

إعادة النظر في مهام السلطة المينائية

المحامي فاطيمة الزهرة شريفة⁽¹⁾

مقدمة:

عندما أصبحت وضعيات الاحتكار المينائي تُشكّل عبئا على السلطات المينائية بحيث تفرض عليها ممارسة كلّ من الوظائف السيادية والأنشطة التجارية المينائية، وصعوبة التوفيق بين المهمتين مما أدّى إلى نقص وتراجع مردودية هذه المرافق المينائية، لجأت بعض الدول إلى اعتماد مبدأ توزيع الوظائف بين هذه السلطة وبين القطاع الخاص⁽²⁾ في سبيل الحصول على خبرة التسيير من جهة وكذا تمويل كاف لتغطية مختلف المشاريع الاستثمارية، خاصة تلك المتعلقة بإنشاء البنى التحتية⁽³⁾. واعتمدت في ذلك خاصة مُختلف أساليب التسيير المينائي الحديثة كالشراكة عام خاص و البوت⁽⁴⁾، ليعكس لنا ذلك انتقالا من نموذج تسيير شبه عمومي للمال المينائي إلى نماذج تعتمد إدماجا قويا للقطاع الخاص في عمليات التسيير المينائي.

وقد ساهم اعتماد الشراكة عام/خاص كمفهوم عام يجمع بين أوجه التعاون الحديثة بين القطاعين العام والخاص بما في ذلك البوت ومشتقاته، أو كمفهوم خاص⁽⁵⁾ يمثل نظاما مُستقلا يقوم على التمويل المُختلط لشركة واحدة تتولى تنفيذ مشروع مُعَيّن، ساهم في تغيير معالم التسيير المينائي وتعزيز مبدأ تحرير الأنشطة التجارية المينائية من وضعيات الاحتكار الممارسة من قبل السلطات المينائية. ومن الدول من حافظت على وضعية الاحتكار بالمرفق المينائي، وأخرى تنازلت تنازلا كُليا عن هذا المرفق

1 طالبة سنة ثالثة دكتوراه، كلية الحقوق-جامعة وهران 2- الجزائر

2 وهو ما سمي في الجزائر ب«مبدأ تحرير الأنشطة التجارية المينائية» الذي أقرته المادة 892 من القانون 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 المعدل والمتمم للأمر 80/76 المؤرخ في 1975/10/26، المتضمن القانون البحري الجزائري.

3 Jean DERBIE et Cécile AUBY, approches des réformes portuaires européennes et nord-américaines (Canada), synthèse réalisée dans le cadre des études centrales de la direction générale de la mer et des transports, institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), avril 2009, page 6.

4 خاصة وأن الأساليب التقليدية كالامتياز المينائي التقليدي والتأجير لم تعد تف بالغرض.

5 كون أن الفقه لم يجمع على مفهوم واحد للشراكة عام/خاص، فمفهم من يرى فيها مفهوما عاما يجمع بين كل أنواع التعاون بين القطاعين العام والخاص، ومنهم من يرى فيها نظاما مستقلا يقوم على التمويل المختلط من قبل القطاعين لمشروع واحد، من خلال إنشاء شركة مُختلطة الأموال une joint-venture، تتحول إلى صاحبة امتياز تنفيذ هذا المشروع، ولم يتوصل الفقه إلى حد يومنا هذا إلى رأي موحد.

لصالح القطاع الخاص، الأمر الذي خلق تعددا في أنواع الموانئ وغير من وظائف السلطات المينائية بها. من هنا يُثار السؤال حول هذا التغيير الذي مس دور هذه الهيئات وبالتالي غير من نظام تسيير الموانئ نفسها؟ وكذا عن هوية هذا الشريك الجديد أو بالأحرى هذا المتدخل المينائي الجديد الذي أصبح ينافس السلطة المينائية في ممارسة المهام المنوطة بها أو ربما حتى يهدد وجودها؟

والاجابة على هذه الإشكالية تقتضي التوقف عند نقطتين:

- الأولى تتعلق بأنظمة التسيير المينائي الجديدة التي خلقها هذا التغيير في دور السلطة المينائية.
- أما الثانية فتتعلق أساسا بهوية هذا المتدخل المينائي الجديد الذي أصبح يُنازع هذه السلطة في مهامها .

أولاً: أنظمة تسيير الموانئ:

إن اعتماد نظام الشراكة عام/خاص في الموانئ خلف ضرورة إعادة النظر في المهام المكلفة بها، فبعدما كانت قائمة بكل من المهام ذات الطابع السيادي و تلك ذات التجاري لوحدها أي بعملية التسيير المينائي برمتها، استوجب عليها الأمر تقاسم هذه الأدوار مع القطاع الخاص أي الشريك في حدود متطلبات المشروع الذي أبرم لأجله عقد الشراكة أو بالأحرى عقد التمويل.

ولأن المهام السيادية بما في ذلك تطوير الأملاك العمومية للميناء وصيانتها وتسييرها والمحافظة عليها⁽¹⁾ لا يمكن إشراك القطاع الخاص فيها بحكم طبيعتها -ووصف سيادية كفيل بالشرح- فقد جرت العادة في مختلف موانئ العالم أن يتم التنازل عن ممارسة الأنشطة المينائية ذات الطابع التجاري لصالح الخواص المتعاقدين وذلك بحكم الخبرة والمعرفة التي يحوزونها في هذا المجال، ليمارسوها بموجب عقود الامتياز التي يفرضها نظام الشراكة عام/خاص.

