

التنظيم الرقمي للموانئ التجارية

دراسة في ضوء المرسوم التنفيذي 21-147 المتضمن منصة المجتمع المينائي

سميرة حصايم⁽¹⁾،

(1) أستاذ محاضر "أ"، جامعة محمد الصديق بن يحيى - جيجل، الجزائر.

البريد الإلكتروني: s.hassaim@univ-jijel.dz

الملخص:

تهدف أنظمة المجتمعات المينائية PCS إلى تسريع وتسهيل الإجراءات الإدارية ضمن السلسلة اللوجيستية المينائية لنقل البضائع وتتبعها من نقطة الانطلاق إلى مكان الوصول، بالتالي رفع القدرة التنافسية للموانئ، وضمان أمنها في إطار تبني المعايير الدولية ذات الصلة في عملية الإدارة الذكية للموانئ. وقد عمد المشرع الجزائري على التأسيس القانوني للإدارة الرقمية المينائية من خلال المرسوم رقم 21-147، أين حاول الاستجابة للمعطيات العملية في الموانئ ومقتضيات المعايير الدولية، بوضع منصة المجتمع المينائي لتبادل البيانات والمعلومات لمختلف متعاملي السلسلة اللوجيستية، في إطار التحول نحو الإدارة الالكترونية، وفي ظل الغياب الفعلي للمؤسسة المخولة قانونا بتسييرها، ووضعها في إطار نظام قانوني لمؤسسة ذات طبيعة قانونية مغايرة.

الكلمات المفتاحية:

المجتمع المينائي، المنصة الرقمية، السلطة المينائية، السلسلة اللوجيستية، النظام المعلوماتي.

تاريخ إرسال المقال: 2025/03/23، تاريخ قبول المقال: 2025/05/22، تاريخ نشر المقال: 2025/06/30

لتهميش المقال: سميرة حصايم، "التنظيم الرقمي للموانئ التجارية دراسة في ضوء المرسوم التنفيذي 21-147 المتضمن منصة المجتمع المينائي"، المجلة الأكاديمية للبحث القانوني، المجلد 16، العدد 01، السنة 2025، ص ص 228-248.

المقال متوفر على الرابط التالي: <https://www.asjp.cerist.dz/en/PresentationRevue/72>

المؤلف المراسل: سميرة حصايم، samira.hassaim15@gmail.com

Digital Regulation of Commercial Ports

Study in the Light of the Executive Decree No 21-147 on the Port Community Platform

Abstract:

The port community system PCS aim to expedite and facilitate the administrative procedures of the port logistic chain for transporting and tracking goods, from the departure point to the place of arrival, in order to *increasing competitiveness* and insuring the security of the ports as part to adopt the relevant international standards in the smart management process of the ports.

The legislator has established the legal framework of the port digital management through the Decree No 21-147, where he tried to response to the practical data in ports and the requirements of the international standards, via the establishment of the port community platform, to exchange data and information of different logistics chain dealers, under the transformation towards the e-governance, in the virtual absence of the legally authorized institution which manage it, and placing them within the legal system for institution of a different legal nature.

Keywords:

Port Community, Digital Platform, Port Authority, Logistic Chain, Information System.

La régulation numérique des ports commerciaux

Etude dans le cadre du décret exécutif 21-147 portant mise en place de la plateforme communautaire portuaire

Résumé :

Les systèmes des communautaires portuaires visent à accélérer et faciliter les procédures administratives dans la série logistique portuaire pour le transport de marchandise et leur suivi, du point de départ au point d'arrivée, ainsi augmenter la compétitivité des ports et garantir leur sécurité, dans le cadre de l'adoption des normes internationales adéquates, dans l'opération de gestion intelligente des ports.

Le législateur Algérien a réglementé l'administration portuaire numérique dans le décret exécutif 21-147 où il a tenté de s'adapter aux données pratiques dans les ports ainsi qu'aux dispositions des normes internationales, par la mise en place de la plateforme communautaire portuaire pour l'échange des données et des informations pour les différents intervenants de la chaîne logistique, dans le cadre de la

transformation vers l'administration électronique et dans l'absence réelle de l'établissement chargé officiellement de sa gestion et la mettre dans un cadre réglementé pour un établissement de nature juridique différente.

Mots clés:

Communauté portuaire, plateforme numérique, autorité portuaire, chaîne logistique, système d'information.

مقدمة

تعد الموانئ البحرية الممر الرئيسي لتدفقات التجارة الخارجية، والنقطة التفاعلية للنشاطات الاقتصادية لأية دولة، لذلك فهي عصب جذب الاستثمارات الأجنبية في مجال خدمات وصناعة النقل البحري. ومع تزايد الاعتماد على التجارة البحرية من جهة، وتطور آليات ضمان قدراتها التنافسية من جهة أخرى، اتسعت منافذ الثورة المعلوماتية واجتياحات التقنيات التكنولوجية لتبسط نفوذها على مختلف بوابات الأسواق العالمية، وبشكل خاص الموانئ التجارية.

تشكل الموانئ الحلقة الترابطية المحورية في الحركة التجارية الخارجية، لذلك فمن الطبيعي أن يسعى المجتمع الدولي لتزويدها بآليات من شأنها ضمان حسن تسييرها واستغلالها، من خلال الاستفادة من التطورات الحاصلة، كمنافذ أساسية لتحسين الأداء الوظيفي والخدمات ضمن السلسلة اللوجستية للنشاطات المينائية.

تقتضي التطورات التكنولوجية في نطاق الصناعة البحرية عامة، ضرورة استعداد الموانئ، بل مواكبتها لهذه التغيرات، من ناحية التسهيلات والخدمات الموجهة للسفن، ومراعاة التخطيط المبني على أسس دقيقة؛ حيث يرتبط تبني أطر تكنولوجيا المعلومات في الموانئ بعدة عوامل، تنطلق من تطوير قطاع النقل البحري استجابة لمقتضيات التجارة الدولية، والمقترن بتزايد حجم البضاعة، وضرورة التماس قيمتها الفعلية، والمرتبطة بشكل عملي بتحديد زمني ومكاني دقيق لمسار البضاعة.

هذا ويعتبر نظام المجتمع المينائي PCS أحد أبرز الحلول المصاحبة للتطورات التكنولوجية التي خصت الموانئ الأوروبية بداية، كمنصة رقمية، تم اعتمادها منذ الربع الأخير من القرن العشرين من أجل تسهيل حركة البضائع عبر الحدود، انطلاقاً من تبادل المعلومات بين الأطراف ذات الصلة؛ لتبرز بذلك أهميتها في تنمية التجارة الدولية. فقد أصبحت نظم المجتمعات المينائية جزءاً من أنظمة المعلومات البينية IOS المتصلة بقواعد التجارة الدولية¹، الأمر الذي دفع إلى تأسيس الجمعية الدولية لنظم مجتمعات الموانئ IPCSA

¹ الطيب مصطفى، نصر الدين بن أعمارة، "إدارة نظم مجتمع الموانئ كجزء من أنظمة المعلومات البينية IOS"، الملتقى الدولي للاتجاهات الحديثة للتجارة الدولية وتحديات التنمية المستدامة، جامعة الوادي، أيام 02 و 03 ديسمبر 2019 على:

<https://dspace.univ-eloued.dz/handle/123456789/4961>

والرابطة أو الجمعية الأوروبية لنظم المجتمعات المينائية EPCSA والتي تحظى بمركز خاص لدى المنظمة البحرية الدولية FAL².

