وأنواعه فقد توسعت مجالات اهتمامه من جراء التحولات الكثيرة التي تعرفها المجتمعات البشرية".⁷

"وهكذا يمكن القول أن الأسلوب والمعلومة في الريبورتاج كلاهما مهم، فلا ينبغي للصحفي أن يهتم بالأسلوب ويهمل المعلومة التي هي وظيفة الصحافة الأولى ولا ينبغي عليه أن يهتم بالمعلومة دون أن يقدمها بأسلوب جميل وشفاف، وهي الخاصية الرئيسة للريبورتاج، لذلك يمكن القول أن أسلوب الريبورتاج هو أسلوب أدبي صحفي. و في الأخير يمكن إدراج خصائص الريبورتاج في خمسة نقاط التالية:

- 1) يقوم الريبورتاج الصحفي على وصف الحياة الإنسانية وتدخلاتها و تفاعلاتها في محيط معين.
- 2) الريبورتاج يعبر عن ذاتية الصحفي و رؤيته للأشياء وأحاسيسه و ميوله ويعكس ثقافته كذلك.
- 3) يصور فن الريبورتاج الواقع كما في كل المؤسسات الإعلامية (السمعية البصرية، المكتوبة، الانترنت) فهو أقرب للواقعية لذلك يعتمد كثيرا في المعالجة الإعلامية لبعض المشكلات لأنه يسمح بالتمايز بين المؤسسات الإعلامية في موضوع واحد ويترك هامشا ومنتسعا لبدء التوجهات بطريقة غير مباشرة.
- 4) يعتمد كثيرا على جمالية اللغة و الأسلوب الجميل فهو يأخذ نصيبا من الكتابة الأدبية خاصة فن الرواية والأدب الشعري.
- 5) يركز على خاصيتي الوصف والسرد ويحاول أن يصور الواقع ويقربه أكثر للجمهور لدرجة يشعر فيها المتلقي أنه من هذا الإنتاج الفني أو ما يسمى لدى البعض بتغليب عنصر المشاركة تتبعا للأحداث وتطوراتها".⁸

⁷ ساعد ساعد، فنيات التحرير الصحفي، دار الخلدونية للنشر والتوزيع، الجزائر 2006، ص، 39.

⁸ مرجع سابق ذكر، صحفي الناجح، ص، 55. ص. 56.

❖ مراحل إعداد الريبورتاج المصور:

1. مرحلة ما قبل التصوير: "وهي مرحلة الإعداد للعمل بحيث أن الصحفي هنا يقوم بجمع ما استطاع من وثائق وأرشيف والمعلومات، هذا إن لم يكن مختصا فان نظرة سريعة على ملف الموضوع تكفيه وبعد ذلك يضع خطة عمل ينتقل لأثرها إلى المرحلة الثانية.
2. مرحلة التصوير: تحتاج هذه المرحلة إلى وسائل التصوير والتسجيل مثل ما آلة تسجيل وضبط الصوت، فيصور الصحفي ما يهمله وما يمكن أن يساعده من صور ويسجل كل الاستجابات الهامة مع الشخصيات المعنية بالموضوع، فهذه عبارة عن جمع المادة الخام التي تهيئ ولا تصير جاهزة إلا بالانتقال بها إلى المرحلة الثالثة.
3. مرحلة ما بعد التصوير: تبدأ هذه المرحلة بعد جمع المادة الفيلمية ومشاهدة حيث يضع الصحفي هيكل ريبورتاجه المعالج للحدث، فيرتب الصور ويعلق عليها ويتم ذلك بعملية المونتاج والميكساج.⁹

خلاصة القول الريبورتاج نوع صحفي ووسيلة هامة في تصوير مختلف الوقائع و الأحداث وكذلك إعلام المتلقين بما هو سار من أحداث بفضل ما يتميز به من خصائص وما يمكن تأكيده هو أن الريبورتاج يلعب دور في ترسيخ الفكرة سواء من خلال الصورة أو التعليق.

⁹ نصر الدين العيادي، اقترابات نظرية من الأنواع الصحفية، ديوان المطبوعات الجامعية 2007، ص، 52.

مراحل إعداد الريبورتاج المصور:

1. مرحلة ما قبل التصوير:

1- تحديد الفكرة العامة:

تدور فكرة موضوعنا حول النقل البحري للبضائع بميناء مستغانم فمن خلال إجرائنا للمقابلات مع مجموعة من الإطارات والمشرفين على عمليات الشحن والتفريغ البضائع والعاملين بالميناء في هذا الموضوع ارتكزنا على أربعة محاور، فالأول نظرة عامة حول ميناء مستغانم، أما الثاني يبرز كيفية دخول السفينة وما هي الإجراءات اللازمة لذلك وثالث محور يقف على الإجراءات الشحن والتفريغ البضاعة في ميناء وكيفية خروجها من الميناء وفي الأخير قمنا بالاستخلاص النتائج التي توصلنا إليها من خلال دراستنا هذه.