ونظرا لتشعب الأنشطة المينائية التجارية، تم تقسيم الموانئ في بادئ الأمر إلى حظائر، يختص كل منها في نشاط تجاري بحري معين، وفي ذلك نجد حظيرة الحاويات، حظيرة الحبوب، حظيرة الصب،... إلّا أنّ ارتفاع أعداد المبادلات التجارية التي تتم عن طريق البحر، رفع من وتيرة عمل هذه الحظائر ولاسيما تلك الخاصة بالحاويات، أين استدعى الأمر تحويل هذه الحظائر إلى محطات متخصصة عرفت بـ «النهايات المينائية»، والتي يقصد بها تلك الأراضي المينائية الضرورية والمجهزة لمناولة نوع معين من البضائع قد تكون إما حاويات، إما حبوب، إما بضائع سائبة،... إلخ وتخزينها إلى غاية تسليمها إما للنقل البحري إذا كانت من زمرة الصادرات وإلا للنقل البري أو الناقل عن طريق

1 المادة 891 من القانون 05/98 السالف الذكر، ولا شك أن المهام هي نفسها في جميع الدول.

السكك الحديدية أو للمرسل إليه نفسه إذا كانت من زمرة الواردات. لتتغير بذلك البنية الهيكلية للميناء ويتحول بذلك إلى مجموعة من النهائيةات المينائية⁽¹⁾.

إن هذا التغير الذي مس البنية الهيكلية للميناء، سهل من عملية توزيع الأدوار بين السلطة المينائية والقطاع الخاص المتعاقد والذي عرف كما سبق القول ب «مُشغل النهائي المينائي».

لكن بالرغم من كل هذه التطورات التي مست المجال المينائي: سواء من حيث بنية الميناء أو من حيث ظهور أساليب تسيير جديدة وأحكام جديدة تنظم تدخل القطاع الخاص، إلا أنه لم يتم الاعتراف بذلك من قبل جميع الدول، بل ولم يتم الإجماع على نسبة معينة يشارك في حدودها القطاع الخاص، فالسلطات المينائية في بعض الدول احتفظت بممارسة كل الأنشطة المينائية سواء ذات الطابع السيادي أو التجارية، وأخرى تنازلت عن استغلال بعض ملكياتها لصالح الشركات الخاصة، وأخرى اعتمدت الشراكة عام/خاص في الموانئ التي تشرف عليها لتعرف بذلك تدخلا قويا للقطاع الخاص لاسيما لتسيير النهائيةات المينائية، وهناك من سكت مسلكا مُغايرا تماما بحيث لجأت إلى خصوصية كل الأنشطة المينائية كما سترى لاحقا.

إن هذا الاختلاف أدى في النهاية إلى تعدد الأنظمة المعتمدة لتسيير الموانئ، مما دفع ببعض الهيئات الدولية إلى تصنيفها كنماذج أساسية وأنظمة رائدة في تسيير وإدارة الموانئ، يقوم كل منها على أساس نسبة مُشاركة القطاع الخاص في عملية التسيير هذه، ومدى مُشاركة السلطات المينائية كذلك. وأول هذه الهيئات البنك العالمي الذي صنفها إلى أربعة:

- نظام الميناء الخادم
- نظام آلية الميناء
- نظام الإدارة المالكية
- نظام الموانئ الخاصة

أولاً: نظام الميناء الخادم service port أو port opérateur :

ويُعرف أيضا بموانئ التسيير المركزي، تغطي عليه مُشاركة القطاع العام، وإن صح القول فإنه النموذج المثالي لاحتكار السلطة المينائية للمرفق المينائي، فالدولة هنا مُمثلة بالسلطة المينائية إضافة إلى كونها مالكة الميناء، فإنها تقوم باستغلاله في مُجمله، ضمان عمليات المناولة، وفي ظروف استثنائية

1 للمزيد من المعلومات حول النهائيةات المينائية، راجع مقال الماحي فاطيمة الزهرة شريفة، «النهائيات المينائية، نهائيات الحاويات... مفاهيم مينائية جديدة»، مجلة الندوة للدراسات القانونية، العدد الثامن 2016.

تسمح لطاقم عمل خاص مؤهل (un personnel privé qualifié) بالقيام بعمليات المناولة.

ومنه فالسلطة المينائية في ظلّ نظام مماثل تحتفظ بكامل سلطاتها وتمارس الوظائف: الإدارية والتجارية. وفي حقيقة الأمر، فإن هذا النظام يُساعد أكثر الدول ذات القدرة المالية الكافية، أو السلطات المينائية المستقلة ماليا والتي تتمتع بفائض في الميزانية لا تحتاج معه إلى أي تمويل خارجي.