يؤدي استخدام التقنيات الرقمية في الموانئ إلى تحويل الخدمات المينائية بمفهومها التقليدي إلى خدمات تفاعلية في إطار الإدارة الالكترونية الذكية، التي من شأنها تحسين الأداء بتقليل الدوائر والتعاملات الورقية، بالتالي ربح الوقت وزيادة الكفاءة والقدرة التنافسية لها.

هذا ويفرض التنظيم الرقمي للموانئ ضمان التسيير الإداري متكامل الأبعاد لها، بداية بتبني منظومة التبادل الالكتروني للمعلومات والبيانات والخدمات التنافسية، وتنظيم متكامل لإدارة السلسلة المحورية للإمداد والتوزيع للمشروعات المينائية، والقائم على التخطيط والتنفيذ للنشاطات المينائية ضمن السلسلة اللوجستية، من نقل وتخزين وتوزيع منذ النقطة المينائية للانطلاق.

أمام موجة التحولات العالمية ومتطلبات التجارة الدولية من جهة، وفي إطار البرنامج الحكومي لتفعيل الإدارة الالكترونية من جهة أخرى، عمل المشرع الجزائري على التأسيس قانونا لاستقبال التنظيم الرقمي للموانئ التجارية من خلال المرسوم 21-147 المتضمن منصة المجتمع المينائي³، ووضع محدداتها ضمن مهام السلطة المينائية التي لم يتم تفعيلها لحد الساعة، لتعمل في إطار النظام القانوني الذي تخضع له الموانئ التجارية.

تبحث الورقة البحثية من خلال الاعتبارات أعلاه عن خصوصيات الإطار القانوني للتسيير الالكتروني للموانئ التجارية الجزائرية من خلال الإشكالية التالية: كيف نظم المشرع الجزائري المجتمع المينائي في ظل النظام القانوني الذي تخضع له الموانئ التجارية؟

² أبركان عبد المالك، حوياد حياة، "دور نظام المجتمع المينائي الجزائري في تطوير قطاع النقل البحري للبضائع"، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية، العدد 02، 2024، ص 137.

- وقد قامت كل من IPCSA و EPCSA بنشر دليل الكتروني متكون من 12 جزءا يوضح المتطلبات الرئيسية من أجل ضمان الإعداد السليم والناجح لنظام مجتمع مينائي انظر:

EPCSA Guid web in : www.epcsa.eu.

IPCSA, International port community systems association, How to develop a port community system; in: <https://ipcsa.international.org>

³ مرسوم تنفيذي رقم 21-147 مؤرخ في 17 أبريل 2021، يتضمن وضع منصة المجتمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية، ج ر، عدد 31، صادر بتاريخ 27 أبريل 2021.

تقتضي الإجابة على الإشكالية الاستعانة بالمنهج الوصفي للتعريف بمنصة المجتمع المينائي الجزائرية، المؤسسة قانونا للإدارة الرقمية للموانئ، واعتماد المنهج التحليلي لتبيان النطاق القانوني لخدماتها من خلال تحليل النصوص القانونية ذات الصلة.

تتطلب الإحاطة بالجوانب القانونية لتأسيس الإدارة الرقمية للموانئ الجزائرية تبيان محددات المنصة الرقمية للمجتمع المينائي (المبحث الأول) وكيفية تنظيم وتحديد مهامها قانونا (المبحث الثاني).

المبحث الأول: محددات المنصة الرقمية للمجتمع المينائي

يتطلب الإحاطة بمفهوم المنصة الرقمية للمجتمع المينائي في إطار إدارة الموانئ ضرورة التعريف بالمنصة (المطلب الأول)، وتحديد النطاق القانوني المشمول بخدماتها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التعريف بالمنصة الرقمية للمجتمع المينائي

تعد المنصة الرقمية بوابة الكترونية للموانئ التجارية (الفرع الأول)، يتم من خلالها ضمان الإدارة اللوجيستية للموانئ التجارية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: المنصة الرقمية بوابة الكترونية للموانئ التجارية

تعرف المنصة الرقمية أو نظام المجتمع المينائي عموما أنها منصة الكترونية موضوعية ومحايدة، مفتوحة للتبادل الذكي والأمن للمعلومات بين أصحاب المصلحة من القطاعين العمومي والخاص⁴، لتحسين إدارة العمليات أو النشاطات اللوجيستية في الموانئ.

هذا ونشير إلى أن نظام المجتمع المينائي منذ تأسيسه مر بمراحل توسع في شكل موجات، كل موجة تضم أنظمة المجتمع المينائي، والتي بلغ عددها إلى غاية سنة 2020 ثمانية وأربعون نظاما حول العالم⁵ تحت وصاية الجمعية الدولية لنظم المجتمعات المينائية.

⁴ وهو التعريف الذي تبنته الجمعية أو الرابطة الدولية لأنظمة مجتمعات الموانئ IPCSA:

IPCSA, International port community systems association, How to develop a port community system; in: <https://ipcsa.international.org>

وأخذت به الجمعية الأوروبية في ذات السياق:

Ayman Amin Amin Elorbany, The effect of Port Community System (PCS) on port services efficiency Application on Damietta Port, Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport, Egypt, November, 2022, p. 14

تعتبر منصة المجتمع المينائي البوابة الخاصة لإدارة الالكترونية لمختلف النشاطات المينائية، وتشكل موقعا متخصصا وصفحة رقمية تحرص من خلال محتواها على تبادل البيانات، التي تجعل من التعاملات المينائية شفافة وواضحة، في إطار من العلانية لإدارة الكترونية سليمة بين تعاملات القطاعين العام الخاص.

تشكل المنصة الرقمية للمجتمع المينائي الجزائرية، والشاملة لمختلف الموانئ التجارية، تجسيدا قانونيا للتنظيم الرقمي للموانئ، المنشأة بموجب المرسوم 21-147، والتي تشكل بوابة الكترونية مفتوحة للمتعاملين الاقتصاديين والهيئات العمومية، وجل المعنيين بالسلسلة اللوجيستية، من أجل تبادل البيانات والمعلومات اللازمة لعمليات التصدير والاستيراد أو العبور المينائي⁶، بعدما كانت العمليات أو الأنشطة المينائية تدار وفقا لمقتضيات المرسوم التنفيذي 01-02 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ وضمان أمنها⁷ حيث تتعدد بمقتضاه عمليات مرور البضائع، والمؤدية بشكل حتمي إلى فقدان أو ضياع القدرة التنافسية للميناء، في ظل الدوائر الورقية التي تمتد زمنيا، لتشكل عراقيل عدة، وغرامات تأخيرية لا تتماشى مع متطلبات التجارة الخارجية.

فقد أكدت الدراسات المينائية بخصوص الاستعانة بالبيانات الرقمية لإدارة الموانئ⁸ أن مستقبل النقل البحري يكمن في التطبيق المتقن لتقنية الرقمنة والتقنيات الذكية، وأن انعكاساتها تمتد لتشمل مختلف مكونات المنظومة، بما فيها السلامة واختصار الوقت، والحد من الآثار البيئية السلبية من خلال المتابعة المستمرة.