2- معاينة الأماكن والأشخاص:

❖ الأماكن:

وكانت تتضمن الميناء بصفة عامة قصدنا كل من المدخل الشمالي للميناء والمدخل الجنوبي أيضا والسطح مؤسسة ميناء مستغانم IPM فقد قمنا بالتصوير من الأعلى الميناء ككل بما فيه الجهة الشرقية للميناء المنارة وكاسرة الأمواج و الحظيرة الخاصة بالسيارات التابعة للمؤسسة الميناء وكل الأرصفة الموجودة في الميناء والمتمثلة في 10 أرصفة. و التقطنا صور من حظيرة الآلات الموجود في الميناء، وانتقلنا إلى التصوير من سطحين ومتمثلة في سطح بناية قيادة الميناء و سطح بناية فرق الجمارك. وكذلك قمنا بالتصوير من خارج الميناء من حي بلاطو الذي يطل على الميناء وذلك لأخذ لقطات من الأعلى.

كما انتقلنا إلى مكتب ضابط الميناء في قيادة البحرية بحيث أجرينا معه مقابلة بخصوص دور قيادة الميناء ومهامها في تسير السفن. وأيضاً أجرينا مقابلة مع المرشد البحري في مكتبه. ثم توجهنا إلى مكتب مصلحة تفريغ وشحن البضائع. وبعدها انتقلنا إلى حظيرة الآلات حيث قمنا بإجراء مقابلة مع رئيس الحظيرة. ثم توجهنا إلى صيف رقم 6 بحيث أجرينا مقابلة مع مراقب ورئيس امن حظيرة السيارات التابعة للمؤسسة مستغانم ومختص في تفريغ البضاعة بحيث كانوا يزاولون عملهم.

❖ الشخصيات:

للقيام بهذا العمل قمنا أجرينا سبعة مقابلات مع مسئولين في الميناء بحيث جرت كما الآتي:

1. ضابط الميناء مصطفى سبع محمد في قيادة البحرية.
2. المرشد البحري بشير تهاامي في قيادة الميناء
3. رئيس مصلحة الشحن والتفريغ قويدر داوجي صالح الدين في شركة الاستثمار.
4. رئيس مصلحة امن السيارات تابعة بميناء مستغانم بن يحيى محمد في مؤسسة الميناء مستغانم.
5. رئيس حظيرة الآلات لنقل البضائع في الميناء بن عزيل عبد القادر في الميناء.
6. مختص في التفريغ البضاعة عليش أحمد في الميناء
7. مراقب سيارات مزارى محمد في الميناء.

السيناريو النهائي والتقطيع التقني:

شريط اللقطات		شريط الصورة					شريط الصوت	
رقم اللقطة المدة		مضمونها	نوعها	حركة الكاميرا	زاوية التصوير	الحوار أو التعليق	الموسيقى	الضجيج
02	37ثا	فيديو لمياه البحر	لقطة قريبة	ثابتة	عادية	/	موسيقى	/
03	39ثا	فيديو لمجموعة من السفن في الميناء	لقطة جامعة	ثابتة	جانبيهة من اليمين	"تشكل الموانئ.....في مجال النقل البحري"	موسيقى هادئة	/
04	01د	مجموعة من الصور لميناء مستغانم والسفن	لقطة عامة	ثابتة	عادية	"في ماضي.....المدينة مستغانم"	موسيقى هادئة	/
05	02د	فيديو لكل جوانب الميناء من الأعلى	لقطة عامة	متحركة	جانبيهة	"من الموانئ الجزائرية 00° و 05° شرقا".	موسيقى هادئة	/
06	02د و 16ث	مدخل الشمالي للميناء	لقطة قريبة	ثابتة	عادية	/	موسيقى	/
07	03د و 16ث	مقابلة مع المرشد البحري لميناء مستغانم	لقطة جامعة	ثابتة	أمامية	"هذه الجهة.....في الورا 3 أمتار فاصل 20"	/	/
08	03د و 22ثا	سفينة تدخل إلى	لقطة عامة	ثابتة	عادية	/	/	صوت صافرة

الجانب التطبيقي

الباخرة						الميناء		
/	موسيقى خافطة	"تم تطويرأو خروجها منه"	عادية	متد ركة	لقطة قريبة	دخول السفينة إلى الرصيف ومساعدة الساحبة لها للرسو	03دو 58ثا	09
/	/	"يطلعيتعامل معهم بالمذيع"	أمامية	ثابتة	لقطة نصف جامعة	مقابلة مع المرشد البحري لميناء مستغانم	05د	10
/	موسيقى خافطة	"يتعامل المرشدون..... ..المتعلقة بالسفينة"	عادية	ثابتة	لقطة قريبة	إقتراب السفينة من الرصيف	05و 26ثا	11
/	/	في طلب.....قبل الدخول (مترجمة بالعربية)	أمامية	ثابتة	لقطة صدر ية	مقابلة مع ضابط الميناء	05و 37ثا	12
/	موسيقى خافطة	"عند إقتراب العمل..... المطلوب"	بانورامية	متد ركة	لقطة عامة	السفن في الرصيف تحمل البضائع المستوردة والحظيرة لخاصة بالآلات	06دو 23ثا	13
صوت + الآلات كلام العمال	/	"يعطونا ورقةالسلعة"	أمامية	ثابتة	لقطة صدر ية	مقابلة مع رئيس حظيرة الآلات لميناء مستغانم	06دو 40ثا	14
صوت الآلات +كلام العمال	/	"لاجاب..... لقمح ولا الشعير"	جانبيهة	متد ركة	لقطة قريبة	أنواع الآلات المستعملة في	07دو 36ثا	15