ثانياً: آلية الميناء **port outil** أو **port outillage** :

ويُعرف كذلك بنظام «الميناء أداة». وفي ظلّه، فإنّ كلا من المنشآت، البنى التحتية ومعدات المناولة تعود ملكيتها للسلطة المينائية، التي تعهد باستغلال هذه المعدات إلى شركات المناولة الخاصة أي القطاع الخاص، إمّا في إطار نظام التمويل المُختلط أي الشراكة المينائية بالمفهوم الذي نحن بصدد دراسته، وإلا ففي إطار عقود امتياز طويلة المدة أو عقود تأجير محدودة المدة⁽¹⁾. أما عن اليد العاملة، فيمكن أن تكون مُستخدمة من قبل السلطة المينائية، لكنها تخضع في عملها لسلطة المستأجر أو صاحب الامتياز.

ومنه فإنّه في نظام آلية الميناء، تبقى مُشاركة القطاع العام مهيمنة على المرفق المينائي، في حين تُحصر مُشاركة القطاع الخاص في أغلب الأحيان في مُجرد القيام بنشاط المناولة المينائية على الأرصفة بالاعتماد على معدات وتجهيزات تعود ملكيتها للسلطة المينائية، الأمر الذي يجرد القطاع الخاص من المسؤولية، بحيث تعود في مجملها على السلطة المينائية باعتبارها المالكة.

وقد لقا هذا النظام رواجاً في أوروبا الغربية لفترة ليست ببعيدة، لكن نظراً لعدم فعاليته لكونه يحتفظ بأغلب الأعباء على السلطة المينائية لاسيما في مجال المسؤولية وما قد ينجر عن ذلك من نزاعات، في الوقت الذي تسعى فيه الدول إلى تجريد هذه السلطة من المسؤولية وتخفيف الأعباء المالية عنها، تخلت عنه لتنتهج أنظمة تسيير أخرى. وحالياً بالكاد نلمح تطبيقه في البلدان الأوروبية ما عدا فرنسا التي طبقته إلى غاية سنة 2008، بعد إصدارها لقانون الإصلاح المينائي⁽²⁾ واعتمادها لنظام الإدارة المالكة.

ثالثاً: نظام الإدارة المالكة **landlord port** أو **port foncier** :

ويُعرف كذلك بنظام حيابة الميناء، وفي ظلّ هذا النظام، فإنّ ملكية المنشآت والبنى التحتية المينائية تعود للسلطة المينائية، أمّا عن المعدات والتجهيزات، فهي من مسؤولية القطاع الخاص. إذ تقوم

1 A.BOUMESSILE, le système portuaire algérien, une problématique ? page 18.

2 La loi n° 2008-660 du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, J.O.R.F du 5 juillet 2008, page 10817.

السلطة المينائية في إطار علاقة شراكة مينائية، بتكليف القطاع الخاص بتجهيز هذه البنى التحتية وتطويرها واستغلالها تجاريا، لتبقى وظيفتها في هذا الشأن هي تحديد وضمان احترام وتطبيق قواعد المنافسة بين مُختلف المتدخلين الخواص⁽¹⁾. ويظهر القطاع الخاص هنا في شكل شركة أو مؤسسات متخصصة في المناولة⁽²⁾.

وقد أصبح هذا النظام المرجعية الدولية الرائدة في تنظيم وإدارة الموانئ⁽³⁾، لما يُزيله من عبء على الدولة بصفة عامة، والسلطة المينائية بصفة خاصة، إذ أنه يُتيح فرصة الاستفادة من رؤوس الأموال الخاصة بشكل يُساهم في تطوير الموانئ وترقيتها، مع الإبقاء على السلطة المينائية كفاعل رئيسي و مسؤول عن ضبط المنافسة بين الفاعلين الخواص ومراقبة عمليات المناولة.

رابعا: الموانئ الخاصة ports private أو ports privés

وهو آخر تصنيف للبنك الدولي، ويُعد نظام الموانئ المتخصصة نقيضا للميناء الخادم، فإذا كانت الدولة مُمثلة بالسلطة المينائية هي التي تتولى إدارة الميناء وتمويله في ظلّ نظام الميناء الخادم، الأمر الذي يعكس احتكارا كليا لهذا المرفق العام، فإنّ الأمر مُختلف تماما في ظلّ نظام الموانئ الخاصة، إذ تتنازل الدولة عنه تنازلا كليا أو شبه كلي لصالح القطاع الخاص، ما عدا إذا تعلق الأمر بالعمليات المرتبطة بسيادة الدولة⁽⁴⁾ بما في ذلك تنظيم ومراقبة الممرات المؤدية إلى الموانئ الوطنية، التي تمارسها هيكل السلطة العامة ممثلة في شرطة الحدود، الجمارك ومصالح الصحة.

وقد تم اعتماد هذا النظام في قطاع الموانئ ابتداء من سنة 1982 ببريطانيا، من خلال التنازل عن عمليات الشحن والتفريغ في الموانئ لصالح القطاع الخاص. وفي عام 1991، تمّ تحويل ملكية بعض الموانئ للقطاع الخاص مثل ميناء تيلبيري Tilbury و ميناء ميدواي Midway⁽⁵⁾.