الفرع الثاني: الإدارة اللوجيستية للموانئ من خلال منصة المجتمع المينائي

تدخل المنصة الرقمية للمجتمع المينائي بداية في البنية التحتية المينائية، ووسائل النقل ونظم التشغيل، عن طريق جمع البيانات الخاصة بأداء مختلف مكونات عمليات النقل البحري، بشكل يساعد مختلف محطات الإدارة للتعرف على مستويات الأداء، والتجاوب مع حركياتها وتغير ظروفها، من أجل رفع كفاءة إدارة العمليات المينائية، واتخاذ القرارات المناسبة في ظل المعطيات المتوصل إليها؛ فالنقل البحري والموانئ يشكلان معا

⁵ أبركان عبد المالك، حو باد حياة، "دور نظام المجتمع المينائي الجزائري في تطوير قطاع النقل البحري للبضائع"، مرجع سابق، ص 139.

⁶ انظر المواد 02 و 03 من المرسوم التنفيذي 21-147، مرجع سابق.

⁷ مرسوم تنفيذي 01-02 مؤرخ في 06 جانفي 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج ر عدد 01، صادر في 06 جانفي 2002.

⁸ مريم سالم جبر، "إدارة الموانئ الذكية في ظل التطورات التكنولوجية"، أعمال المؤتمر العلمي: ميناء الفاو الكبير: التحديات الاستراتيجية والأهمية المستقبلية، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، 2021، ص 496.

المنظومة اللوجستية للتوريد المادي للسلع والخدمات⁹، ونظام المجتمع المينائي يشكل بنية أساسية باعتباره مركز معلومات لسلاسل التوريد وأنظمة الربط، في ظل دخول الموانئ ضمن المراكز المحركة لاقتصاديات الدول.

إن المفهوم اللوجيستي يتوسع ليشمل عمليات المبادلات التجارية بين الدول، ومن عناصرها الأساسية النشاطات الخدماتية المقدمة من الموانئ، وعمليات نقل البضائع، فالنقل هو الموضوع الذي تمتزج فيه مختلف اللوجيستيات، ويمتص النسبة الأعلى من التكلفة؛ وبذلك يتحقق مفهوم تجسيد المنفعة المكانية والزمنية المؤثرة في خلق القيمة المضافة للخدمة المينائية وكفاءتها.

يساعد استعمال التقنيات الرقمية أو التكنولوجية في الموانئ على زيادة كفاءة الميناء، والتقليل في وقت مكوث أو بقاء السفينة لزيادة الانتاجية المينائية، بالتالي ضمان بقائه؛ كما يؤدي استخدام تكنولوجيا المعلومات في تحويل طبيعة خدمات الموانئ التقليدية إلى موانئ قادرة على تقديم خدمات ديناميكية وتفاعلية¹⁰، حيث يضمن التخطيط المسبق والمتابعة الآنية والفورية للعمليات في إطار الربط المعلوماتي الرقمي بين جميع الجهات المختلفة في الميناء، حسن اتخاذ القرارات بتوفر البيانات الضرورية المساعدة على ذلك، وضمان التدخل اللحظي من أجل ضبط العمليات المينائية المختلفة.

هذا ويعكس التدخل اللحظي أهمية عنصر الزمن الذي يحظى بأهمية بالغة في مجال النقل البحري والموانئ بشكل خاص¹¹، لذلك من الضروري إدراك إدارة المؤسسة المينائية وغيرها من المؤسسات أهمية هذا العنصر، وأن نجاحها أو فشلها مقترن باستغلالها له.

ولما كانت منصة المجتمع المينائي تعمل على تجسيد المنفعة المكانية والزمنية في سياق الأنشطة المينائية، لتوصيل المنتج من نقطة البداية إلى مكانه المسطر، فإن ذلك يجسد فعليا مفهوم الإدارة اللوجيستية للموانئ التجارية كونها تعمل على خلق القيمة المضافة لها، بالأخص مع فتح المجال للشراكة الأجنبية في هذا القطاع.

⁹ جابر النابلسي، لوجيستيات إدارة الموانئ، دار الجنان للنشر والتوزيع، 2017، ص 115.

¹⁰ فاضل سوادى مفتاح الابراهيمى، "أثر تطبيق مفهوم الموانئ الذكية على تحسين أداء محطات الحاويات بميناء الفاو الكبير بالعراق"، أعمال المؤتمر العلمي ميناء الفاو الكبير: التحديات الاستراتيجية والأهمية المستقبلية، مركز دراسات البصرة والخليج العربي، 2021، ص 488.

¹¹ جابر النابلسي، مرجع سابق، ص 147.

هذا وتحقق القيمة المضافة لنظام المجتمع المينائي بضمان المعايير المطلوبة للإدارة الرقمية المينائية من خلال¹²:

- تقديم المعلومات والوثائق أو المستندات الالكترونية الموحدة وفقا لمعايير دولية وعند نقطة مرورية واحدة، ما يؤدي لتيسير وتسهيل الإجراءات؛

- أتمتة العمليات المينائية من خلال المعالجة الإدارية، وكذا المادية، بالإضافة إلى تتبع البضائع من نقطة الانطلاق، وذلك في إطار تسيير محكم للعمليات التي تتدخل فيها مؤسسات تتمتع بالسلطة العامة وفقا لنظام عملياتي؛

- التعامل مع الوثائق المرتبطة بمتطلبات أمن السفن ومنشآت الموانئ وفق توصيات المنظمة البحرية الدولية والاتفاقيات الدولية ذات الصلة؛

- تقليص المدة الزمنية لعبور السفن والبضائع ومكوئها في الموانئ.

والجدير بالذكر أنه ومن أجل استيفاء متطلبات الرقابة على نطاق الحدود البحرية تم توصيل المنصة الرقمية للمجتمع المينائي الجزائرية بالنظام المعلوماتي للإدارة الجمركية وهو ما نصت عليه المادة الرابعة من المرسوم 01-147.

المطلب الثاني: تحديد النطاق القانوني لمنصة المجتمع المينائي

تعد السلطة المينائية القائمة قانونا على المنصة الرقمية للمجتمع المينائي (الفرع الأول) ضمن حدود الموانئ التجارية (الفرع الثاني)، تشمل أطراف السلسلة اللوجيستية المتعاملة في إطار النشاطات المينائية (الفرع الثالث).

الفرع الأول: التحديد القانوني للقائم على منصة المجتمع المينائي

تكلف السلطة المينائية قانونا، وفي حدود المرسوم 21-147، بوضع المنصة الرقمية للمجتمع المينائي ومتابعتها وتسييرها وكذا صيانتها وأمنها، فضلا عن ذلك إعداد النظام العملياتي والتقني لها، كما تقوم بتحديد المصاريف المتعلقة بالخدمات التي تقدمها المنصة بشكل يغطي أعباء الاستغلال.

¹² أبركان عبد المالك، حوياد حياة، "دور التحول الرقمي للموانئ في تطوير وتأمين قطاع النقل البحري للبضائع"، المجلة الدولية للبحوث القانونية والسياسية، العدد 01، 2024، ص 282.

والسلطة المينائية هي مؤسسة عمومية استحدثها المشرع الجزائري بموجب تعديله للقانون البحري سنة 1998¹³ بشكل يسمح بإدخال القطاع الخاص في النشاطات المينائية، تندرج ضمن المؤسسات ذات الطابع الصناعي والتجاري تتمتع بالشخصية المعنوية، نهيك عن الاستقلال المالي، بحيث تحكمها القواعد القانونية المطبقة على الإدارة بعلاقاتها مع الدولة من جهة، وتعتبر من جهة أخرى تاجرة في علاقاتها مع الغير؛ هذا وقد أسس المشرع الجزائري لثلاث سلطات مينائية لجهات الوسط شرق والغرب.