الجانب التطبيقي

						إستخراج ونقل وتفريغ البضائع مع مرور المشاهد وكلام رئيس الحظيرة		
/	موسيقى خافتة	"عند تفريغ..... أثناء العملية "	عادية	متحركة	لقطة عامة +لقطة قريبة	تفريغ البضاعة من السفينة ونقلها والتي تتمثل في المنتجات الحديدية	09دو 12ثا	16
/	/	"أصحاب البضاعة تفريغ..... البواخر "	أمامية	ثابتة	لقطة صدرية	مقابلة مع رئيس مصلحة تفريغ وشحن البضائع	10دو 09و ثا	17
/	موسيقى خافتة	"وماتحمله الحاويات..... الجزائر "	عادية	متحركة	لقطة عامة +لقطة قريبة	عملية إخراج الحاويات من السفينة بالألات وعملية نقلها بالشاحنات	11دو 09و ثا	18
/	موسيقى مرتفعة	/	عادية	ثابتة	لقطة قريبة جدا	مياه البحر	11دو 16و ثا	19
/	موسيقى خافتة	"ونجد..... العشرة "	جانبية	متحركة	لقطة عامة	صومعة الحبوب في الميناء	11دو 48و ثا	20

الجانب التطبيقي

21	12د و41 ثا	وصول سفينة ناقلة للسيارات إلى الرصيف وفتحها لباب المستودع الخاص بها	لقطة عامة	ثابتة	عادية	"وهذا سببأو الخفيفة "	موسيقى خافتة	/
22	13د و14 ثا	مقابلة مع رئيس مصلحة أمن السيارات التابعة لميناء مستغانم	لقطة صدر ية	ثابتة	أمامية	"عن أمتع.....الحظي رة"	/	صوت الرياح + أصوات ت لعمال
23	13د و45 ثا	خروج السيارات من مستودع السفينة	لقطة قريبة	متد ركة	عادية	"توجيه التجارةغير المعبأة	موسيقى هادئة	/
25	14د و04 ثا	مقابلة مع مختص في مراقبة السيارات المستوردة	لقطة صدر ية	ثابتة	أمامية	"نخدمو.....لي بوا نتاعهم"	/	أصوات الرياح + أصوات العمال
26	14د و49 ثا	خروج الشاحنات من مستودع السفينة	لقطة قريبة	متد ركة	جانبية	"16منهم.....إلى السوق	موسيقى هادئة	/
27	15د و17 ثا	مقابلة مع مختص في تفرغ البضاعة	لقطة صدر ية	ثابتة	أمامية	"نراقب.....النقص	/	أصوات الرياح+أ صوات العمال

الجانب التطبيقي

28	15د و20 ثا	مياه البحر وكاسرة الأمواج والمنارة والجزء السفلي للباخرة أثناء وقت الغروب	لقطة قريبة	ثابتة	عادية	/	موسيقى	/
29	16د و00 ثا	دخول السفينة في الليل	لقطة عامة	متد ركة	أمامية	"نفس العمليةمتتالية"	موسيقى	كلام ضابط الميناء يتواصل في المذياع
30	17و 28ثا	تفريغ الأسمدة الفلاحية من السفينة بواسطة الألات ونقلها في الشاحنات	لقطة عامة	ثابتة	عادية	"تتمثل.....ال لوجيستية"	موسيقى هادئة	/
31	17د و49 ثا	تفريغ مواد البناء والألواح من السفينة ونقلها+مج موعة من الصو للألات	لقطة قريبة	متد ركة	جانبية	"هناك تنوع.....وغيرها "	موسيقى هادئة	/
32	18د و35 ثا	عملية رص البضاعة في السفينة ونقلها بواسطة	لقطة عامة	ثابتة	أمامية	إذ تعتمد.....مستغانم	موسيقى هادئة	/

الجانب التطبيقي

						الشاحنات والرافعات المخصصة لذلك		
صوت الضابط + كلام المترجم	/	CMA CGM..... MOSTAGHANEM	أمامية	ثابتة	لقطة صدرية	مقابلة مع ضابط الميناء	18د و 51ثا	33
صوت المياه	موسيقى	/	عادية	ثابتة	لقطة قريبة	مياه البحر وقت الغروب	18د و 58ثا	34
/	موسيقى	وعند دخول.....مع الميناء	جانبيهة	متدركة	لقطة عامة	المدخل الجنوبي للميناء وحظيرة السيارات والشاحنات الحاملة للبضائع تستعد للخروج	19د و 27ثا	35
صوت صافرة الباخرة	موسيقى	يتعامل الميناء.....أعوان الساحبة	عادية	متدركة	لقطة قريبة	لحظة خروج السفينة من الرصيف إلى خارج الميناء	20د و 40ثا	36
/	موسيقى متوسطة	/	أمامية	ثابتة	لقطة قريبة	جنريك النهائية	21د و 17ثا	37
/	/	BON.....TERVAILLE	أمامية	ثابتة	لقطة قريبة	رأي لضابط الميناء + مجموعة من الصور لنا مع عمال	24د و 24ثا	38

الجانب التطبيقي

						قيادة الميناء		
/	موسيقى متوسطة	/	أمامية	ثابتة	لقطة قريبة	جنريك النهاية	22 و 04 ثا	39

1. مرحلة التصوير:

❖ جدول الإنتاج:

نوع الكاميرا	الفرقة التقنية	الشخصيات	الديكور	الأيام
	بو عامر خديجة زايدي فاطمة	ضابط الميناء مصطفى سبع محمد	داخل المكتب	اليوم 1
	بو عامر خديجة زايدي فاطمة	المرشد البحري بشير تهامي	داخل المكتب	اليوم 2
	بو عامر خديجة زايدي فاطمة	رئيس مصلحة الشحن والتفريغ قويدر دواجي صالح	داخل مكتب	اليوم 3
	بو عامر خديجة زايدي فاطمة	رئيس حظيرة امن السيارات بن يحيى محمد	في رصيف 5	اليوم 4
	بو عامر خديجة زايدي فاطمة	مختص في التفريغ عليش احمد	في رصيف 5	اليوم 5
	بو عامر خديجة زايدي فاطمة	مراقب سيارات مزارى محمد	في الرصيف 6	اليوم 6
	بو عامر خديجة زايدي فاطمة	رئيس حظيرة بن عزيل عبد القادر	داخل الآلات	اليوم 7

❖ التقاط الصوت والصورة:

اليوم الأول: الأحد 16 / 04 / 2017 على الساعة 13.01 قمنا بتصوير فيديو فيديوهات أثناء دخول سفينة إلى الميناء

في مساء 14.10 قمنا بمقابلة رئيس امن السيارات بن يحيى محمد . وقمن بأخذ لقطات أثناء إخراج السيارات ونقلها إلى الحظيرة.

اليوم الثاني:الاثنين 17 / 04 / 2017 على الساعة 11.34 أجرينا مقابلة مع رئيس حظيرة الآلات خاصة بنقل وتفريغ البضائع بن غزيل عبد القادر أخذنا بعض اللقطات من داخل الحظيرة وخارجها للآلات المستعملة.

مساء على الساعة 14.02 قمنا بتصوير سفينة تحمل السيارات والشاحنات. وشهدنا خروج السفينة أخرى من الرصيف إلى خارج الميناء وأخذنا لقطات منها وفي نفس اليوم وعلى الساعة 16.04 أخذنا لقطات عند رسوا السفينة في الرصيف رقم 7.

اليوم الثالث: الأربعاء 19 / 04 / 2017 على الساعة 13.36 من سطح مؤسسة ميناء مستغانم EPM أخذنا لقطات عامة من الأعلى للميناء والسيارات والشاحنات الموجودة في الحظيرة .

اليوم الرابع: الثلاثاء 18 / 04 / 2017 على الساعة 14.33 أجرينا مقابلة مع المرشد البحري بشير تهامي في مكتبه .

اليوم الخامس: الأربعاء 26 / 04 / 2017 على الساعة 14.56 أخذنا بعض اللقطات لمدخل الشمالي والجنوبي للميناء وأخذنا لقطات أثناء تفريغ الاسمنت الكيمائية من السفينة.

اليوم السادس: الأحد 2017/04/23 على الساعة 13.00 قمنا بأخذ فيديوهات أثناء تفريغ البضاعة من السفينة وذلك باستعمال "الرافعات و الشاحنات".

اليوم السابع: الاثنين 2017/04/24 على الساعة 90.29 أجرينا مقابلة مع رئيس مصلحة الشحن والتفريغ البضائع قويدر دواجي صلاح الدين في ميناء مستغانم.

اليوم الثامن: الثلاثاء 2017 /04/18 على الساعة 10.52 أجرينا مقابلة مع مختص في الشحن والتفريغ عليش احمد في ميناء.

اليوم التاسع: الثلاثاء 2017/04/25 على الساعة 15.05 أجرينا مقابلة مع ضابط الميناء مصطفى سبع محمد مع فيديوهات للبضائع الموجودة في الميناء.

وليلة على الساعة 21.26 أخذنا لقطات لميناء ليلا وأثناء دخول السفينة إلى الميناء ورسوها على الرصيف ومختلف الإجراءات التي قامت بها كل من مرشد البحري وضابط الميناء.

اليوم العاشر: الأحد 2017/05/07 على الساعة 13.56 قمنا باختيار اماكن مناسبة من الأعلى لأخذ لقطات من الميناء.

اليوم الحادي العاشر: السبت 2017 /04 /22 على الساعة 15.23 قمنا بتصوير الجهة الشرقية للميناء من الأعلى، مع إجراء مقابلة المراقب السيارات مزارى محمد.

❖ مرحلة ما بعد التصوير:

بعدها تم الانتهاء من عملية التصوير والتقاط الصور ثم معاينة المادة الأولية عدة مرات قمنا بتصويرها قبل الشروع في التركيب وذلك لاختيار منها أفضل اللقطات والفيديوهات من الناحية الشكلية والضمنية التي تخدم دائما موضوعنا والتي يجيب فيها المسئولين عن الأسئلة المطروحة مباشرة من أجل الوصول إلى الهدف المنشود وذلك بغية اختيار الوقت وكذا محاولة تقليص المدة الزمنية للريورتاج وبعدها الشروع في كتابة التعليق وبذلك تنتهي عملية الانتقاء والتصفية للانتقال إلى مرحلة التركيب.

• التركيب: تعتبر هذه المرحلة من أهم مراحل ما بعد التصوير ذلك لأنه يتم تحويل كل ما يتم تصويره وانتقاؤه إلى جهاز الكمبيوتر بواسطة نظام رقمي خاص بالتركيب السمعي البصري وتتم هذه العملية بعدما تتم كتابة التعليق الملائم للموضوع الذي يتم وفقا لمراعاة ترتيب الصور واللقطات وإدراج المقابلات في الوقت المناسب مع الحرص على كيفية الانتقال من مشهد إلى آخر، فالتركيب كما يقال عملية مبدئية، كما يقوم هذا النظام أيضا بتعديل الصوت والصورة والألوان.

