

التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات (دراسة حالة نهائيات الحاويات في الجزائر)

المحي فاطيمة الزهرة شريفة
باحثة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية
جامعة وهران 2، محمد بن أحمد

ملخص :

إن اعتماد الشراكة عام/خاص في الموانئ الجزائرية الثلاث: ميناء بجاية، ميناء الجزائر العاصمة وميناء جن-جن، أدى إلى خلق شركات قانونية ذات طابع تجاري، أسندت لها مهمة تسيير واستغلال نهائيات الحاويات، لتحل محل السلطات المينائية في هذه الأرضيات في ممارسة كل أنواع الخدمات المينائية المعتادة وغير المعتادة، ابتداء من تجهيز هذه النهائيات، تسييرها، إضافة إلى المناولة المينائية والتشوين. لعل أبرز الخدمات هي تلك التي تقدم للسفن، كون أن سمعة الموانئ تتوقف خاصة على الوقت الذي تقضيه السفن بهذه الموانئ، لذا حرصت السلطات الجزائرية والمؤسسات المينائية المعنية على تضمين هذه الخدمات في اتفاقيات الامتياز التي تنشط من خلالها هذه الشركات. نسلط في هذا المقال الضوء على أهم الخدمات المقدمة للسفن بدء من التخطيط للرسو الافتراضي، بمعنى الخدمات السابقة على رسو السفن، إلى حين مغادرة هذه الأخيرة لرصيف النهائيات.

مقدمة

لم تقتصر آثار ثورة الحاويات ومختلف ثورات النقل البحري على هياكل السفن فقط وإنما طالت حتى البنية الهيكلية للموانئ، بأن قسمت هذه الأخيرة إلى مجموعة من الأرضيات عرفت بـ "النهائيات المينائية" يحتضن كل منها نشاطا تجاريا بحريا معيناً، لعل التي استحوذت منها الأهمية الأكبر هي "ننهائيات الحاويات".

عادة ما تحتاج هذه الأرضيات في إنشائها، تمويلها وتسييرها من رؤوس أموال وخبرة، ما لا تستطيع السلطات المينائية والدول بصفة عامة لوحدها توفيرها، لذا غالباً ما تلجأ إلى الخواص قصد تلبية هذه المتطلبات. ويتم ذلك إما في ظل عقود بوت أين ينفرد القطاع الخاص بإنشاء واستغلال هذه الأرضيات، وإلا ففي إطار اتفاقات شراكة عام/خاص أو ما يعرف بـ "الشراكة المينائية" والتي غالباً ما تنتهي بإنشاء شركة مختلطة الأموال بين القطاعين العام والخاص تحوز امتياز تطوير، تسيير واستغلال هذه الأرضيات تماماً كما فعلت الجزائر بالنسبة لكل نهائيات حاويات ميناء بجاية، ميناء الجزائر العاصمة وميناء جن-جن.

ولا تقتصر مهمة التسيير والاستغلال هذه على مجرد أرضية النهائيات، وإنما تشمل إضافة إلى ذلك عمليات عدة؛ منها ما يطبق على الحاويات ومنها ما يطبق على السفن ناقلات هذه الحاويات، وهو موضوع بحثنا، خاصة وأن أغلب مشاكل نهائيات الحاويات، والموانئ على وجه العموم ترجع إلى انعدام التنسيق بين عملية التخطيط لاستقبال السفن بأرصفة هذه النهائيات وبين العمليات المطبقة عليها عند الرسو، مما يؤدي إلى ارتفاع الوقت الذي تقضيه هذه السفن بالميناء، وهو ما يطلق عليه "دورة السفينة"¹.

¹ - يقصد بدورة السفينة الوقت الذي تمضيه هذه السفينة في الميناء منذ لحظة دخولها وتفرغها إلى غاية إعادة شحنها ومغادرتها لهذا الميناء.

فما هي العمليات التي يفرض تنفيذها على هذه الشركات في هذا المجال علما أن تعاملها مع السفن يبدأ في أغلب الأحيان من وقت انطلاق الرحلة البحرية أي عملية النقل البحري، وينتهي عند مغادرة السفينة لرصيف النهائي الذي تشرف الشركات على تسييره؟ انطلاقا من هذا سنتحدث أولا عن العمليات المطبقة قبل رسو السفينة، ثم ننتقل ثانيا للحديث عن العمليات المطبقة بعد رسوها إلى غاية مغادرتها لرصيف النهائي.