والجدير بالذكر أنه ولحد الساعة لم يتم تفعيل السلطة المينائية، الأمر الذي يجعلنا نصطدم بعدم الوجود الفعلي لمؤسسة مخولة قانونا بتسيير نظام المجتمع المينائي، ليتم بدلها تكليف مجمع الخدمات المينائية القيام بمهام هذه السلطة وفقا للمادة 24 من المرسوم 21-247 وفي حدوده، مع العلم أن مجمع الخدمات المينائية مؤسسة عمومية اقتصادية، بالتالي خاضعة للقانون الخاص؛ في حين أن السلطة المينائية، كما تم الإشارة إليه آنفا، هي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي وتجاري خاضعة للقانون العام باعتبارها مرفق عمومي، وهو الأمر الذي من شأنه إثارة مسائل قانونية من الوهلة الأولى بداهة، لاختلاف الآثار القانونية المترتبة عن كل نظام.

ومع ذلك ولما كانت المؤسسات العمومية الاقتصادية من أشخاص القانون الخاص بموجب قانون خوصصة هذه المؤسسات (01-04)، فإنه تطبق عليها أحكام هذا القانون مبدئيا؛ وباعتبار مجمع الخدمات المينائية يعمل على تسيير الموانئ التي تدخل ضمن الأملاك العمومية الوطنية، وتندرج ضمن الأملاك العمومية الاصطناعية،¹⁴ فإن هذه المؤسسة، تخضع استثناء لأحكام القانون العام، تطبيقا لما ورد في نصوص المواد 55 و56 من القانون التوجيهي للمؤسسات العمومية (الملغى جزئيا) كنقطة التقاء لمجمع الخدمات المينائية والسلطة المينائية غير المفعلة.

الفرع الثاني: الموانئ التجارية ضمن المنصة الرقمية

تشمل المنصة الرقمية للمجتمع المينائي الموانئ التجارية التي تخضع لتسيير للسلطة المينائية، وفقا لما جاء في المادة الثانية من المرسوم 21-147، والتي تشمل بشكل منطقي النشاطات المينائية التي يقوم بها

¹³ انظر المادة 51 من القانون رقم 98-05 المتضمن تعديل القانون البحري؛ والتي حدد تنظيمها بموجب المرسوم التنفيذي رقم 199/99، المتضمن القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، الصادر بتاريخ 18 أوت 1999، ج ر عدد 57، الصادر بتاريخ 22 أوت 1999.

¹⁴ المادة 16 من القانون رقم 90-30 المتضمن قانون الأملاك الوطنية، معدل ومتمم بموجب القانون 08-14 المؤرخ في 20 يوليو 2008، ج ر العدد 44، المؤرخ في 03 أوت 2008.

مختلف المتعاملين في السلسلة اللوجيستية ضمن الحدود المينائية، باستثناء الموانئ المخصصة لنقل المحروقات التي تخضع للشركة الوطنية للمحروقات (سونطراك).

تعرف الموانئ التجارية أنها نقطة جزئية من رقعة الساحل، المجهزة لاستقبال السفن التجارية لغرض تنفيذ وتأمين العمليات البحرية، وضمن السلسلة اللوجيستية التي تسمح بإيصال المنتج أو الخدمة إلى النطاق المكاني المقصود، في الوقت المناسب وبصورته المطلوبة، مع تحقيق العائد الأعلى من الربح للشركة القائمة على العملية.

فالموانئ التجارية هي الموانئ التي تتردد عليها السفن بشكل منتظم، والموجهة لأداء جميع عمليات إركاب وإنزال الأشخاص والبضائع، من وسائل النقل البحري إلى وسائل النقل البري أو العكس، وكذا كافة العمليات المرتبطة بالملاحة البحرية من شحن تفريغ وتخزين في أحسن الظروف الاقتصادية والأمنية كمهام مائية قديمة.

هذا ومع ظهور الحاويات والسفن المتخصصة والنقل متعدد الوسائط، تغيرت نمطية الوسائل المستخدمة في الموانئ ليتغير مفهوم استخدامها نتيجة تركيزها على مستجدات داخلية على مفهوم الموانئ والمتمثلة بشكل خاص في¹⁵:

- التطلع الفعلي لتحويل الموانئ إلى مراكز أو محطات للصناعة والنقل والتجارة؛
- التوسعات الأفقية للموانئ استجابة للطلبات المتزايدة على الخدمات المينائية؛
- إنشاء المناطق الحرة داخل الحدود المينائية، التي تحولت إلى مراكز دولية وأخرى إقليمية للتوزيع وعمليات التسويق للسلع والخدمات؛
- اتساع عدد المتعاملين في السلسلة اللوجيستية المينائية؛
- بروز العمليات المركبة والمعقدة مع توسع شبكة اتصالات الموانئ بجهات متعاملة متعددة ذات مصالح متشابكة.

هذا ويسري التنظيم الرقمي على المكونات اللوجيستية للموانئ والمتمثلة بشكل خاص في¹⁶:

- الأرصفة: والتي يتوقف عددها على حجم المناولة المينائية، حيث تقوم الإدارة اللوجيستية على تقليص تكلفة النقل والمناولة، مع الحفاظ على جودة الخدمة وكفاءتها؛

¹⁵ جابر النابلسي، مرجع سابق، ص 68.

¹⁶ المرجع نفسه، ص 135.

- أماكن التخزين: والتي تعمل على اكتساب المنفعة الزمنية، حيث يمكن من خلالها الوصول إلى القيمة المضافة؛ فبقاء السلع في مخازن التبريد وإخراجها في غير موسمها يؤدي إلى زيادة أسعارها؛ هذا وتتنقسم أماكن التخزين إلى كل من المستودعات: والتي تكون قريبة من أرصفة البضاعة، أين يتم فيها حفظ البضائع التي تتأثر بالرطوبة والحرارة، بالإضافة إلى الهناجر مفتوحة الجوانب، وكذا الساحات الواسعة؛ فضلا عن ذلك أدوات وآليات المناولة والتي تعتبر المحرك الرئيسي للأنشطة اللوجيستية المينائية.

تقدم الموانئ البحرية جملة من الخدمات التي يطلق عليها الخدمات اللوجستية¹⁷ والمتمثلة بشكل خاص في:

- خدمات التنظيم الإداري: التي تدخل فيها نظم المعلومات وإعداد مخططات الرسو؛
 - الخدمات المتعلقة بالتشغيل: والتي تشمل خدمات المناولة المينائية، التشوين، وعمليات الشحن والتفريغ؛
 - الخدمات اللوجيستية المتعلقة بالبضائع والمتعلقة بالسفن: والتي تتمثل في القيادة، والإرشاد، وكذا عملية القطر وخدمات تموين السفن.
- وبذلك فالموانئ اللوجيستية تعمل من خلال إدارتها السليمة على تقليل تكلفة المناولة، والنقل مع الحفاظ على كفاءة وجودة الخدمة بشكل خاص.

الفرع الثالث: الأطراف أصحاب المصلحة في منصة المجتمع المينائي

يتمثل أصحاب المصلحة في نظام المجتمع المينائي عموماً¹⁸ في هيئات التنظيم والتنسيق المكونة من: رئيس أو مدير الميناء، مركز المراقبة ومسؤولو التخطيط والتنسيق؛ فضلا عن ذلك هيئات الأمن داخل الميناء: من الجمارك والشرطة البحرية وسلطات التفنيش، بالإضافة إلى أصحاب الامتياز المتمثلة في: شركات الخدمات والشحن والتفريغ، ووكلائها؛ ضف إلى ذلك وسطاء النقل خارج الميناء؛ بالإضافة إلى إمكانية الإشراك غير المباشر للبنوك وشركات التأمين.