وهو نظام يتماشى أكثر مع التطبيق المُتطرف لنظام الرأسمالية، وفي هذا الإطار نجد العديد من الدول التي اعتمدته لتسيير موانئها، نذكر منها المملكة المتحدة البريطانية، والتي شملت عملية الخصخصة فيها أكثر من 21 ميناء، بما يُعادل ربع النقل المينائي الوطني بها وذلك في سبيل ضمان قدر

1 ABOUMESSILE, op.cit. page 18.

2 Claire MERLIN, l'outil contractuel majeur en France : la convention de terminal, annales IMTM 2013, page 115.

3 Claire MERLIN, op.cit. page 116.

4 ABOUMESSILE, op.cit. page 18.

5 عبد الرزاق يوسف نصر الله، د. فوزية غالب عمر سعدون، ميناء أم قيصر... الواقع والمشكلات وامكانيات التطوير / جامعة البصرة/ كلية الإدارة والاقتصاد، ص 241، متوافر على: <http://www.isaj.net/isaj/func?ald&fulltext=62887>

كاف من المنافسة الحرة بين هذه الموانئ⁽¹⁾.

وتتم خصوصية الميناء بطريقتين:

- إمّا التنازل عن الميناء كليا لصالح القطاع الخاص من خلال عقود بيع.
- وإمّا التنازل عن حق استغلال وبناء محطات خاصة داخل الميناء.

وحاليا فإنّ أبرز مثال عن اعتماد نظام الموانئ المتخصصة، هو ما يجري في اليونان في محاولة لبيع ميناء بيرى Port de Pirée للمتعاملين أجانب يحملون الجنسية الصينية⁽²⁾ وهكذا نرى أنّ هذا النظام يعتمد مبدأ التخفيف المتطرف لأعباء ومهام السلطة المينائية.

إن هذا التعدد في الأساليب اعتماد أسلوب واحد ، فكثير من الدول المتعددة الموانئ من تعرف تنوعا في الأساليب كل بحسب مُعطيات كل ميناء واحتياجاته، كما أنه لا يعني من جهة أخرى أن إعادة النظر هذه تستند في كل الأحوال إلى نص قانوني معين، فمن الدول من اتجهت بلغة قانونية صريحة إلى تحديد أسلوب التسيير المينائي الخاص بها، وأخرى لم تقبل قانونا وكتابة على خطوة ماثلة، لكن تطبيقها لأحد الأساليب يعرف توزيعا ضمنيا للأدوار فيما بين السلطة المينائية وهذا المتدخل الجديد. بعد الحديث عن هذا التعدد في أنظمة تسيير الموانئ ننتقل الآن للحديث عن هوية المتدخل الجديد الذي كان له الدور الأكبر في إحداث هذا التعدد.

ثانيا: مشغلي النهائيات المينائية: متدخل مينائي جديد

يفترض نظام الشراكة عام/خاص في القطاع الخاص: كلّ من الخبرة والتمويل، أو على الأقل الضمانات الكافية للتمويل. وفي حقيقة الأمر، فإن الخبرة هي ضمان للقروض التمويلية، فإثبات النجاح في مجال مُعين من جهة، كافٍ لإقناع هيئة بنكية والحصول على قرض لتمويل هذا المشروع. لذا فليس هناك أفضل من الشركات التي أثبتت تدخلًا مينائيًا قويا خاصة في مجال الأنشطة المينائية التجارية، لتمثيل القطاع الخاص في علاقة الشراكة المينائية. على أنّ هذه الشركات غالبا ما توصف بـ «مشغلي النهائيات المينائية» كون أنّ كلاً منها يُمارس نشاطا تجاريا يحتضنه أحد النهائيات المينائية.

إنّ تسمية «مشغلي النهائيات المينائية» لم تنل أي حظّ من النصوص القانونية، بالرغم من الدور

1 حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر l'EPAL ، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر ، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير ، 2008/2007، ص88.

2 Pour plus d'information sur l'évènement de la privatisation du port de Pirée, voir l'article disponible sur ce lien : <http://www.latribune.fr/economie/union-europeenne/la-grece-relance-la-privatisation-du-port-du-piree-476386.html>

الذي يُؤديه هؤلاء، مما يفرض علينا محاولة تحصيل مفهوم هذه العبارة بحسب رأي الفقه وكذا بحسب بعض الدراسات التي يمكن الاستدلال بها، كما يُحتم علينا من جهة أخرى استعراض أهم مشغلي النهايات المينائية عبر العالم وذلك في الجزئين المواليين.

مُشغلي النهايات المينائية: مفهوم جديد:

في الأصل، فقد ارتبط ظهور هذا المفهوم الجديد بظهور «النهايات المينائية»⁽¹⁾، وذلك للدلالة على الوظيفة الممارسة على أرض هذه النهايات، أكثر من الدلالة على مهنة مُحددة ومنظمة قانوناً⁽²⁾.

وينطبق المفهوم على كل هيئة مينائية عامة (أي سلطة مينائية تماما كما هو الحال بالنسبة لسلطة ميناء بورتاك بسنغافورة والتي بعد أن أثبتت جدارتها في تسيير النهايات المينائية لاسيما نهايات الحاويات تحولت إلى شركة خاصة رائدة في تسيير نهايات الحاويات في تعاملها مع باقي الدول) أو هيئة خاصة، تُعنى بالتكفل بالبضائع قبل أو بعد عملية النقل البحري، لتعرف بعد رواج النهايات، بتسمية «مُستغلي» (مُشغلي نهايات الحاويات)⁽³⁾.