أولاً: العمليات المطبقة على السفن قبل الرسو

في حقيقة الأمر، فإن التعامل مع السفن المترددة على النهائيات محل الشراكة وعموما جميع السفن، يبدأ قبل رسو هذه السفن على أرصفة هذه النهائيات. وذلك إما أثناء الرحلة البحرية إذا كانت المدة التي تستغرقها السفينة للوصول إل هذه النهائيات تفوق 48 ساعة، وإلا فقبل مغادرة السفن لموانئها إذا كان وقت الرحلة البحرية لا يتعدى 24 ساعة.

يتم هذا التعامل عن طريق شخص يدعى وكيل السفينة (consignataire de navire)²، ويصب هذا التعامل أثناء هذه المرحلة (أي قبل رسو السفينة) في إطار عمليات تخطيط المراسي المناسبة لهذه السفينة.

ويقصد بعملية تخطيط المراسي وجدولتها، التخطيط للسفن القادمة وإدارتها وفقا لقواعد وتنظيمات محددة مسبقا للموانئ³. وتتم هذه العمليات وفقا لإجراءات محددة وتراعى فيها عوامل عدة منها ما يتعلق بالسفينة ومنها ما يتعلق بالنهائي، وفيما يلي نتعرض أولاً للإجراءات المتبعة من قبل الشركات صاحبة الامتياز في عمليات التخطيط وإعداد برامج

² - وهو الشخص الموكل من قبل المجهز أو الربان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة وكذا العمليات المعتادة الأخرى المرتبطة برسو السفينة في الميناء المادة 609 من الأمر 76-80، المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 29، صادرة في 21 ربيع الثاني 1397 الموافق لـ 10 أبريل 1977، ص 496، المعدل والمتمم.

³ - الممارسات الجيدة في تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ البحرية في الدول الأعضاء في الإسكوا، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، الأمم المتحدة، نيويورك 2007، ص 11.

استقبال وتشغيل السفن، ثم تنتقل ثانيا للحديث عن العوامل الواجب مراعاتها عند القيام بعمليات التخطيط.

أ. إجراءات تخطيط المراسي وجدولتها:

وهي الخطوات التي تسبق رسو السفينة على رصيف النهائي، أو ما يمكن أن نسميه بـ 'الرسو الافتراضي'، ذلك أن هذه الإجراءات إنما ستصب في إطار حجز أحد المراسي لسفينة معينة بشكل يمنع رسو أي سفينة أخرى في هذا الرصيف، ما عدا الحالات الاستثنائية التي يحددها القانون⁴.

أما عن هذه الإجراءات، فهي من مسؤولية كل من وكيل السفينة أو المجهز أو الريان، الشركات صاحبة الامتياز، والسلطة المينائية أو المؤسسة المينائية وبالضبط مديرية القبطنة (Direction de la capitainerie).

وفيما يلي سنتحدث أولاً عن الإجراءات المفروضة على ربانة السفن كونها تمثل منطلق هاته العمليات، ثم نتقل للحديث عن الإجراءات المفروضة على الشركات صاحبة الامتياز.

1. الإجراءات المتبعة المفروضة على ربانة السفن أو ممثليهم:

وفي ذلك نصي:

● إشعار السلطة المينائية قبل الوصول:

⁴ - وهي الحالة التي تضمنتها المادة 75، فقرة 3 من المرسوم التنفيذي رقم 01/02، المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق ل 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية رقم 01 الصادرة بتاريخ 2002/01/06، ص3، والتي نصت على مايلي: "عندما تقتضي أهمية أو طبيعة حركة سفينة مجهزة، يمكن أن تمنح من السلطة المينائية المعنية أولوية الإرساء لبعض المراكز لفائدة هذا التجهيز"، ومنه ففي هذه الحالة تتم إعادة النظر في ترتيب أولوية الرسو على المراكز.