¹⁷ مدني أوراغ، جمال بوتلجة، "الخدمات اللوجيستية ودورها في تفعيل التبادل التجاري الدولي"، مجلة أرصاد للدراسات الاقتصادية والإدارية، العدد 01، أكتوبر 2024، ص 20.

¹⁸ أبركان عبد المالك، حوباد حياة، "دور نظام المجتمع المينائي الجزائري في تطوير قطاع النقل البحري للبضائع"، مرجع سابق، ص 142-143.

حدد المشرع الجزائري أصحاب المصلحة بعبارة "الأطراف المعنية" الواردة في المادة السادسة من المرسوم 21-147 والتمثلة في الهيئات العمومية والمتعاملين الاقتصاديين ومختلف المعنيين في السلسلة اللوجيستية.

حيث يضمن تقديم مختلف الخدمات المينائية للأطراف المعنية بمختلف التبادلات التجارية وعمليات النقل البحري على نطاقها الواسع ضمن السلسلة اللوجيستية، وهي الأطراف المستفيدة من خدمة نظام المجتمع المينائي الجزائري وفقا للمادة الثالثة من المرسوم المنظم له، والذي يسمح في إطار تلبية مستلزمات عمليات استيراد وتصدير البضائع وعبرها، بإيداع المعلومات والبيانات وكافة الوثائق الموحدة على مستوى نقطة عبور وحيدة.

في الحقيقة إن توسع مجال المستفيدين من خدمات المنصة أو أصحاب المصلحة فيها يرجع أساسا من المنطلق القانوني إلى نظام تسيير الموانئ في الجزائر، والتي تجمع بين قواعد القانون العام وقواعد القانون الخاص، كون الموانئ تدخل ضمن الأملاك العمومية، لذلك تسري عليها القواعد الهادفة لحماية الملك العام؛ وللضرورات الاقتصادية والتجارية تم فتح مجال استغلال الموانئ لامتيازات القطاع الخاص.

فالموانئ التجارية بذلك تتواجد تحت تأثير منطقتين: الوظيفي منه، بالنظر للدور الاقتصادي للموانئ في ظل ضرورة منح النشاطات التجارية فيها للقطاع الخاص، لتفعيل دوره في هذا المجال، ومنطق المحافظة على الملك العام، الذي يدخل في إطار تطبيق قواعد القانون العام. وهو الأمر الذي يعكس مهام الموانئ في الثلاثية المتمثلة في: القوة العمومية، الخدمة العمومية، والنشاطات التجارية المنصوص عليها في تعديل القانون البحري في المادة 51 من القانون 98-05.

حيث كرس المشرع الجزائري بموجب الكتاب الثالث من القانون أعلاه بعنوان "الاستغلال المينائي" خصوصية النشاطات المينائية، بفصل مهام الخدمة العامة، التي أوكلها إلى هيئات أنشئت لهذا الغرض سميت سلطات مينائية، وما يتعلق بمهام القوة العمومية المسندة للهيئات المؤهلة قانونا، عن مهام الاعتناء بممارسة النشاطات التجارية داخل الموانئ، وكل ما يتصل بالمردودية والإنتاجية، التي فتحها لكل شخص طبيعي يحمل الجنسية الجزائرية، أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري عن طريق الامتياز، والتي تدرج فيها نشاطات المناولة والقطر والتشوين.

وبذلك يتضح شمولية المنصة الجزائرية لأصحاب المصلحة من القطاعين الخاص والعام المنصوص عليه في تعريف نظام المجتمع المينائي وفقا للجمعية الدولية ذات الصلة، في حدود تعاملات الموانئ الجزائرية طبعا.

المبحث الثاني: تنظيم أهداف المنصة الرقمية للمجتمع المينائي

يتم من خلال منصة المجتمع المينائي ضمان التنظيم الإداري للموانئ التجارية (المطلب الأول) والتنظيم العملي والتقني لها (المطلب الثاني).

المطلب الأول: التنظيم الإداري لأهداف المنصة الرقمية

يهدف نظام المجتمع المينائي تسهيل الإجراءات الإدارية للعمليات المينائية لأصحاب المصالح المتمثلين في مختلف متعاملي السلسلة اللوجيستية من جهة، فضلا عن ذلك ضمان أمن وسلامة الموانئ ومنشآتها من خلال العملية الرقابية وتتبع مسار النقل البحري للبضائع من ميناء الانطلاق إلى نقطة الوصول.

هذا وتدخل المهام المرتبطة بأعمال السلسلة اللوجيستية (الفرع الأول)، وكذا المهمة الرقابية للمنصة (الفرع الثاني) ضمن التنظيم الإداري لها.

الفرع الأول: المهام المرتبطة بأعمال السلسلة اللوجيستية

يقتضي على الإدارة المينائية الرقمية تنظيم جميع الأعمال المطلوبة في السلسلة اللوجيستية، بشكل خاص تفريغ السفن وشحنها، بل أن العمل اللوجستي للإدارة يسبق وصول السفينة إلى الميناء¹⁹ من خلال عمليات الاتصال والحصول على جميع المعلومات المرتبطة بالسفينة، وكذا حمولتها؛ وتحويلها إلى المصالح المعنية بالتخطيط المسبق، التي تقوم بدراساتها لتحديد الرصيف الخاص للرسو، والمستودعات المناسبة لتخزين البضائع؛ من ثم تحويل باقي البيانات إلى المصالح أو الأقسام المعنية بالتفريغ والتحميل واليد العاملة المطلوبة.

تقوم منصة المجتمع المينائي بضبط التبادل التجاري عبر الحدود البحرية وفق الالتزامات الدولية والقواعد العرفية ذات الصلة²⁰؛ الأمر الذي من شأنه تعزيز الحركة الاقتصادية عن طريق تنمية القطاع الصناعي، وجلب المعاملات أو الاستثمارات الأجنبية، بشكل خاص، من خلال تبني برنامجين أساسيين دولياً²¹: يتمثل الأول في ملحق اتفاقية تسهيل الملاحة البحرية، والثاني في المعايير الدولية لأمن وتسهيل سلسلة التوريد في عمليات التجارة الدولية التي تبنتها منظمة الجمارك العالمية، وفي إطار تطبيق بنود اتفاقيات أمن وسلامة المنشآت المينائية والسفن.

¹⁹ جابر النابلسي، مرجع سابق، ص 124.

²⁰ انظر المادة 06 فقرة 03 من المرسوم التنفيذي 21-147، مرجع سابق.

²¹ مشار إليها في دليل جمعيات نظم المجتمعات المينائية، مرجع سابق.

فمن أجل ضمان استيفاء الإجراءات والنشاطات المينائية ذات الصلة بالتجارة عبر الحدود البحرية تلزم المؤسسات ومختلف المتعاملين ضمن السلسلة اللوجيستية باستعمال خدمات منصة المجتمع المينائي وفقا للمادة 25، حيث يتم عن طريق هذه المنصة الإدخال الالكتروني للبيانات والمعلومات من نقطة موحدة، مزودة بإمكانية المتابعة المستمرة للوضع الإدارية والمادية للبضائع على غرار مختلف أنظمة أي منصة.