• المزج: وهي آخر مرحلة بعد التركيب التي يتم فيها القيام بقراءة التعليق ثم مزج الصوت مع الصورة والموسيقى التي تم اختيارها سابقا ووضع جرينك البداية والنهاية للحصول على السيناريو الفيلم والذي يستدعي عدة تعديلات وفي الأخير الحصول على المادة النهائية للريورتاج.

نص التعليل:

تشكل الموانئ أهمية إقتصادية كبرى حيث تساعد على تنمية المناطق التي تطل عليها وتتفاعل مع الخدمات التجارية الداخلية للدولة

إذ تلعب الموانئ دورا استراتيجيا هاما في مجال النقل البحري

فيما مضى كان خليجا صخريا حادا يمتد بين الرأس البحري لصلامندر والرأس البحري لخروبة، إستخدمه القرصنة لإقتسام الغنائم وذلك قبل 1883م بمرسى الغنائم ومن هنا سميت المدينة مستغانم .

ومن الموانئ الجزائرية التي تقع في الغرب الجزائري ميناء مستغانم، إذ يترأس المنشآت الإقتصادية الهامة للولاية كونها مدينة ساحلية وله دور مهم في تحريك عجلة التنمية والنهوض بإقتصاد البلاد وتفعيل التجارة الخارجية

يعتبر رئة الجزائر إذ بفضلها تستحوذ على نسبة عالية من المبادلات التجارية بحرا

يحتل موقع جيو إستراتيجي بمنطقة الغرب الجزائري كونه همزة وصل بين الغرب الجزائري ومنطقة الوسط والجنوب الجزائري وما يوفره من إمتيازات يجعل الميناء الأمثل لعملية التصدير والإستيراد وتتمثل هذه الإمتيازات في الموقع الجغرافي

إذ يقع ميناء مستغانم في الجهة الشرقية لخليج أرزيو "بين خطي عرض 35° و 56° شمالا، وخطي طول 00° و 05° شرقا.

مقابلة مع المرشد البحري

تم تطوير الميناء بما يتماشى مع متطلبات المنطقة حيث أصبح يشكل اليوم جزءا أساسيا من البنية التحتية الخاصة بالنقل البحري.

إذ تلعب قيادة الميناء دورا أساسيا في تنظيم وتسيير حركة البواخر داخل الميناء، لا تتم العملية إلا بوجود ضابط الميناء والمرشد البحري للميناء، الذي بدوره يقوم بإخراج وإدخال السفن من الميناء ويتمثل دور المرشد في الميناء، هو مساعدة ربان الباخرة أثناء دخولها أو خروجها منه .

ويتعامل المرشدون وضباط الميناء باللغة الإنجليزية، لتسهيل عملية التواصل بين ربان السفينة وقبل دخول أي باخرة إلى الميناء هناك عدة إجراءات تتخذها قيادة الميناء من أجل

السير الحسن لعملية دخول وخروج السفينة وذلك من خلال طلب الرصيف الذي يحتوي على كل المعلومات المتعلقة بالسفينة .

مقابلة مع ضابط الميناء

عند إقتراب السفينة من الرصيف يقوم العمال المتخصصون في عملية الرسو بإتخاذ كل الإجراءات اللازمة لرسوها بأمان والحفاظ على البضاعة المستوردة إلى الميناء وذلك بالتنسيق مع ضابط الميناء والمرشد الذي يقوم بالمنورة والعمال المكلفون بذلك وعمال الساحبة أيضا

وتتم عملية التفريغ للسفن الراسية بمرفأ الميناء والتي تنتظر دورها للرسو ،كما تتطلب العملية يد عاملة مؤهلة بالإعتماد على أحدث الوسائل والألات لتنفيذ العمل المطلوب .

مقابلة مع رئيس حظيرة الألات التابعة لميناء مستغانم .

عند تفريغ البضاعة وذلك بإستعمال الألات حسب البضاعة الموجودة على ظهر السفينة من أجل إستخراجها ونقلها بأمن وسلام إلى طاليبيها بما في ذلك المنتجات الحديدية ، تمثل هذه المنتجات من 10 إلى من 12 من الحركة التجارية العامة وتتكون بصفة رئيسية من الأنابيب الحديدية الحديد المستورد المسلح الإسمنتوأخرى.

يتعامل الميناء مع المستوردين للمنتجات الحديدية ومن بينها مجمع بوثاجة مستغانم شركة مستغانم .

وعملية التفريغ هي أهم عملية في مفهوم النشاط التجاري ،كونها مجموعة السلع والبضائع التي يتطلب تفريغها الكثير من العناية والإحتراس أثناء العملية ،كما تتميز بتنوع مصادرها كونها بضاعة خطيرة أو سريعة التلف أو باهضة الثمن.