وقد نظمت أحكام هذا الإجراء المادة 73 من المرسوم 01/02 السالف الذكر؛ بأن قضت بأنه "يجب أن يشعر مجهزة السفينة أو السمسار البحري أو وكيلها السلطة المينائية قبل وصول سفنهم إلى الميناء بثمان وأربعين ساعة (48) على الأقل أو عند انطلاقهم من الميناء السابق على الأكثر، عندما يقع هذا الأخير على مسافة تقل مدة قطعها عن أربعة وعشرين (24) ساعة وذلك لحجز مركز على الرصيف".

وما هو متداول عليه أن هذا الإجراء يتم من قبل وكلاء السفن أكثر، وأن اتفاقيات الشراكة المينائية تلزم هؤلاء الأشخاص عند تنفيذهم للالتزام بالإشعار، القيام بإشعار الشركات المسيرة كذلك لاسيما إذا كانت السفينة المراد التعامل معها من نوع 'ناقلات الحاويات'. ويجد هذا الالتزام مصدره في المادة 73 من المرسوم 01/02 السالف الذكر التي نصت على ما يلي: " يمكن أن تحدد في النظام الخاص بالميناء آجال مختلفة لطلبات تخصيص مراكز متخصصة على الرصيف تفضي لاسيما إلى المخازن والأفنية وحظائر البضائع الثقيلة ومحطات الحاويات...".

ويفرض على المشعر في هذا الشأن، ذكر البيانات الخاصة بالسفينة والتي تشمل ما

يلي :

◀ اسم السفينة ورايتها وتاريخ وساعة الوصول وكذا مدة التوقف المتوقعة.

◀ الطاقة التصميمية للسفينة بما في ذلك حمولتها، طولها، عرضها، مسحوب الماء الأقصى للسفينة عند وصولها إلى الميناء.

◀ عدد الحاويات المراد تفريغها بهذا النهائي و/أو المراد شحنها على متن هذه السفينة، مع تحديد طبيعة هذه الحاويات، عادية أو مبردة، وكذا خصائص البضائع المحواة لاسيما إذا كانت مواد خطيرة.

◀ جميع الأضرار التي قد تصيب السفينة وعدتها والبضائع التي توجد على متنها.

● تأكيد الإشعار:

وهو إجراء تفرضه المادة 74 من المرسوم 01/02 السالف الذكر، بحيث تلزم المجهز أو ربان السفينة أو وكيلها بالقيام بإعادة تأكيد الإشعار وكذا البيانات المذكورة سالفًا.

2. الإجراءات المفروضة على الشركات صاحبة الامتياز:

وتشمل ما يلي:

● إعداد مخطط الرسو:

بعد إشعار المؤسسات الوطنية وتأكيدده، وكذا رفع طلب تخصيص مركز متخصص على رصيف النهائي، تشكل لجنة مكونة من ثلاث أعضاء؛ ممثل شركة تسيير واستغلال النهائي، ممثل المؤسسة المينائية المعنية وممثل السفينة (وكيل السفينة).

يعقد الاجتماع بمديرية القبطانية التي تأخذ بعين الاعتبار كلا من الإشعار وطلب تخصيص مركز رسو متخصص على رصيف النهائي وكذا باقي البيانات لاسيما عدد الحاويات الموجهة للتفريغ على أرض هذا النهائي أو تلك المراد شحنها.

وتعتمد مديرية القبطانية في إعداد خطة الرسو، على بعض الأنظمة الإلكترونية⁵، وتخضع في ذلك للنظام الداخلي للميناء، النظام الخاص بشركة تسيير نهائي الحاويات، وكذا المرسوم 01/02 السالف الذكر، لا سيما المادة 75 منه، التي تفرض على لجنة التخطيط، إعداد مخطط بالشكل التالي:

⁵ - soit les VTS (Vessel Traffic Services) soit les VTMS (Vessel Traffic Management and Information Services).

Navire	Armateur	Date d'arrivée prévue	Détails
-----	-----	-----	- Position : - date d'accostage : - numéro du Quai : - début des opérations : - fin des opérations : - date de départ : - nombre de Conteneurs à débarquer : - nombre de conteneurs à embarquer :

● الإعداد لبرنامج تشغيل السفينة:

بمجرد تحديد مركز رسو السفينة على رصيف النهائي، ترسل نسخة من المخطط إلى قسم التخطيط التابع لشركة (département de planning)، ليحدد متطلبات تشغيل السفن المراد استقبالها من معدات وآلات (moyens matériels)، وكذا العمالة اللازمة لتفريغ هذه السفن أو شحنها (moyens humains).