تقوم المنصة الرقمية للمجتمع المينائي بمهام مرتبطة بضمان أعمال السلسلة اللوجيستية إلكترونيا والمتمثلة في ضمان التبادل الالكتروني لمختلف البيانات، وكذا المعلومات ومجمل الوثائق المرتبطة باستيفاء الإجراءات المستلزمة أثناء عمليات الاستيراد والتصدير، ووضعها في متناول مختلف المتعاملين والمؤسسات ضمن السلسلة اللوجيستية، بما في ذلك نظام المعلومات التابع لإدارة الجمارك وفقا للمادة 06 من المرسوم موضوع الدراسة.

تمتد المنصة الرقمية للمجتمع المينائي لتشمل البيانات الجمركية، عن طريق تجميع قواعد البيانات بهدف تبسيط عمليات التخليص فيها؛ كما يتم في هذا الإطار ربط تنظيمات العمل بسبيل الالكتروني بالفروع أو الدوائر الجمركية، الأمر الذي يؤدي لتحقيق الوفرة في الوقت وكذا التكلفة، وهي من العناصر اللازمة لإتمام المعاملات الجمركية؛ حيث يعد استخدام الإدارة الجمركية لأنظمة تبادل البيانات بطريق الالكتروني من العوامل المؤثرة على التجارة الخارجية في ظل متطلبات الموانئ، لتقليل الازدحام وتحسين الخدمات وفق الموارد المخصصة، وتسهيل الإجراءات ذات الصلة.

هذا وتعمل أنظمة المجتمع المينائي على الأخذ بعين الاعتبار للمعايير الدولية لمنظمة الجمارك العالمية، والمنصوص عليها في دليل جمعيات أنظمة المجتمعات المينائية، الأوروبية والدولية، من أجل ضمان بيئة آمنة للتجارة الدولية في إطار الشراكة بين الجمارك وقطاع الأعمال. كما تستخدم الإدارات الحديثة وفقا لذلك الأنظمة المؤتمتة لإدارة المخاطر، حيث لا يقبل في إطارها إجراء عمليات التفتيش الجمركي لكل الشحنة، كون ذلك من شأنه عرقلة التجارة العالمية وفقا لمعايير منظمة الجمارك العالمية OMD²².

²² تسمى بمعايير أمن وتسهيل سلسلة التوريد في التجارة العالمية، تم إعدادها في 2005 وتم تحيينها في إصدار 2021، انظر في ذلك:

Cadre de normes visant à sécuriser et à faciliter le commerce mondial, in: <https://www.wcoomd.org>

- محمد فايز عبيدات، إطار عمل معايير أمن وتسهيل سلسلة التوريد في التجارة الدولية لمنظمة الجمارك العالمية، إصدار

2012، مترجم، دائرة الجمارك الأردنية، عمان، 2021، ص 06 على الموقع: <https://assets.ippc.int>

يتضح أن المفهوم اللوجستي يتوسع ليشمل عمليات المبادلات التجارية بين الدول، ومن عناصرها الأساسية النشاطات الخدماتية المقدمة من الموانئ، وعمليات نقل البضائع، وبذلك يتحقق مفهوم تجسيد المنفعة المكانية والزمنية المؤثرة في خلق القيمة المضافة، انطلاقاً من تقليص مدة الشحن والتفريغ، بالتالي الوصول إلى تقادي الغرامات التأخيرية التي كثيراً ما تؤدي إلى استنزاف العملة الصعبة.

هذا وتعمل المنصة على ضمان الإسراع في تبادل البيانات والمعلومات بين متعاملي السلسلة اللوجستية، حيث جاءت المنصة الرقمية في إطار إدارة الموانئ على مواكبة التكنولوجيات الحديثة، التي انعكست تداعياتها على استخدامات الموانئ، الأمر الذي يتطلب من الإدارة المينائية الرقمية أن تكون أكثر فعالية في تلبية متطلبات نشاطات النقل البحري، كون هذه النشاطات والموانئ تعد حلقات رئيسية في نطاق سلسلة منظومة عملية التوريد اللوجيستية للبضائع من منبعها لدى ميناء الانطلاق إلى غاية مصبها في ميناء الوصول، بل إلى غاية وصولها للمستهلك.

في الحقيقة تمارس الأنشطة ذات الصلة بالعمليات اللوجيستية كالنقل، والذي يمثل أهم عنصر في التكاليف اللوجستية والمناولة والتخزين داخل جميع الموانئ القديمة، إلا أن الحداثة في الموضوع المرتبط باللوجستيات المينائية يعود لظهور المدخل الإداري المتكامل الأهداف²³ لتحقيق الترابط أو بالأحرى التكامل بين عمليات التوزيع المادي وعمليات أو أنشطة إدارة الوسائل المساعدة على تلبية متطلبات التشغيل للوصول لتحقيق المبتغى من المنشأة المينائية.

يتجسد المدخل المتكامل للإدارة اللوجيستية من خلال المنصة في مراحل العمليات المينائية والتمثلة خصوصاً في²⁴:

- طلب وكيل السفينة الحجز على الرصيف عبر المنصة وإرساله للوثائق المطلوبة وفق النموذج الإطاري المعمول به دولياً؛
- تحويل المنصة للنموذج أعلاه إلى الأطراف المعنية (شرطة الحدود، حراس السواحل، الجمارك، مصالح المراقبة التابعين لمديرية التجارة، مقال المناولة)؛

²³ جابر النابلسي، مرجع سابق، ص 118.

²⁴ أبركان عبد المالك، حوياد حياة، "دور التحول الرقمي للموانئ في تطوير وتأمين قطاع النقل البحري للبضائع"، مرجع سابق ص 282-283.

- تحويل طلب الحجز إلى القبطانية، وبعد الموافقة عليه من قبل لجنة الأرصفة يتم حجز مكان الرسو مع إعلام وكيل السفينة الذي يقوم بإرسال وثيقة خاصة بالشحن إلى المنصة، والتي تقوم بدورها بإرسالها إلى أصحاب المصلحة (الجمارك، مصالح المراقبة، وكذا مديرية المصالح الفلاحية)؛

بعد اتخاذ الإجراءات الاعتيادية، من تفتيش وتأمين، يقوم مقاول المناولة المينائية بإخطار المنصة بإتمام عملياته من أجل تمكينه من الأرضيات، المخازن وكذا المستودعات المطلوبة لرص الحاويات في المجال المخصص لها؛

- قيام وكيل السفينة بتحويل سند التسليم إلى المنصة؛

- قيام مصالح الجمارك ببرمجة تواريخ لفحص الحاويات من خلال النظام المعلوماتي الخاص بها والموصول بنظام المجتمع المينائي؛ وبعد الموافقة على هذه المواعيد يتم فحص البضاعة في الأماكن المخصصة لها، بعدما كانت العملية تتم ورقيا وتأخذ وقتا معتبرا، وتقوم بعدها بإرسال سند رفع البضاعة الخاص بها إلى المنصة؛

- قيام مقاول المناولة المينائية بتحويل سند رفع البضاعة الخاص به إلى المنصة؛

- قيام المنصة بتحويل تأشيرة مصالح المراقبة إلى وكيل الحمولة لإخراج البضاعة من الميناء.

هذا ويتشكل مخطط العمل ذات المدخل الإداري، من خلال تبادل أصحاب المصلحة للمعلومات فيما بينهم ما يشكل تكاملا داخليا، وبين مجتمعات الموانئ، بالإضافة إلى التكامل الخارجي بين المنظمات الخارجية²⁵.

