

استراتيجية بناء المنشآت المينائية للحدّ من سلبيات حركة النّقل البحري على البيئة

Port construction strategy to reduce environmental disadvantages of maritime transport

بورطال أمينة*1

كلية الحقوق، جامعة عين تموشنت (الجزائر)، amina.bourtal@univ-temouchent.edu.dz

تاريخ النشر: 2024/02/06.

تاريخ القبول: 2024/01/31

تاريخ الاستلام: 2023/11/30

ملخص:

تعد الموانئ البحرية صلة وصل بين البرّ والبحر، تمثل واجهة بحرية للدولة الجزائرية، حيث تساهم في تطوير نشاط النقل البحري الذي يحقق التنمية الاقتصادية ويشجع التجارة، غير أنّ انشاء هذه الموانئ قد يتسبب في الحاق أضرار بالبيئة.

مما يتطلّب انتهاج استراتيجية فعّالة مع اتّخاذ جميع التدابير اللازمة للحدّ من الآثار السلبية لها أو التقليل منها، بالاستناد على معايير بيئية عالمية، مع مراعاة الشّروط الهندسية والتصميمية والقانونية أثناء عمليّة بناء الموانئ، ضمن نُظم قانونية وجب تحيينها.
كلمات مفتاحية: ميناء، بحري، بناء، نقل، بيئة.

Abstract:

Seaports are a link between land and sea represents the front of Algeria, It contributes to the development of shipping activity, which plays its role in economic development and promotes commerce, However, the establishment of these ports may cause damage to the environment.

This requires an effective strategy with all necessary measures to reduce negative impacts, Based on a variety of global environmental standards, Having regard to all engineering, design and legal requirements during the construction of ports, within legal systems, must be updated.

Keywords: port; maritime; construction; shipping; environment.

*المؤلف المرسل

1. مقدمة:

يعتبر النقل البحري أحد القطاعات النشيطة ومحرك اقتصادي مهمّ تتعدّد أنشطته وخدماته، عبر الموانئ البحريّة في المدن الرئيّسية على طول الشريط الساحلي للبحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلسي، فيجسّد ملتقى لمختلف وسائط النقل، وبوابة تنفّذ منها التجارة مما يمكن الوصول للأسواق العالميّة التابعة للبلدان الساحلية وغير الساحليّة.¹

وبما أنّ النقل البحري يمثّل القاعدة التحتيّة لتنمية حركة الصادرات والواردات، تزداد امكانيّة نقل البضائع عبر البحر كلّما تطوّرت خدماته داخل المنشآت المينائيّة البحريّة، هذه الأخيرة التي أصبحت تقدّم التسهيلات البحرية اللاّزمة لتشغيل ناقلات الحاويات والسفن، فتساهم في تفعيل حركيّة النشاط البحري، فتقع تحت ضغط متزايد يستوجب تطوير كفاءتها وادارتها وتحسين خدماتها اللوجستية، الأمر الذي يترتّب عنه الزيادة في حجم التجارة المنقولة بحرا.²

وأمام الحركة الدوّبة التي تميّز قطاع النقل البحري، فهو ليس بمنأى عن التأثير سلبا على البيئة البحريّة، ولمواجهة ذلك وضعت المنظّمة البحريّة الدوليّة التابعة للأمم المتّحدة، معايير عالميّة تدعّم أنشطة النقل البحري بشكل أكثر مراعاة للبيئة، لاسيّما وأنّه أصبحت تتطلّب تطوّر حركة النقل البحري توسيع المساحات المينائيّة وطاقتها العقارية، عند انشاء البنية الأساسيّة والمرافق المينائيّة وتطويرها.

وفي سبيل تحقيق ذلك تتبّع السّلطة المينائيّة سياسة عقاريّة لأجل تدعيم التعاون والتنسيق بين المدينة والميناء، احدى الاستراتيجيات التي تأخذ بها باعتبارها تمثّل مراكز تقديم الخدمات، واعتماد جيل الموانئ الحديثة لأجل جذب شركات الملاحة العالميّة،³ مع الزاميّة مواءمة أداءها تطّلع الاستدامة، التي

¹ ربيعة حملاي، (2008/2007)، مردودية المؤسسات المينائيّة دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر "L'EPAL"، أطروحة دكتوراه، الجزائر، ص 10.

² حناشي بورني / حمزة بالي / مصعب بالي، (2020)، أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية (2010-2018)، مجلة العلوم الإقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة المسيلة، مجلد 13، عدد 3، ص 807، 810.

³ النحراوي أيمن، (2008)، الموانئ البحرية العربية، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، مصر، ص 83.