• إشعار مجهز السفينة أو الربان:

وهو إجراء يقع على عاتق وكيل السفينة أو ممثلها وأحيانا السلطة المينائية، حتى يأخذ المجهز بعين الاعتبار، المركز المخصص لرسو هذه السفينة، وكذا تجهيزها بما يتماشى مع متطلبات الميناء المراد الرسو فيه، لا سيما ما تفرضه المواد 65، 66، 68، 69 و71 من المرسوم 01/02 السالف الذكر.

ب. العوامل المتحكمة في إعداد مخطط الرسو:

تخضع عملية إعداد مخطط الرسو لعدة عوامل؛ منها ما يؤثر على المركز المراد تخصيصه لرسوها، ومنها ما يؤثر على نوعية الآلات المستخدمة، على عدد العمالة المطلوبة، وغيرها من الجوانب. وتتعلق هذه العوامل أساسا إما بالسفن المترددة أو بالحاويات نفسها. وسنتعرض فيما يلي باختصار لأهم هذه العوامل.

1. عوامل ذات صلة بالسفينة:

وفي ذلك نحصي عاملين:

• نوع السفينة المراد التعامل معها:

فبعض السفن تحتاج إلى عمق غاطس أكبر، يفوق عمق غاطس أرصفة النهائي، خاصة إذا كانت السفينة من ناقلات الحاويات العملاقة التي تعد أحدث السفن المتخصصة.

• عرض السفينة:

وذلك لمعرفة مدى مناسبة أقصى مسافة يصل إليها ذراع الرافعة الجسرية العملاقة لتتعامل مع أبعد حاوية على سطح السفينة⁶.

وتبقى قائمة العوامل محددة على سبيل المثال ومفتوحة أمام تقدير التقنيين البحريين. وفيما يلي ننتقل للحديث عن العوامل ذات الصلة بالحاويات.

2. عوامل ذات صلة بالحاويات:

إن لعدد الحاويات المناولة وكذا للبطانة المحواة بداخلها تأثير كبير على عملية إعداد مخطط الرسو. فهي ليست مجرد بيانات عادية تملأ بها استمارة طلب الإرساء، وإنما لها دور في تحديد الآلات والمعدات اللازمة، العمالة المطلوبة، فكلما ارتفع عدد الحاويات كلما تطلب الأمر آلات أكثر لاسيما ستافات الحاويات Reachstakers، وكذا عربات النقل الداخلي، كلما تطلب كذلك عمالا أكثر. بالإضافة إلى أن هذا العدد يؤثر أيضا على تقدير الوقت الذي تمضيه السفينة بالرصيف أي على دورة بقاء السفينة.

إن مراعاة جميع هذه العوامل، وكذلك غيرها من العوامل التي يمكن أن تفرضها الظروف إنما يساعد على إعداد مخطط رسو جيد، كما ويساعد كذلك على التطبيق الجيد للعمليات التي تلي خطوة رسو السفينة برصيف النهائي بما في ذلك عملية التفريغ و/أو الشحن والتي سنتحدث عنها في الجزء الموالي.

⁶ - أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2009، صفحة 67.

ثانيا: العمليات المطبقة على السفن عند الرسو

لا تباشر الشركات صاحبة الامتياز عمليات استقبال السفن وعمليات التفريغ مباشرة عند اقتراب السفينة من الرصيف المخصص لها، وإنما تسبق ذلك مجموعة من العمليات تتخذ صفة 'خدمات' تقدم لهاته السفن. وهي من اختصاص السلطة المينائية، أي المؤسسات المينائية نظرا لغياب هذه الأخيرة.

وبالرغم من أنها لا تدخل في اختصاص الشركات صاحبة الامتياز، إلا أنها تعد بشكل أو بآخر التزاما غير مباشر، فهي مجبرة على التعاون مع المؤسسة المينائية وإتاحة الفرصة لها لتقديم خدمات مماثلة وعدم الإقبال على أي نشاط من شأنه عرقلة تقديم هذه الخدمات وإلا اعتبر ذلك خرقا للقانون، فالقانون هو الذي يفرض تقديم هاته الخدمات. ومتى انتهت المؤسسة المينائية من ذلك، جاز للشركات مباشرة عمليات التفريغ و/أو الشحن.