يتضح مما جاء أعلاه أن المنصة الرقمية للمجتمع المينائي تشكل مدخلا إداريا لحدثة ولتحديث اللوجيستيات المينائية من النقطة المينائية لانطلاق البضاعة إلى المكان المسطر أو المحدد لوصولها.

الفرع الثاني: الوظيفة الرقابية في إطار مهام المنصة الرقمية للمجتمع المينائي

جاء في الفقرة الثالثة من المادة السادسة من المرسوم 21-147 أن نظام المجتمع المينائي يسمح بضمان إقامة تواجد المنصات مع الأنظمة المعلوماتية الأخرى، الخاصة بمختلف المتعاملين في السلسلة اللوجيستية، الأمر الذي يمهد حتما إلى تسهيل عمليات مراقبة البضائع من طرف الهيئات أو المصالح المختصة

²⁵ Ayman Amin Amin Elorbany, The previous reference, p. 26.

في الدولة، عن طريق ضمان المتابعة المادية وكذا الإدارية للبضائع العابرة للموانئ التجارية، والمحولة نحو المناطق خارج الميناء، بما فيها البضائع الخطرة.

لذلك ومن المنطقي وفقا لذات المادة أن تساهم عملية المتابعة هذه بإعداد مختلف الإحصائيات المرتبطة والمتعلقة بالسلسلة اللوجيستية للمبادلات التجارية عبر الحدود البحرية، وتقييم أدائها للخدمات المينائية في إطار السرية والأمن للبيانات والمعلومات المجمعة.

والجدير بالذكر أن المشرع الجزائري، وفي ذات المادة، استثنى الإجراءات الجمركية المتعلقة بالعمليات التجارية المينائية من ضمن خدمات المنصة بالنسبة للمتعاملين، وقد أخضع مختلف الإجراءات الإدارية الإلزامية والخاصة لاستيفاء مختلف الإجراءات أو المعاملات الجمركية والمرتبطة بعملية المراقبة على مستوى الحدود المينائية إلى أحكام خاصة، منظمة في إطار التنظيم المعلوماتي للإدارة الجمركية.

يتضح جليا مساهمة البوابة الالكترونية للنشاطات المينائية في تكريس مبدأ الشفافية في المعاملات من خلال محتوى وتسيير البوابة الالكترونية، كونها تخص جميع المتعاملين في السلسلة اللوجيستية، والتي تسمح بتبادل المعلومات والوثائق والبيانات المتعلقة بالعمليات المينائية؛ كما تضمن البوابة في إطار تفعيل الإدارة الالكترونية في مجال النشاطات المينائية تكريس ذات المبدأ، من خلال الوثائق المتبادلة الكترونيا.

وبذلك فإن استعمال المعلومات والوثائق العابرة للمنصة، والتي تشكل قاعدة بيانات، تستعمل في إطار احترام المبادئ المتعامل بها في الإدارة الالكترونية عموما، والمتمثلة خصوصا في:

- سلامة الوثائق المتبادلة عبر التقنية الالكترونية (التوقيع بالطرق المؤمنة التعرف على هوية المتعاملين؛

- سرية الوثائق المتبادلة الكترونيا، والتي يتم حمايتها عن طريق نظام ترميز الوثائق؛

- تتبع الأحداث عن طريق آلية تسمح بتعقب تبادل المعلومات بالتقنية الالكترونية؛

- توافقية الأنظمة المعلوماتية، والتي يتم بلوغها عن طريق اعتماد معايير تسمح للأنظمة المعلوماتية المتعددة بالتواصل في إطار تبادل المعطيات؛

- تأمين الأرشفة للوثائق الرقمية الكترونيا.

المطلب الثاني: النظام العملياتي والتقني لمنصة المجتمع المينائي

يعكس النظام العملياتي والتقني نظام المعلومات المعد من قبل السلطة المينائية (الفرع الأول)، والذي يحدد مختلف الروابط المعلوماتية لمتعاملي السلسلة اللوجيستية (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التعريف بالنظام العملياتي والتقني

تكلف السلطة المينائية بإعداد النظام العملياتي والتقني لمنصة المجتمع المينائي، أو تعديله أو تنميته، والذي يتضمن وفقا للمادة 11 من المرسوم 21-147 بروتوكولات التبادل لمستعملي المنصة، التي تضم جداول تبادل البيانات والمعلومات ومختلف الوثائق المتفق عليها بين السلطة المينائية والمتدخلين المعنيين في السلسلة اللوجيستية؛ كما تضم البنود المتعلقة بإجراءات الدخول والتوقيع الإلكتروني، ومسؤولية المتدخلين لاسيما موثوقية البيانات والوثائق التي يقوم المرسل بإدخالها في المنصة، على أن تضمن ذات السلطة توافقية هذا النظام مع الأنظمة المعلوماتية لأصحاب المصلحة.

هذا ونشير إلى أن جداول التبادل هي المخططات التي تحدد تدفقات البيانات والمعلومات والوثائق المتبادلة بين نظام المنصة ومختلف المستعملين له وفقا للمادة 11 فقرة 3 من ذات المرسوم.

والجدير بالذكر أنه قد تم توحيد الوثائق المستخدمة لحركية النقل البحري من خلال نماذج تحوي معلومات خاصة لكل من السفينة والحمولة، وكذا الطاقم والركاب لتسهيل مراقبة السفن المحملة وتسييرها من خلال الملحق الخاص باتفاقية تسهيل الملاحة البحرية FAL، والذي يقدم أطر نموذجية موحدة تتضمن المعايير الدولية الموصى باتخاذها²⁶، والمتعلقة بالشكليات والإجراءات الإدارية ومختلف المستندات والوثائق المطلوب إرسالها من وكيل أو مجهز السفينة لحالات: الوصول، المكوث والمغادرة؛ وهو الأمر الذي من شأنه ضمان تيسير حركية الملاحة البحرية من جهة بتقليل تعقيدات السلطات وضمان أمن الموانئ ومنشآتها.

تشكل النماذج الواردة أعلاه الوثائق الواجب ملؤها وإرسالها إلى نظام المجتمع المينائي قبل رسو السفينة، والمتمثلة في²⁷: التصريح العام المتضمن لمعلومات السفينة، التصريح بالحمولة، التصريح بعتاد وبضائع طاقم السفينة، القائمة الاسمية للطاقم والركاب، وبيان خاص بالبضائع الخطرة. وتتولى المنصة تحويلها إلى الجهات الوصية قصد تمكينها من تحديد الأخطار التي يمكن أن تمس السفينة أو الميناء.

²⁶ أبركان عبد المالك، حوباد حياة، "دور التحول الرقمي للموانئ في تطوير وتأمين قطاع النقل البحري للبضائع"، مرجع سابق، ص 288.

²⁷ المرجع نفسه، ص 288-289.

وبذلك يتضح دور المنصة في حماية المنشآت المينائية عامة من خلال عملية التتبع للبضائع، وبشكل خاص الخطرة منها.

الفرع الثاني: محددات النظام العملياتي لمنصة المجتمع المينائي

يحدد النظام العملياتي إجراءات وشروط ربط الأنظمة المعلوماتية لمختلف متعاملي السلسلة اللوجيستية، وبشكل خاص النظام المعلوماتي للإدارة الجمركية وفقا لنص المادة 12 من المرسوم التنفيذي 147-21.