تتطلب استيفاءها معايير الأمن والسلامة، وحماية البيئة، ويعزى ذلك إلى الآثار السلبية التي يمكن للموانئ البحرية الحاقها بالبيئة، حيث أضحت الاستدامة البيئية شاغلا رئيسيًا في مضمار السياسة المتبعة في النقل البحري العالمي.¹

ولأجل ضمان سلامة الميناء وأمنه من الآثار الخارجية، يجب إحاطة هذا المرفق الهام والتنامي بالعناية اللازمة، بالاعتماد على نظام الإدارة البيئية للتأكد من التقييم والفهم والتحكم في التأثيرات الضارة بالبيئة الناجمة عن سياسات وبرامج التشغيل ومشاريع تطوير الموانئ،² وبما أنّ الجزائر من الدول الساحلية فقد اهتمّ المشرّع الجزائري بتنظيمه في القانون البحري³ وقوانين متفرقة أخرى.

وعليه الاشكالية التي تطفو على السطح بخصوص موضوع هذه الدراسة ألا وهي:

كيف حاول المشرّع الجزائري توفير آليات قانونية لحماية البيئة أثناء عملية بناء المنشآت المينائية وتوسيعها؟ وما هي المعايير البيئية المعتمدة لإنشاء هذه الموانئ؟

لنحاول معالجة هذه الاشكالية ضمن محورين رئيسيين، معتمدين على المنهج الوصفي والمنهج التحليلي لمكونات النصوص القانونية بحيث نتناول من خلال المحور الأول إلى مفهوم المنشآت المينائية، أما المحور الثاني فخصصناه للحديث عن المعايير البيئية لإنشاء الموانئ.

¹ خفضت القاعدة التنظيمية الجديدة لعام 2020 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية من الحد الأقصى من الكبريت في زيت وقود السفن من 3.50 % إلى 0.50% الأمر الذي يترتب انعكاسات ايجابية على الصحة البشرية والبيئة.
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الأونكتاد، استعراض النقل البحري، RMT/ Unctad/2019، منشورات الأمم المتحدة، ص 14.

² حياة رصاع، (2013/2012)، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكييف معها، مذكرة ماجستير، جامعة وهران، ص 209.

³ الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 1976/10/23، ج. ر عدد 29 لعام 1977، المعدل والمتّم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 ج. ر عدد 47 لسنة 1998 والقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 ج. ر عدد 46 ل 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري.

2. مفهوم المنشآت المينائية

بادئ ذي بدء نحاول تحديد مفهوم المنشآت المينائية أو الموانئ البحرية وتحديد مكوناتها وفق

أحكام القانون البحري الجزائري المعدل والمتمم:

1.2 تعريف الميناء البحري ومكوناته:

الميناء البحري أو المرفأ مساحة تمتد من المياه محدودة طبيعياً أو صناعياً، تقع على ساحل البحر، ترسو فيها السفن للوقاية من العواصف والأمواج العاتية أو لأداء عمليات المناولة المينائية،¹ فالميناء وسيط بين المساحة الأرضية والمساحة البحرية، باعتباره منفذ طبيعي من صنع الطبيعة أو صناعي كمنشأة تقيمها الدولة على الشاطئ تتخذ منه السفينة مأوى لها لإفراغ البضائع أو شحنها أو إنزال الركاب أو حملهم،² وقد انتشرت في الآونة الأخيرة موانئ الحاويات التي أنشأت لاستقبال البضائع المعبأة داخل حاويات.³ وتتكوّن الأملاك العمومية المينائية من بنايات أساسية وبنايات فوقية وملحقات مثنقلة بالارتفاعات لصالح الملاحة البحرية وتطوير الموانئ، طبقاً لأحكام المادة 894 من ق. ب. ج،⁴ الذي تجسّد ميناء تجاري أو جزء تجاري في ميناء مزوّد بمحطّات وأرصفت سفن ومنشآت لنقل الحمولة، ويشمل ذلك المنشآت المباني الموجودة على الشاطئ والخاصة باستقبال ومناولة وتحميل وتسليم شحنات السفن (البضائع) والركاب (الأشخاص).⁵

وتقدّم هذه الموانئ جميع الأنشطة التجارية والصناعية، حيث يعرف المشرع الجزائري في هذا السياق الميناء بموجب نصّ المادة 888 من ق. ب. ج أنه "نقطة من ساحل البحر مهيأة ومجهزة لاستقبال

¹ عبد العزيز محمد غريب، (2006)، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، مصر، ص 47.

² حياة بن عيسى، (2015)، تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة عمر ثليجي الأغواط، عدد 1، ص 114.

³ Alain le Bayon, (2004), dictionnaire de droit maritime, presse universitaire de Rennes, France, p 203.