ولم تنل هذه العبارة أي حظ من النصوص القانونية، إذ لم نشهد أي قانون وطني أو نص دولي يُعرّف «مشغل نهائي مينائي» أو «مُستغل نهائي مينائي»، ما عدا المادة الأولى من اتفاقية فيينا المبرمة في 19 أبريل 1991 حول مسؤولية مُشغلي نهايات النقل⁽⁴⁾، ولو أنّ هذه الاتفاقية لم تدخل بعد حيز النفاذ، لكن مع ذلك يمكن الاعتداد بها لمعرفة مدلول عبارة «مُشغل النهائي». وفي ذلك نجدها تنص على ما يلي: «مستغل النهائي هو كل شخص في إطار ممارسته لمهنته، يتكفل بحضانة البضاعة محل عقد نقل دولي من أجل تنفيذ خدمات ذات صلة بالنقل مُطبقة على هذه البضاعة، في منطقة خاضعة لسيطرتة أو له حق الوصول إليها أو حق استخدامها». واستقراء المادة، يدل على أنها تضيي طابع التشوين على مهمة مشغل النهائي أكثر، فال المادة قد وظفت عبارة «يتكفل بحضانة البضاعة» أي أنه يقوم بعمليات حراسة هذه البضاعة والتي تدخل في حكم التشوين، هذا من جهة، ومن جهة أخرى

1 Axelle JOUVE, les terminaux à conteneurs portuaires, mémoire de Master 2 de droit maritime et de transports, université Paul Cézanne, Aix-Marseille 3, 2007/2008, page 14.

2 وفي هذا الإطار لابد من التمييز بين كل من الوظيفة والمهنة، فالوظيفة تعرّف بأنها كيان نظامي يتضمن مجموعة من الواجبات والمسؤوليات التي توجب على شاغلها التزامات معينة مقابل تمتعه ببعض الحقوق والمزايا، وعرفت كذلك بأنها وحدة من وحدات العمل، تتكوّن من عدة أنشطة مُجمّعة مع بعضها في المضمون والشكل، في حين أنّ المهنة، فُيُراد بها مجموعة من الأعمال التي تتطلب مهارات مُعينة يُؤديها الفرد من خلال ممارسات تدريبية (المنتدى العربي لإدارة الموارد البشرية). <http://html.hr36226.com.hrdiscussion.www/>

3 Les exploitants des terminaux portuaires ou bien les opérateurs des terminaux portuaires..

4 La convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international du 19 avril 1991, non entrée en vigueur à ce jour.

نجد أن عبارة « من أجل تنفيذ خدمات ذات صلة بالنقل مُطبقة على هذه البضاعة » تحمل في طياتها إشارة إلى عمليات المناولة من شحن هذه البضائع، رصها، فكها، تخزينها وتفريغها لاسيما وأننا في إطار عقد نقل بحري دولي إن لم نسمه بعقد نقل متعدد الوسائط لأن الأمر سيحتم تغيير وسيلة النقل المعتمدة إما قصد إخراج البضاعة من الميناء وإلا فلإدخالها إليه، ومنه فمشغل النهائي يأخذ في هذا الإطار صفة «مناول».

ومنه فمشغل النهايات المينائية وفقا لهذه الاتفاقية يلعب الدورين: مشوّن ومناول، ويمكن القول عموما أن أسلوب الشراكة المينائية هو الذي خول له ذلك ودليل ذلك هو عبارة « في منطقة خاضعة لسيطرته، من نفس المادة.

وفي نفس السياق، فإنه من الباحثين من يرى للمادة تفسيرا آخر، بحيث يجدها تشير إلى أن تدخل مُشغلي النهايات المينائية يتم إما قبل مُقاوّل المناولة، بهدف التسليم اللاحق لها إما للمرسل إليه أو لممثله، وإما قبل عملية النقل البحري، ليتولى في هذه الحالة استقبالها من الشاحن أو ممثله، بهدف التسليم اللاحق لها لشركة مناولة تعمل لحساب الناقل البحري الذي يختاره⁽¹⁾.

ويبقى المفهوم إلى حد يومنا هذا لا نصيب له لا من النصوص القانونية ولا من الدراسات الفقهية، لكن مع ذلك يمكن القول بأنه مفهوم لصيق بمفهوم النهايات المينائية، وأن مشغل النهايات هو كلّ شخص يحوز من الخبرة والمعرفة الفنية قدرا يؤهله للتعاقد مع القطاع العام -السلطات المينائية- من أجل استلام مشاريع تسيير واستغلال النهايات المينائية والسهر على حسن سير البضاعة داخل هذه الأرضيات مع القيام بجميع العمليات الضرورية التي تصب في هذا الإطار والتي تدخل عموما في حكم عمليات المناولة والتشوين، في حدود ما ينص عليه اتفاق الشراكة.