من هذا المنطلق سنتحدث أولا عن هذه الخدمات ثم عن العمليات التي ترد بعدها.

أ. الخدمات المساعدة:

بعد قبول السفن داخل الموانئ، تقوم المؤسسة المينائية دون غيرها بتقديم بعض الخدمات الرئيسية للسفن؛ بما في ذلك القيادة، الإرشاد، القطر والتموين. وسنتحدث فيما يلي باختصار عن كل من هاته الخدمات كونها لا تدخل في اختصاص الشركات صاحبة الامتياز، لكن تبقى مع ذلك تخلل نشاطاتها.

1. القيادة والإرشاد:

ويقصد بالقيادة أو قيادة السفن، تلك المساعدة التي تمنح للربابنة لقيادة سفنهم عند الدخول إلى الموانئ، والرحب وحتى عند الخروج منها. وتقدم من قبل مستخدمين مؤهلين تابعين للسلطة المينائية⁷.

وتعتبر القيادة في نظر القانون الجزائري إجبارية لجميع السفن سواء الوطنية أو الأجنبية⁸ ما عدا بعض الحالات المعفاة قانونا.

أما الإرشاد فهو عملية إمساك حبال السفن والقيام بعقدها وفكها في الأجهزة المخصصة لهذا الغرض على مباني الإرساء⁹. وهي الأخرى تنفذ من قبل أعوان مؤهلين تابعين للسلطة المينائية، يوضعون تحت تصرف ربان السفينة كأعوان له طوال عملية الإرشاد، أي منذ انطلاقه من مركز توقفه إلى غاية رجوعه إلى هذا المركز.

وتنفذ هذه العملية تحت رقابة مصالح تابعة للسلطة المينائية أي المؤسسات المينائية، وكذا تحت مسؤولية ربان السفينة وذلك طبقا للعادات البحرية حسب نص المادة 90 ف3 من نفس المرسوم. أما عن مخططات حبال الرسو وكذا أنواع الحبال المعتمدة وغيرها من الشروط التي تتم هذه العملية في ظلها، فتتحكم فيها السلطة المينائية التي تدرجها في النظام الخاص بالميناء.

ويخضع القائمون بخدمة الإرشاد، لأحكام المرسوم التنفيذي رقم 06-08 الذي يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ¹⁰.

7 - المادة 88 من المرسوم 01/02 السالف الذكر، الفقرة 1.

8 - المادة 88 من المرسوم 01/02 السالف الذكر، الفقرة 2.

9 - المادة 90 من المرسوم 01/02 السالف الذكر.

10 - المرسوم التنفيذي رقم 06-08 المؤرخ في 9 ذي الحجة عام 1426 الموافق 9 يناير سنة 2006، يحدد تنظيم الإرشاد والمؤهلات المهنية للمرشدين وقواعد ممارسة عملية الإرشاد في الموانئ، الجريدة الرسمية، العدد 02، 2006.

2. القطر والتموين:

يشمل القطر في مفهوم القانون الجزائري عمليات جر ودفع السفن؛ مناورات إرساء وانتقال أو إبحار السفينة؛ المرافقة والمساعدة في تنفيذ مناورات أخرى في ملاحاة السفينة¹¹. وتمارس هذه العمليات بواسطة سفن قاطرة قادرة على إنجاز هذه العمليات تتوافر فيها مؤهلات تتماشى وطبيعة هاته العمليات.

ولا يعد القطر إجباريا، غير أنه بإمكان السلطة المينائية أن تفرض على ربابنة السفن الاستعانة بقاطرات قبل أي حركة أو تنقل، ولها في ذلك أيضا أن تفرض كل إجراء يعتبر ضروريا لتنفيذ المناورات شرط احترام قواعد الأمن والنظام والشرطة الخاصة بالميناء. وفي هذا الشأن فإن مدلول المناورة ينصرف إلى أنها تغيير مسيطر عليه لاتجاه أو حركة مركبة أو سفينة أو طائرة¹².