وما تحمله الحاويات داخل الميناء وذلك تحت إشراف عمال مؤهلون للقيام بذلك ،كما يتم جمعها في مكان معين لنقلها للإتجاه المعين وذلك لمعرفة محتوياتها وفرزها وكونه أن هناك حاويات تحمل مواد خطيرة تهدد السلامة الأمنية للميناء ،والمواد الأخرى وتمثل هذه المواد المنتجات الغذائية من 14 إلى 16 من الحركة التجارية العامة تتكون من السكر، الموز، الحليب، اللحوم الحمراء، البن ،التبغ،الشاي،زيت المائدة وغيرها من المواد المنتجات الغذائية . ويتعامل مع المؤسسات التالية :

شركة إستيراد الحليب الجاف الجزائر ووهران

منشآت إنيترال مستغانم .

شركة دقوق لإستيراد الموز

بوفاريك الجزائر

ونجد أيضا صومعة الحبوب التابعة لديوان الوطني الجزائري المهني للحبوب أنشأت سنة 1986م على مساحة تقدر ب 4640م، إذ يتمثل نصيب مستغانم من النشاطات الوطنية التجارية للحبوب مما يجعله يحتل المرتبة السادسة من بين الموانئ التجارية الجزائرية العشرة، وهذا سبب تعامله مع تركيبة من الزبائن المتخصصين في إستيراد هذه المادة .

أما النشاطات المختلفة تمثل نسبة 08 من مجموع الحركة التجارية العامة، وأصبح الميناء معروفا بنشاطاته المختلفة، بفضل حجم المنتجات والسلع المعالجة سنويا، والمتمثلة في الأدوات، سيارات، مقطورات، آلات، قطع الغيار، طرود ثقيلة أو خفيفة .

مقابلة مع رئيس الأمن للسيارات التابعة لميناء مستغانم.

وتوجيه التجارة غير المعبأة في الحاويات منها تجارة السيارات، وزيادة سيولة التجارة البحرية للجزائر.

مقابلة مع رئيس مراقبة السيارات

وكذا تجارة السيارات التي تعتبر رائدة في مجال النقل البحري، 16منهم يستوردون بضائعهم على ميناء مستغانم، وهذا ما يؤكد على أهميته على عملية الإعتماد على المستوى المحلي والوطني، زيادة على ذلك على المستوى الخارجي إذ يعتبر المنفذ الأقرب إلى البحر فهو يساهم في التجارة الخارجية، بجلب البضائع إلى السوق .

مقابلة مع مختص في تفريغ البضاعة

ونفس العملية التي تتم خلال ساعات النهار لإطارات وعمال مهيوون ومدربون على مختلف العمليات التي تتم على مستوى الميناء، ساعات عمل متواصلة وجهود مبذولة خلال 24ساعة على 24ساعة للحسن لعملية دخول وخروج السفن من خلال المناوبة الليلية طوال 7أيام على 7أيام متتالية .

تتوفر أحسن الخدمات بأقل تكلفة، وكذا الأداء الجيد والمتواصل للخدمات المينائية من حيث الإنتاجية، المرادودية معدلات الشحن والتفريغ، قصر مدة المكوث في الميناء والمحافظة على البضائع، إذ يمتاز بقدرته وفعاليتها في تحقيق التبادل وتفعيل التجارة الخارجية، وذلك بتقديم مجموعة شاملة لخدمات النقل وخدمات التجارة والتخزين والتوزيع وملء الحاويات وتفريغها مما يتيح دعمها لوجيستيا لصناعات التصدير والإستيراد، وكذلك من خدمات

إعداد البيانات للبضائع قبل وصول السفن، وإستقبال المخزون ورصده وإعداد تقارير عن الجوانب الكمية وعن مراقبة الجودة وإصدار تقارير عن حركة البضائع بالميناء وتقارير الإجراءات الجمركية، كما أصبحت الموانئ للتصنيع والقيام بأنشطة القيمة المضافة والخدمات اللوجيستية .

مقابله مع رئيس مصلحة شحن وتفريغ البضاعة لميناء مستغانم

هناك تنوع في المواد المستوردة والتي تشمل مواد فلاحية والتي تستحوذ على نسبة كبيرة من الواردات وكذا مواد البناء والتي ت تمثل في الألواح ومادة الخشب والإسمنت وغيرها ...

إذ تعتمد عملية نقل البضائع على الأدوات المخصصة لذلك منها الرافعات المتحركة والثابتة والحاويات التي تحمل مختلف البضائع والسلع المتنوعة والتي يكثر إستعمالها في ميناء مستغانم .

وعند دخول السيارات إلى الميناء وبعد كل الإجراءات التي تتخذها من طرف المراقبين وعمال مختصين في مجال السيارات والشاحنات وغيرها، تؤخذ من طرف السائقين الموظفين من الميناء إلى الحظيرة الخاصة التابعة لميناء مستغانم، حتى تأخذ من طرف أصحابها الشركاء الإقتصاديين والعملاء لتجاربيين مع الميناء .

مقابلة مع ضابط الميناء

يتعامل ميناء مستغانم مع عدة موانئ عالمية ضمن خطوط تجارية مختلفة وما يقدمه الميناء للمتعاملين الإقتصاديين من امتيازات، كما أنه يوفر لمستعمليه أحسن الخدمات بأقل كلفة وسرعة تبادل البضائع وبالتالي تكون الحركة التجارية تدور في حركة سريعة ونشيطة.

عملية إرشاد السفن تؤمنه ل 24 ساعة / 24 ساعة مديرية قيادة الميناء ب3سفن وزورقي إرساء، تقطر السفن التجارية الناقلة للبضائع ومختلف الحمولات ليلا ونهارا، بإستخدام القاطرة .