وبالرغم من شبه انعدام التفسير القانوني والفقهى لهذا المفهوم، إلا أن ذلك لم يمنع من بروز عدة مشغلي نهايات مينائية عبر العالم أبرزوا جدارتهم وخبرتهم في هذا المجال، وفيما يلي نظرة على أهمهم.

نظرة على أهمّ مُشغلي النهايات المينائية:

إن رواج فكرة النهايات المينائية وتنوعها، زاد من رواج وتعدد مشغلي هذه النهايات، بل أثار المفهوم على شركات المناولة المتخصصة بأكثر، لتتكتل في شكل اتحادات تحوز صفة «مُستغل» أو «مُشغل نهائي مينائي».

1 Nabil NAJH, L'EXPLOITATION DES TERMINAUX PORTUAIRES MAROCAINS À L'HEURE DE LA MONDIALISATION DES ECHANGES, ARTICLE DISPONIBLE SUR : [HTTP://WWW.INSTITUT-IDEF.ORG/L-EXPLOITATION-DES-TERMINAUX.HTML](http://www.institut-idef.org/l-exploitation-des-terminals.html)

وتعدد النهائيات المينائية الذي يعود في الأصل إلى تعدد الأنشطة المينائية بحيث يحتضن كل منها نشاطا مُعينا، خلق تعددا في هؤلاء المشغلين، إذن فتنوع الأنشطة المينائية لم يُؤثر فقط على أنواع النهائيات المينائية، وإنما طال كذلك مُشغلي هاته النهائيات.

هذا مع عدم إهمال حقيقة أنّ وراء رواج كل نهائي مينائي ونجاحه، مُشغل كفاء.

وفي هذا الإطار، فقد برز في مُختلف دول العالم الساحلية، عدة مُشغلي نهائيات مينائية، أثبتوا خبرتهم وكفاءتهم في تسيير هذه الأراضي، كلّ في النهائي الذي يناسب اختصاصه. منهم من برز في مجال تسيير نهائيات الحبوب، وآخر في نهائيات البضائع السائبة، وغيرها. ولعلّ الذين برزوا أكثر هم مُشغلو نهائيات الحاويات، مُستمدين ذلك من رواج فكرة نهائيات الحاويات، والأهمية التي تحظى بها هذه الأراضي والتي تستمدّها في الأصل من الحاويات نفسها كوحدات نقل مُطية أثّرت على مفهوم النقل وأبعاده ليمتد عبر عدة مراحل تتغير فيها وسائل النقل بسهولة تامة وسرعة كبيرة، دون إهمال حقيقة أن نشاط النقل بالحاويات هو ثان أكبر نشاط بعد المحروقات في مُختلف الدول لاسيما الساحلية منها.

ويعرف هذا المفهوم تقسيمات عدة، منها ما يقوم على أساس مدى رواج هذا المشغل جغرافيا⁽¹⁾، وهنا نجد مشغلين دوليين عالميين، أي أنّ النهائيات التي يشرفون على تسييرها واستغلالها تتوزع عبر مُختلف دول العالم، ولعل المثال هنا يقتصر على أبرز ثلاث مشغلين عالميين⁽²⁾: (Port Singapour Authority, Hutchinson & DP WORLD). كما نجد كذلك مُشغلين دوليين إقليميين، أي أنّ نشاطهم يقتصر على إقليم مُعين، قد يكون قارة أو مجموعة محدودة من الدول، وفي هذا الإطار نذكر: (Eurogate) بقارة أوروبا، و (Ports America) بالقارة الأمريكية.

ولكن أهمّ تقسيم مُشغلي النهائيات المينائية، هو ذلك الذي يقوم على أساس مدى حداثة الشركة حائزة الصفة وكذا مُعداتها⁽³⁾، والذي يعتمدّه أغلب المُختصين في مجال النقل البحري والنشاطات المينائية. وعلى هذا الأساس نُحصى ثلاث أنواع أو بالأحرى ثلاث طبقات من مُشغلي النهائيات المينائية:

الطبقة الأولى: وهي الطبقة الكلاسيكية، وتضم المناولين التقليديين، الذين يعتمدون على تكرار

1 Jean DERBIE, IFSTTAR, séminaire maritime (EMAR), les opérateurs des terminaux à conteneurs : stratégies globales et régionales, synthèse de la présentation, 2/12/2011, page3.

2 Jean DERBIE, HUB portuaires (1) : Les grands opérateurs mondiaux, texte publié dans la revue FLUX, N°87, rubrique portrait d'entreprise, janvier mars-2012, page 6.

3 Jean DERBIE, op.cit. page 2.

نفس نموذج المعالجة في مختلف المناطق المينائية، وفقا لمبدأ التكامل الأفقي⁽¹⁾. وفي ذلك نحصي :

:PSA/ Port of Singapore Athority/Autorité portuaire de Singapour

وهي في الأصل السلطة المينائية السنغافورية، التي تأسست في 11 أبريل 1964 لتحل محل مجلس ميناء سنغافورة، ثم تحولت إلى شركة وطنية لإدارة وتسيير الموانئ سنة 1997. وفي سنة 2003، تم تحويلها إلى شركة استثمارية قابضة عرفت بمجموعة سلطة موانئ سنغافورة الدولية PSA International ونشطت الشركة خاصة في تقديم الخدمات الاستشارية في مجال إدارة الموانئ، الأنشطة المينائية وتكنولوجيا المعلومات، وتوسع نشاطها لتصبح حاليا ثاني أكبر مشغل نهائيات مينائية في العالم، بإشرافها على إدارة أكثر من 28 ميناء عبر العالم⁽²⁾.