وبالرغم من أن نشاط القطر أصبح نشاطا تجاريا مينائيا يمكن ممارسته من قبل كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري¹³، وذلك عن طريق عقد الامتياز الذي نظم أحكامه المرسوم التنفيذي 139/06 المحدد لشروط ممارسة واستغلال نشاطات القطر، المناولة والتشوين، السالف الذكر، إلا أن المؤسسات المينائية الوطنية لا زالت تحتكره إلى حد الساعة، والأكثر من ذلك فإن الموانئ الجزائرية بحسب إفادة البعض قلما تشهد نشاطا مماثلة.

أما عن التموين فيقصد به إمداد السفن بالمواد الغذائية والوقود السائل والزيوت وغيرها من المواد المخصصة إما لحاجات طاقم السفينة و/أو لركابها و/أو السفينة في حد

¹¹ - المادة 94 من المرسوم 01/02 السالف الذكر.

¹² www.almaany.com

¹³ - المادة 892 من القانون 05/98 المؤرخ في 01 ربيع الأول 1419هـ الموافق لـ 25 يونيو 1998، يعدل ويتم الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 47، الصادرة في 03 ربيع الأول 1419، الموافق لـ 27 يونيو 1998، ص3.

ذاتها¹⁴. وتقدم هذه الخدمات من قبل ممولين معتمدين، في ظل شروط محددة سلفا. كما يمكن أن تشمل خدمة التموين، تزويد المنشآت الأرضية والسفن بالمياه العذبة والطاقة والإنارة الكهربائية الضرورية لسير المنشآت من طرف السلطة المينائية وذلك وفقا للمادة 97 من المرسوم التنفيذي 01/02 السالف الذكر.

وبمجرد تقديم هذه الخدمات، تصبح السفينة جاهزة للشحن أو تفريغ الحاويات على رصيف نهائي الحاويات. لكن القيام بالإجراءات السالفة الذكر، يخضع لبعض الضوابط، وهي ما سنتحدث عنه لاحقا.

ب. عمليات الشحن والتفريغ:

بعد قيام السلطة المينائية بتقديم بعض الخدمات الرئيسية للسفن التي وصلت إلى الرصيف، بما في ذلك القيادة، الإرشاد والقطر، تنتهي مهمتها هنا، لتباشر بعد ذلك الشركة صاحبة امتياز نهائي الحاويات عمليتي الشحن والتفريغ، وفقا لمخطط الذي سبق وأعدته.

ويفرض المنطق أن تكون عملية التفريغ هي العملية الأولى التي تشرع الشركة في تنفيذها، قصد فسخ المجال لعملية الشحن لاحقا والتي تستوجب مساحة لابأس بها، ولو كانت الجزائر في هذه الحالة تعد من أكثر الدول استيرادا وأقلها تصديرا¹⁵، لكن مع ذلك لا يمكننا إهمال نشاط الشحن بموانئها ولاسيما بالنهائيات محل اتفاقيات الشراكة، أين تسعى الشركات صاحبة الامتياز جاهدة لشحن وتفريغ هذه السفن في الأجل المطلوبة، خاصة وأن طول دورات السفينة هو المشكل الذي لطالما عانت منه هذه النهائيات. ويفرض عليها قبل الشروع في عمليات مماثلة تحديد¹⁶ وتحضير كل الشروط والوسائل المادية والبشرية المستخدمة في

¹⁴ - المادة 96 من المرسوم 01/02 السالف الذكر.

¹⁵ - « Quelques politiques de sécurité alimentaire pour l'Algérie à l'Horizon 2025 », séminaire sur la sécurité alimentaire, disponible sur <http://www.ceneap.com.dz/pdf>

¹⁶ - فالتحديد غالبا ما يتم ضمن مخطط التشغيل الذي تعده هذه الشركات بعد تلقيها لمخطط رسو السفينة من قبل مديرية القبطانية، أي هو تحضير افتراضي، في حين أن التحضير فهو ملموس.

عملياتي الشحن والتفريغ والسحب وذلك حسب كل من المادتين 47 و 49 من المرسوم 01/02 السالف الذكر.