نفس العملية تتم أثناء خروج السفينة ولا بد للمرشد قيادتها وقت خروجها من الميناء وذلك بالتعاون مع ضباط الميناء وأعوان الساحبة

• لجيرنيك:

في جيرنيك البداية أردنا عرض عنوان الريبورتاج لا غير من أجل جلب انتباه المشاهد نحو المتابعة دون التركيز في إشارة البداية.

• جيرنيك البداية:

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة عبد الحميد بن باديس

مستغانم

قسم العلوم الإنسانية

شعبة علوم الإعلام والاتصال

تخصص اتصال صورة ومجتمع

سنة ثاني ماستر

تقدم

ريبورتاج مصور لنيل شهادة ماستر

النقل البحري للبضائع

ميناء مستغانم

قدمت لكم

• جيرنيك النهاية:

ريبورتاج مصور

حول النقل البحري للبضائع ميناء مستغانم

لنيل شهادة ماستر

تخصص صورة اتصال صورة ومجتمع

تصوير بوعامر خديجة زايدي فاطمة

التعليق بوعامر خديجة

• نتائج الدراسة:

من خلال الدراسة الميدانية التي أجرينا في ميناء مستغانم، توصلنا إلى مجموعة من النتائج مهمة حول نقل البحري للبضائع في ميناء مستغانم وما مدى مساهمته في اقتصاد الجزائري ونهوض بالتجارة الداخلية للولاية و الدور الذي يلعبه في تحرك التبادل التجاري بين الغرب الجزائري والجنوب الجزائري والسرعة في حركة تبادل التجاري.

حيث يلعب الميناء دورا بارزا في اقتصاد المنطقة كونها ولاية ساحلية فهي بذلك تساهم في رفع مبادلات التجارية بين مختلف الجهات الدولية وذلك لجلب اكبر قدر ممكن من السلع والبضائع المختلفة الأشكال والأحجام منها الثقيلة والخفية مواد البناء مواد فلاحية، غذائية و مواد الكيماوية وغيرها. وذلك بتنسيق مع مؤسسة ميناء مستغانم EPM والتي تمثل دور بارزا في التنظيم وتنسيق مختلف العمليات التي تحقق في الدائرة المينائية وذلك بتوفير مختلف الآلات وأدوات المتطورة الميكانيكية والتي تتمثل الرافعات والحاملات ذات الوزن الخفيف والمتوسط وذات الوزن الثقيل والجرارة الحاويات غيرها من الآلات متعددة الاستعمال وهذا بتنسيق مع الجهود المبذولة لإطارات وعمال مهنيون مدربون لعمليات و النشاطات المخولة لهم القيام بها على مستوى ميناء مستغانم حيث يتمثل دور مديرية قياد الميناء من وقت دخول السفن والبواخر إلى خروجها من الميناء و عملية التسيير والتنظيم لعملية نقل وتفريغ البضائع المستوردة والحرص الدائم على استخراجها ونقلها ومحافظة إلى غاية وصولها إلى طالبها وكذا توفير أحسن الخدمات للمتعاملين التجاريين وذلك بإتباع أحسن طرق لتسيير عملية نقل البضائع من حيث المردودية الكمية بإتباع قوانين وإجراءات المعمول بها أثناء عملية النقل والتفريغ البضاعة المستوردة .

وكل ذلك من اجل تقديم أحسن الخدمات في مجال نقل البحري للبضائع والزيادة في النمو الاقتصادي للبلاد والنجاح على مستوى العالمي في المبادلات التجارية للمواد السلعية التي تخدم البلاد ومن خلال كل هذا قدمنا ريبورتاج مصور حول يتضمن كل هاته الجوانب حيث تضمن مجموعة من اللقطات والفيديوهات تخص ميناء مستغانم بمختلف جوانبه والتي تمت معالجتها اختيار القطات التي تخدم الموضوع مع مجموعة من الصور ومقابلات مرئية مع موسيقى مصاحبة لكل لقطة ومؤثرات صوتية مع التعليق وتم انجاز هذا العمل في مدة زمنية تقل عن 30 دقيقة.

ملخص :

تشكل الموانئ أهمية إقتصادية كبرى حيث تساعد على تنمية المناطق التي تطل عليها وتتفاعل مع خدمات الدولة، إذ تلعب الموانئ دورا إستراتيجيا في مجال النقل البحري، بما فيه نقل البضائع والسلع بمختلف أشكالها وأحجامها من دولة إلى أخرى، حيث يساهم بنسبة كبيرة في الرّفع من إقتصاد البلاد وتحقيق المبادلات التجارية على المستوى الدولي، وذلك من خلال عمليات التصدير والإستيراد التي تساهم في دفع عجلة التنمية .

Abstract

Seaports are considered to be as one of the main important economic sectors in the country .which significantly contributes to the development of the surrounding areas, Whereas this latter play a strategic role in the sea way transportation, and it is also important for the support of economic activities, since they act as a crucial connection between sea and land transport, in other words importing and exporting which increase the financial income of the state. Thus achieving the economic development.

الخاتمة :

يرتبط قطاع النقل البحري بتجارة السلع والبضائع منذ القدم ارتباطا وثيقا، وذلك يرجع إلى ما يتمتع به من عرض الخصائص الجيد والتي تتمثل أهميته في المقدرة العالية على آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة وبذلك تتوزع التكاليف على عدد كبير من الوحدات المنقولة إذ تصل تقديرات مساهمة النقل البحري في تجارة البضائع إلى حوالي 80% أو أكثر كما يعد نشاطا توزيعيا نظرا لدوره الأساسي في عملية التبادل والتوزيع محليا وإقليميا وعالميا.