• **HPH/Hutchison Port Holding**: وهي شركة قابضة من أصل بريطاني، تم تأسيسها سنة 1994، احتلت المرتبة الأولى عالميا في إدارة وتسيير الموانئ، بـ 8.3 % من حصة السوق العالمية، وذلك بإشرافها على أكثر من 319 رصيف في 52 ميناء موزع عبر 26 بلد في جميع أنحاء العالم⁽³⁾ وذلك إلى غاية سنة 2005، أين تم بيع 20% من أسهم الشركة إلى PSA الدولية.

• **Eurogate**: في منتصف التسعينات، تشكلت خطوط شحن الحاويات عالمية انطلاقا من أعداد متزايدة من التحالفات، تطلب هذا التطور ضرورة إعادة التفكير في الاستراتيجيات المعتمدة من قبل مشغلي محطات الحاويات آنذاك؛ وبعده عدة سنوات من المفاوضات بين كل من Eurokai (بهامبورغ-ألمانيا) ومجموعة النقل والإمداد BLG، قررت الشركتين توطيد الأنشطة والخدمات المقدمة من طرفها، ولأجل ذلك تأسست شركة Eurogate. وهي تشرف حاليا على إدارة وتسيير أكثر من 11 نهائي حاويات موزعة عبر العالم⁽⁴⁾.

• **الطبقة الثانية**: وتنطوي على الشركات ذات الخطوط المنتظمة، التي استثمرت تدريجيا وظيفة

1 ويحدث بالتكامل الأفقي عندما تتحد مشروعات تعمل كلها في مرحلة واحدة من عمليات الإنتاج، ما يؤدي إلى شيوع منتجات المشروع المتكامل، كما يقصد به كذلك السيطرة على المنظمات المنافسة بالشراء أو بالتملك <http://moqatelcom//http.htm.cvt.doc.e/EconomicTe/modoatAma1/behoth/openshare>

L'intégration horizontale (ou concentration horizontale) est l'extension d'une entreprise qui développe son activité économique au même niveau de la chaîne de valeur que ses produits. Le but est de répartir les coûts sur une plus grande quantité de produits, de réduire les aléas par le biais de produits de substitutions ou, tout simplement, d'éviter la concurrence. Disponible sur : <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Integration.htm>

2 Mer et marine, toute l'actualité maritime, disponible sur :

<http://www.meretmarine.com/fr/content/psa-international-rachete-20-dhutchison>

3 HPH, Hutchison Port Holding limited, company profile, available on <http://www.hph.com/en/webpg-87-html>

4 <http://www1.eurogate.de/fr/About-us/History>

مشغل محطات، من خلال ممارسة الأنشطة الفرعية، وذلك وفق منطق التكامل الرأسي⁽¹⁾. ونذكر في هذا الإطار كل من:

- **A.P. Møller-Mærsk**: وهي شركة بحرية دنماركية الأصل، تعتبر واحدة من أكبر المجموعات البحرية في العالم. تمارس نشاطات متنوعة منها النقل البحري للنفط والغاز، القطر، بناء السفن (إلى غاية سنة 2010)، منصات النفط... وقد هيمنت **A.P. Møller** على السوق العالمية للحاويات منذ سنة 1980، واحتلت مكانة ضمن المراتب الأولى لمشغلي نهائيات الحاويات⁽²⁾.
- **MSC/ mediterranean shipping company**: وهي شركة نقل عالمية خاصة رائدة عالميا في مجال نقل الدولي للحاويات. تعنى هذه الشركة في الأصل بتوفير تغطية عالمية بخبرات محلية، وكذا توفير شبكة متكاملة من موارد النقل البحري، السكك الحديدية والطرق تغطي العالم كله. حاليا تُشرف هذه الشركة على تسيير شبكة تضم أكثر من 480 فرع في أكثر من 150 دولة⁽³⁾.
- **CMA-CGM**: وهي شركة فرنسية خاصة تأسست سنة 1978، بمرسيليا من طرف جاك سادي، وتعتبر حاليا ثالث أكبر مُشغلي نقل بحري للحاويات في العالم، بحيث تتواجد في أكثر من 160 دولة بأكثر من 655 وكالة، مع أنه يطغى على نشاطها الطابع البحري أكثر.
- **الطبقة الثالثة**: وتتكون من شركات مالية قابضة، تعمل على تنويع أصولها المالية، واقتحام مجال الأنشطة المينائية المربحة، وفي هذا الإطار نجد كمثال:
- **DP WORLD/ DUBAI PORT WORLD**: أي موانئ دبي العالمية: وتعتبر ثالث أكبر مُشغلي محطات الحاويات في العالم، بسيطرتها على شبكة تضم أكثر من 65 محطة حاويات موزعة عبر العالم، تأسست هذه الشركة رسميا سنة 2005، في أعقاب دمج (سلطة موانئ دبي) و (موانئ دبي الدولية)، لتصبح بذلك من أكبر مُشغلي الموانئ في العالم⁽⁴⁾.
- **AIG**: تأسست سنة 1922، وتُعتبر أكبر مُشغلي محطات الشحن والتفريغ في الولايات المتحدة