انطلاقا من ذلك، سنشرع أولا في الحديث عن عملية التفريغ والإجراءات المتبعة في ذلك من قبل الشركات، ونفس الشيء بالنسبة لعملية الشحن التي سنتحدث عنها في الجزء الثاني.

1. عمليات تفريغ السفن:

يعرف التفريغ بأنه العملية المادية التي تتطوي على إنزال البضاعة من السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو في سفن التغذية les feeders إذا كانت السفينة راسية بعيدة عن الرصيف¹⁷.

فبعد الرسو وبعد الحصول على إشارة حرية التصرف¹⁸، يقوم أعوان المناولة التابعين لشركة المشروع بالصعود إلى ظهر السفينة، ثم فوق الحاويات لفك أدوات تثبيت الحاويات من كابلات وحبال. بعد ذلك ينتقل الاختصاص لعمال الأوناش الذين يقومون بتفريغ الحاويات من على سطح السفينة بدءا بالحواية الموجودة في الأعلى أي أعلى طبقة حاويات موجودة على سطح هذه السفينة من جانبها المحاذي للرصيف، ويستمر هؤلاء العمال على نفس الوتيرة حتى انتهاء تفريغ كامل الطبقة العلوية أفقيا أي تفريغ السطح من الحاويات¹⁹. بعد ذلك ينتقل هؤلاء العمال إلى تفريغ الحاويات الموجودة داخل العنابر تحت سطح السفينة بالاعتماد على النظام الرأسي أي طبقة تلو الأخرى من نفس الصف، ويعتمد في هذه العملية على رافعات الرصيف بالنسبة لكل من شركة نهائي بجاية المتوسطي وميناء جن-جن العالمي، أو الرافعات المتحركة MHC بالنسبة لشركة ميناء الجزائر العالمي.

17 - عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية 1983، ص 85.
18 - وهي إشارة تُمنح من قبل السلطة الصحية البحرية تدل على عدم وجود خطر على الأعوان عند صعودهم على متن السفينة، وتفرض تحصيلها المادة 2/82 من المرسوم 01/02 السالف الذكر.

19 - أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 298.

ويتعين على هؤلاء العمال عند مباشرة هاته العمليات، مراعاة بعض العوامل التقنية ذات الصلة بهيكل السفينة، قصد الحفاظ عليه ودفع المسؤولية في حالة ظهور أضرار، نذكر منها²⁰:

◀ اتزان السفينة: بحيث يتوجب عليهم تفريغ عدد مناسب من الحاويات المرصوصة على السطح قبل الانتقال إلى تفريغ العنابر (الجهة الواقعة تحت السطح).

◀ الميل الطولي: أو الاتزان الطولي للسفينة، بحيث يتعين عليهم تحقيق التوازن بين تفريغ مقدمة السفينة وبين مؤخرتها، وفي حالة عدم مراعاة ذلك، والقيام مثلا بتفريغ عدد كبير من مقدمة السفينة أولا يمكن أن نشهد هنا ارتفاع مقدمتها عن المؤخرة بشكل لا تكون فيه السفينة في وضع أفقي، الأمر الذي يمكن أن يعرقل عملية تفريغ باقي الحاويات أو أن يتسبب في تضرر السفينة.

◀ تجنب الاجهادات التي يمكن أن تطل بدن السفينة من خلال عدم تفريغ عنبر كامل وترك الذي بجانبه دون تفريغ.

◀ الميل العرضي: بحيث يجب تفريغ الحاويات بالتساوي والتوازي بين الجانبين الأيمن والأيسر وإلا فسنلاحظ ميل السفينة على أحد الجانبين، علما أن هذا الميل يتسبب في تضرر المنشآت العلوية للسفينة.

وعموما فهي عوامل تقنية ينبغي على الشركات صاحبة الامتياز تكوين وتوعية طاقمها بها، تفيد كلها في درء المسؤولية عن هاته الشركات أو على الأقل تقادي المسؤولية التي يمكن أن تتجم في حالة تضرر السفينة أثناء مباشرة عمليات التفريغ بما في ذلك عمليات فك الحاويات عن بعضها البعض (désarrimage)، خاصة وأن احتكار شركات الامتياز

²⁰ أيمن النحرأوي، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 107.