هذا وتتص المادة 13 من ذات المرسوم على أن النظام العملياتي يحدد الشروط التي يتوجب من خلالها على السلطة المينائية العمل على إيواء تنظيم المنصة في الجزائر في هياكل ملائمة، تستجيب لمتطلبات الحماية والسلامة لمحتويات النظام وبياناته، كما يضبط الإجراءات وكذا مختلف الآليات الضرورية لضمان سرية وسلامة المعلومات والبيانات، ومختلف الوثائق المتوصل إليها، والمتبادلة بواسطة المنصة، ويحدد شروط وسبل حفظ وتوثيق البيانات والمعلومات ومختلف الوثائق؛ بالإضافة إلى المراقبة الفعالة والمستمرة لعمليات الربط، وكذا تأمين مختلف المداخل من خلال إثبات هوية المستعملين²⁸.

يحدد هذا النظام كفايات تبليغ المعلومات المستلزمة في الإجراءات التصريحية في الموانئ من قبل ريان السفينة، أو تجهزها أو الوكيل أو الناقل قبل الدخول في نطاق الحدود المينائية للدولة.

ومن أجل ضمان السير المنتظم وبشكل استمراري لنظام المنصة يتضمن النظام العملياتي الوسائل التي يقتضي من السلطة المينائية توفيرها، مع ضرورة التحيين الدوري للنظام وصيانة تجهيزاته وهو ما جاء في المادة 15 من مرسوم 147-21.

هذا ومن من أجل حماية المعطيات ذات الطابع الشخصي، خصص نظام المجتمع المينائي مركزين لاحتواء قواعد البيانات في إطار ضرورة الحصول على ترخيص للولوج إلى المعطيات الواردة فيها من قبل السلطات المعنية، مع تكليف السلطة المينائية بالمحافظة على كل ما يتعلق بالمنصة وفقا للمادة السابعة؛ حيث يترتب عن استخدام الأنظمة الرقمية عادة مخاطر عدة مرتبطة بسوء استغلال أو المساس بالمعطيات والبيانات التي تتسم بالطابع الشخصي لمتعاملي السلسلة اللوجيستية، الأمر الذي يتطلب ضمان الحماية الجزائية لهذه السلوكيات بنصوص خاصة.

²⁸ انظر نص المادة 16 من المرسوم 147-21، مرجع سابق.

وقد جاء في المادتين 20 و 21 من المرسوم موضوع الدراسة أنه ووفقا لمقتضيات القانون 07-18 المتعلق بحماية الأشخاص الطبيعية في إطار معالجة المعطيات²⁹، يقتضي على السلطة المينائية اتخاذ التدابير اللازمة من أجل ضمان سلامة النظام، وحماية مختلف البيانات المتبادلة، أيا كانت تجارية أو شخصية، أو التي تم لها عن طريق المنصة، والتي لا يمكن استخدامها إلا للأهداف المبتغاة وراء جمعها.

هذا، وفي ذات الإطار، عمد المشرع الجزائري في التشريعات المتعلقة بحماية المعطيات الشخصية على ضمان هذه الحماية من خلال صلاحية السلطة الوطنية لحماية المعطيات ذات الطابع الشخصي، باتخاذ تدابير إدارية وعقوبات تتمثل في: السحب المؤقت أو النهائي للترخيص، غرامة في مواجهة المسؤول عن المعالجة، بالإضافة إلى الحماية الجزائية في إطار القانون رقم 07-18.

والجدير بالذكر أنه وبالإضافة إلى التهديدات المادية التي قد تحيط الموانئ التجارية، وبشكل خاص الضخمة منها، فإنها وفي ظل الأنظمة الرقمية تكون نظم المجتمعات المينائية عرضة للهجمات الالكترونية باعتبارها مراكز معلومات³⁰، وذلك من مصادر مختلفة لسلاسل التوريد، وأنظمة الربط لمسييري المحطات الطرفية، الناقلين، الشاحنين والسلطات باعتبارها بنية تحتية أساسية، الأمر الذي من شأنه إحداث آثار وخيمة؛ لذلك يفرض كل تنظيم رقمي للموانئ في ظل المجتمعات المينائية الأخذ بعين الاعتبار الأنظمة القانونية التي يقوم بمباشرة مهامه فيها في إطار حمائي محكم.

خاتمة

يتضح من خلال الدراسة أن:

- المرسوم رقم 21-147 المتضمن منصة المجتمع المينائي يشكل تأسيسا قانونيا للإدارة المينائية الالكترونية، حيث عملت الجزائر من خلاله على تحديث القطاع المينائي بإدخال النظام الرقمي تعزيزا لمتطلبات التجارة الدولية.

- يهدف نظام المجتمع المينائي الجزائري إلى ترقية وتعزيز قطاع الموانئ عن طريق تسهيل إجراءات العمليات المينائية لمختلف مسيري ومتعاملي السلسلة اللوجيستية للقطاع في نطاق الإدارة الرقمية، بالإضافة إلى

²⁹ قانون رقم 07-18 مؤرخ في 10 جويلية 2018، يتعلق بحماية الأشخاص الطبيعيين في مجال معالجة المعطيات ذات الطابع الشخصي، ج ر عدد 34، صادر بتاريخ 10 جويلية 2018.

³⁰ الطبيب مصطفى، مرجع سابق، ص 08.

ضمان أمن وسلامة الموانئ ومنشآتها، بشكل خاص عن طريق تتبع مسار النقل البحري ومراقبة البضائع من ميناء الانطلاق إلى نقطة الوصول، وذلك من خلال المعلومات المتدفقة للمنصة.

- تنظم منصة المجتمع المينائي الجزائري الأنشطة والعمليات الداخلة في استغلال الموانئ وضمان أمنها بشكل رقمي لهدف زيادة الإنتاجية المينائية، بالتالي تطوير قطاع النقل البحري.

- يصطدم تفعيل القانوني لمنصة المجتمع المينائي بالنظام القانوني الذي تخضع له عملية تسيير الموانئ البحرية فعلياً، والمتواجدة تحت نظام المؤسسة العمومية الاقتصادية، في حين تم وضع المنصة في تنظيم السلطة المينائية، وهي مؤسسة عمومية ذات طابع صناعي تجاري والتي لم تفعل لحد الساعة.

في الحقيقة تبدأ الإشكالات القانونية التي تثيرها المنصة الرقمية المينائية في الجزائر من صعوبة تحويل الصلاحية في تسييرها لمؤسسة غائبة فعلياً، كون أنظمة المجتمعات المينائية عموماً تتطلب الدقة في التنظيم، في محيط قانوني يأخذ بعين الاعتبار المتطلبات والمعايير الدولية على المستوى العالمي في ظل مقتضيات تحرير التجارة الدولية، لذلك لابد من:

- تفعيل القانوني للسلطة المينائية بشكل يستجيب للمقتضيات العملية في الموانئ على المستوى المحلي والدولي، وإدخال القطاع الخاص في تسيير واستغلال الأملاك العمومية، لتطوير النشاط المينائي وزيادة فعالية عمل المرافق المينائية وتطوير الشراكة الأجنبية.

- وضع هيئة لنظام المجتمع المينائي الجزائري تستجيب لأطر الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

- تحديد تدفقات الدخل للمنصة الرقمية بشكل دقيق.

- يتطلب العمل بنظام المجتمع المينائي الأخذ بعين الاعتبار المحيط القانوني الذي ينشط فيه، على المستويين الوطني والدولي، من القوانين الخاصة بحماية المعلومات والبيانات، والقوانين والإجراءات الجمركية والأمنية مع قوانين مؤسسات الإدارة البحرية والمينائية.