1 ويقصد بالتكامل الرأسي أو العمودي عمليات الاندماج والاستحواذ في إنتاج وتشغيل المشاريع في الجزء المصب من توسع الشجرة ونموها. http://www.swewe.ar/1741798?htm.show_word/net

L'intégration est verticale quand le groupement concerne les différents stades de productions et de distribution d'un même type de produit ou services donnés. Disponible sur: <http://www.toupie.org/Dictionnaire/Integration.htm>

2 Antoine FREMONT, portrait d'entreprise : A.P. Moller : leader mondial du transport maritime, texte écrit en 2012. Disponible sur http://www.enpc.fr/sites/default/files/files/Fr%C3%A9mont_Maersk_preprintx.pdf

3 <https://www.msc.com/dza>

4 موقع موانئ دبي العالمية <http://www.dpworld.com>

الأمريكية، حيث تسيطر على كل الموانئ الرئيسية في البلاد والتي يفوق مجموعها 42 ميناء⁽⁴⁾.

الخاتمة:

في الختام يمكن القول أن تأثر الميناء بمختلف المتغيرات القانونية و الهندسية، بما في ذلك أساليب الشراكة عام/خاص، الخصوصية... وغيرها، إنما يزيح عن عاتق السلطات المينائية الكثير من الأعباء خاصة أمام حجم المسؤولية التي كانت مُلقاة على عاتقها في معظم البلاد وإلى حد ليس ببعيد.

وأن ضبط هذه الأساليب خاصة وأنها تنطوي على تدخل قوي من القطاع الخاص الذي يمثل سلاحا ذو حدين، فهو من جهة يساعد القطاع العام من حيث التمويل ومن حيث الخبرة، ومن جهة أخرى يطمح إلى التملك أو رفع معدل الربح، وبالتالي فإنّ ضبط ذلك بمواثيق قانونية سواء دولية أو وطنية إنما يعمل على تنظيم وضبط تدخله في هذا القطاع وكذا المحافظة على خصائص قطاع الموانئ كمرفق عام، هذا من جهة. ومن جهة أخرى، فإن ذلك يساهم بشكل أو بآخر في إثراء رصيد القانون المينائي الذي طالما عانى من النقص مقارنة مع نظيره القانون البحري.

قائمة المراجع:

1- باللغة العربية:

- من القانون 05/98 المؤرخ في 1998/06/25 المعدل والمتمم للأمر 80/76 المؤرخ في 1975/10/26، المتضمن القانون البحري الجزائري.
- حملاوي ربيعة، مردودية المؤسسات المينائية، دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر EPAL، أطروحة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة دكتوراه العلوم الاقتصادية، جامعة الجزائر، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2008/2007.
- عبد الرزاق يوسف نصر الله، د. فوزية غالب عمر سعدون، ميناء أم قيصر... الواقع والمشكلات وامكانات التطوير/ جامعة البصرة/ كلية الإدارة والاقتصاد، متوافر على: <http://www.isaj.net/isaj?func=fulltext&aid=62887>

2- باللغة اللاتينية:

- du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, J.O.R.F du 5 juillet 2008, 660-La loi n° 2008, page 10817.
- La convention des Nations Unies sur la responsabilité des exploitants de terminaux de transport dans le commerce international du 19 avril 1991.
- ? A. BOUMESSILE, le système portuaire algérien, une problématique
- Axelle JOUVE, les terminaux à conteneurs portuaires, mémoire de Master 2 de droit 2008/maritime et de transports, université Paul Cézanne, Aix-Marseille 3, 2007
- Claire MERLIN, l'outil contractuel majeur en France : la convention de terminal, annales

.IMTM 2013

- Jean DERBIE et Cécile AUBY, approches des réformes portuaires européennes et nord-américaines (Canada), synthèse réalisée dans le cadre des études centrales de la direction générale de la mer et des transport, institut national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), avril 2009
- Jean DERBIE, IFSTTAR, séminaire maritime (EMAR), les opérateurs des terminaux à 2011/12/conteneurs : stratégies globales et régionales, synthèse de la présentation, 2
- Jean DERBIE , HUB portuaires (1) : Les grands opérateurs mondiaux, texte publié dans la revue FLUX, N°87, rubrique portrait d'entreprise, janvier mars-2012
- <http://www.latribune.fr/economie/union-europeenne/la-grece-relande-la-privatisation-du-port-du-piree-476386.html>
- <http://www.meretmarine.com/fr/content/psa-international-rachete-20-dhutchison>
- <http://www1.eurogate.de/fr/About-us/History>
- <http://www1.eurogate.de/fr/About-us/History>
- <http://www.hph.com/en/webpg-87-html>
- http://www.enpc.fr/sites/default/files/files/Fr%C3%A9mont_Maersk_preprintx.pdf
- <https://www.msc.com/dza>
- <http://www.portsamerica.com>