ولتحقيق النتائج المرجوة من إقامة صناعة النقل البحري تختلف الدول النامية من حيث انتهاجها للسياسات البحرية تبعا لظروفه كما أنها تواجه بعض النقائص والتحديات في موانئها فهي بحاجة إلى العمل على رفع كفاءة المرافق وتحسين الخدمات المقدمة للسفن القادمة والمغادرة إضافة إلى العمل على زيادة الإيرادات المحصلة عن طريق زيادة المعدلات الإنتاجية وإدخال خدمات جديدة والتوسع في الخدمات القائمة .

و من خلال دراستنا للميناء بكل جوانبه بما فيه البضائع والسلع المنقولة من بلد إلى آخر، إذ يعتبر الأرضية التي تبنى عليها المبادلات التجارية فهو يربط خلفية البلاد بالعالم الخارجي بحرا، عن طريق النقل البحري الذي يساهم في تفعيل التجارة في البلاد الزيادة في المبادلات التجارية وكذا جلب العملة الصعبة .

وتحقيقا لذلك توفير كل الخدمات المينائية بما في ذلك الآلات والأدوات الناقلة للبضائع والسلع وكذا المركبات والقاطرات والمساعدة على المناورة داخل الميناء، بهدف تسهيل العمل اليومي والتسريع في شحن وتفريغ البضائع ووصولها إلى طالبيها بأقل جهد وربح للوقت، وتفاديا للتقليل من مكوث السفن الراسية في الميناء مدة أطول .

ميناء مستغانم يساهم في نسبة كبيرة من المبادلات التجارية والنهوض بإقتصاد البلاد وذلك من خلال الخلفية التي تربطه ب12 ولاية، إذ يوفر أحسن الخدمات النقل البحري للبضائع وتفعيل التجارة الخارجية للبلاد.

قائمة المصادر والمراجع:

I. المصادر

1-سورة يوسف الاية65.

II. الكتب

1. أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات النقل، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، بيروت، 2001.
2. حاطوم وجدي، النقل البحري في ضوء القانون والمعاهدات، المؤسسة الحديثة للكتاب، لبنان، 2012.
3. حسني محمود أحمد، عقد النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1996.
4. حسين عمر، الموسوعة الاقتصادية، ط4، موسعة 1992، دار الفكر العربي، القاهرة.
5. حمادة فريد منصور، مقدمة في اقتصاديات النقل، مركز الإسكندرية، الإسكندرية، 1998.
6. حمدي كمال محمد، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، 1995.
7. حمدي كمال، أشخاص الملاحة والمرشد ومجهز، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
8. حمدي كمال، القانون البحري، عالم الكتب، الإسكندرية، 2003.
9. شرف عبد العزيز، الأساليب الفنية في التحرير الصحفي، دار قباء لطباعة والتحرير والنشر والتوزيع ، القاهرة، 2004.
10. صيرفي، محمود محمد، الاستراتيجيات التسويقية للمواني وشركات النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2008.

11. طه كمال مصطفى ، البارودي علي، فهميم منير مراد، أساسيات القانون التجاري والقانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2002.
12. طه كمال مصطفى، القانون البحري، المطبوعات الجامعية، الإسكندرية ، 2000.
13. عادل خالد الأمير، عقد النقل البحري قواعد وأحكام دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، 2006.
14. عادل خالد الأمير، مسؤولية الناقل البحري قواعد والأحكام، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2003.
15. عبد اللا علي، عبد الحافظ مصطفى، إدارة وتشغيل المواني، مكتبة ومطبعة الإشعاع الفنية، الإسكندرية، 2000.
16. عبده سعيد، جغرافية النقل مغزاها ومارمها، مكتبة أنجلو المصرية للنشر، الإسكندرية، 2006.
17. علي حسين سوزان، الإطار القانوني للوكالة للنقل، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع، الإسكندرية، 2003.
18. علي حسين سوزان، عقد النقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، القاهرة، 2004.
19. كرمانى جبر لطيف، مسؤولية الناقل البحري، دار الجامعة الجديدة للنشر والتوزيع 2001.
20. محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني البحري والحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، 2001.
21. المصري يوسف، القانون البحري الدولي، دار العدالة، القاهرة، 2011.
22. المغزاوي عبد السلام، التواني عبد العزيز، اقتصاديات النقل، دار السلام للنشر والتوزيع والترجمة، 2006.

23. النحرأوي أومن ، منظومة سفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2004.

24. وهدى ابرهيم، الخبر الإذاعي، دار الفكر العربي، مصر، 1985.

25. يحي سعيد، مسؤولية الناقل البحري وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لنقل البضائع البحر، المكتب العربي الحديث، الإسكندرية، 1978.

26. يونس حسين علي، العقود البحرية، دار الفكر العربي، القاهرة، 2001.

III. رسائل الجامعية:

27. خليفى أمين، مسؤولية مدنية مذكرة الناقل البحري للبضائع - التشريع الجزائري اتفاقية هامبورغ 1978- مذكرة لنيل درجة ماجستير في القانون، فرع قانون المسؤولية المهنية، كلية الحقوق، جامعة معمرى، تيزى وزو، 2009.