لهذه الأنشطة - بالرغم من أنه احتكار طبيعي ناتج عن ملكيتها للمعدات المعتمد- يشكل أساسا لهذه المسؤولية.

2. عمليات شحن السفن:

وهي عملية رفع البضاعة أو الحاويات ووضعها على ظهر السفينة²¹؛ بحيث يتم نقل الحاوية الموجهة للتصدير من الرصيف لتحميلها على السفينة.

وفي حقيقة الأمر، تسبق هذه العملية، مرحلة تحضيرية؛ تنطوي على إعداد ما يسمى بمخطط الشحن، الذي تحصي فيه الشركات صاحبة الامتياز بالتعاون مع وكيل السفينة/الوكيل الملاحي العناصر التالية: عدد الحاويات المراد شحنها على السفينة، أنواع هاته الحاويات (من حيث الأبعاد والأشكال والمضمون)، مساحات الشحن المتاحة في السفينة أي الطاقة الاستيعابية الشاغرة بداخلها، هيكل السفينة ونوعها (عملاقة أم سفينة تغذية)، لتجمع كل هذه البيانات وتقوم برسم خطة تستيف الحاويات داخل هذه السفينة. وتختلف خطة التستيف من شركة لأخرى.

بعد ذلك، تقوم الشركة بالاعتماد على منظومة تحديد مواقع الحاويات داخل ساحة النهائي الخاصة بالحاويات الموجهة للتصدير، لتحديد ورصد مكان الحاوية المراد شحنها وتمكين عامل الونش من التوجه إليها مباشرة وبالتالي تقليص عدد التحركات في الساحة. ليقوم هذا الأخير برفعها ووضعها على جانب الرصيف المحاذي للسفينة تحضيراً لعملية الشحن. ويشتمل التحديد على العناصر التالية: رقم الحاوية، المنطقة التي تتواجد بها الحاوية، الصف المرصوفة به، وكذا رقم الطبقة.

وبعد وضع كل الحاويات على الرصيف، تباشر الشركة عملية الشحن الفعلي على ظهر السفينة، وتعتمد في ذلك على رافعات الرصيف، وكذا الناقلات السرجية..

²¹ عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 85.

وتستوجب عملية شحن الحاويات على ظهر السفن، القيام بعمليات الرص والترتيب، ويقصد بها ترتيب الحاويات داخل عنابر السفينة وكذا على سطحها بشكل يضمن عدم تحركها وثباتها أثناء الرحلة البحرية، وكذا بشكل يحفظ للسفينة توازنها²².

²² - طيب ابراهيم ويس، التنظيم القانوني لعمليات المناولة المينائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2010/2009، ص44.

المراجع:

- الأمر 76-80، المؤرخ في 29 شوال 1396 الموافق لـ 23 أكتوبر 1976، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 29، صادرة في 21 ربيع الثاني 1397 الموافق لـ 10 أبريل 1977، ص 496، المعدل والمتمم.
- القانون 05/98 المؤرخ في 01 ربيع الأول 1419هـ الموافق لـ 25 يونيو 1998، يعدل و يتم الأمر 80/76 المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 47، الصادرة في 03 ربيع الأول 1419، الموافق لـ 27 يونيو 1998، ص 3.
- المرسوم التنفيذي رقم 01/02، المؤرخ في 22 شوال 1422 الموافق لـ 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية رقم 01، الصادرة بتاريخ 2002/01/06، ص 3.
- أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2009.
- الممارسات الجيدة في تطبيق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ البحرية في الدول الأعضاء في الإسكوا، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، الأمم المتحدة، نيويورك 2007
- طيب ابراهيم ويس، التنظيم القانوني لعمليات المناولة المينائية، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، 2010/2009.
- عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري،الدار الجامعية 1983.

- « Quelques politiques de sécurité alimentaire pour l'Algérie à l'Horizon 2025 », séminaire sur la sécurité alimentaire, disponible sur <http://www.ceneap.com.dz/pdf>

للإحالة لهذا المقال :

المأحي فاطمة الزهراء شريفة : " التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات (دراسة حالة نهائيات الحاويات في الجزائر) "، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد 03، العدد 01، السنة 2016، ص ص (73 - 92).