⁴ تجدر الإشارة أنه ذكر المشرع الجزائري البنايات الأساسية المينائية بموجب المادة 895 من ق. ب. ج منها مباني حماية الميناء، الأرصفة وحواجز الميناء... الخ

⁵ إرشادات بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بالموانئ والمرافق والمحطات، إصدارات البنك الدولي، 3 أبريل 2007، ص

السفن وإيوائها وتأمين جميع عمليات التجارة البحرية والصيد البحري والنزهة"، ونضرب مثلا بميناء الجزائر العاصمة الذي يقع في قلب المدينة كأول ميناء للتجارة في القطر الجزائري، فحوالي 90% من المبادلات التجارية تمرّ عبر الطريق البحري.

2.2 اجراءات بناء وانشاء الميناء البحري:

يتم بناء الموانئ البحرية من قبل الدولة أو في اطار اتفاقية امتياز تبرم من قبل أشخاص معنوية خاضعة للقانون العام والقانون الخاص، حيث أصبحت تُدار من طرف سلطات البلدية أو حكومات الولاية أو الأقاليم، التي تقع في حيازتها هذه الموانئ، بمشاركة ممثلين عن التجار العاملين بالولايات كموانئ لندن وليفربول وهامبورغ و روتردام.... وغيرها.¹

كما تحدّد الإدارة المختصة تاريخ استغلال مشروع الميناء بعد الانتهاء من عمليّة بناءه، بحيث يضمّ عدّة مرافق أين تنتشر حوله عدّة أنشطة كجزء من الحيّز الحضري، الذي يشغل عددا من السّكان بكيفية مباشرة أو غير مباشرة، ممّا يجعل العلاقة بين الحيّز الحضري والميناء توافقيّة، ويمكن قياس مستوى التمدّن بمستوى تطوّر الظاهرة المينائية، ذلك أنّ تطوّر احداها يؤدّي بطبيعة الحال إلى ديناميكية الآخر.² وفي مضمار انشاء الموانئ البحريّة التي تدخل ضمن مفهوم البناء المنصوص عليه بموجب أحكام المادة 2 من الاتفاقية 167 بشأن السلامة والصحة في البناء المعتمدة بجنيف بـ 20 يونيو 1988،³ يجب تطبيق أنظمة البناء المتعارف عليها في اللوائح التنظيمية المحلية والدولية المتعلقة بالتهيئة والتعمير، بهدف ضمان تشييد هياكل المباني المينائية وفق الممارسات المعماريّة والهندسيّة السليمة.

وبناء على هذه القواعد وضع المشرع الجزائري معايير البناء وادراج بعدها البيئي، التي تبين لنا مدى قابليّة الأراضي القابلة للتعمير وتكوين وتحويل المبنى في اطار التسيير الاقتصادي للأراضي ووقاية المحيط والأوساط الطبيعية، واشترط ضرورة توافر متطلبات لأجل تعيين الأراضي المخصصة للنشاطات الاقتصادية

¹ ربيعة حملاوي، المرجع السابق، ص 89.

² حياة بن عيسى، المرجع السابق، ص 113.

³ صادقت الجزائر على الاتفاقية 167 بشأن السلامة والصحة في البناء المعتمدة بجنيف بـ 20 يونيو 1988 بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-60 المؤرخ في 2006/02/11، ج. ر عدد 7 الصادرة في 2006/02/12، ص 10.

ذات المنفعة العامة، والبنائات المرصودة للاحتياجات الحالية والمستقبلية في مجال التجهيزات الجماعية المتعلقة بالخدمة والنشاطات، وهو ما تؤكد لنا المادة 11 من القانون رقم 90-29 المتعلق بالتهيئة والتعمير،¹ يشترط لتشييد مختلف البنائات في ضرورة الحصول رخصة البناء ورخصة الهدم ورخصة التجزئة، وهو ما تؤكد لنا المادة 33 من المرسوم التنفيذي رقم 175-91 المؤرخ في 28 ماي 1991 المتعلق بكيفيات تحضير شهادة التعمير رخصة التجزئة وشهادة التقسيم ورخصة البناء، وشهادة المطابقة ورخصة الهدم،² إلى درجة أنه قد ترفض رخصة البناء متى تبين اضرار البنائات بالبيئة،³ وبموجب هذه التراخيص وضع المشرع الجزائري حدّ لجميع التجاوزات نتيجة استغلال المساحات والمرافق المخصصة للمصلحة العامة.

وعليه يجب تدخل السلطة المينائية لتسيير الملك المينائي بتوفير شروط ملائمة لممارسة مختلف الأنشطة من طرف المتعاملين داخل الميناء، عن طريق حماية الأراضي المينائية بموجب رخصة البناء،⁴ على غرار البناء في المناطق الساحلية، التي تتطلب أخذ رأي مسبق للوزير المكلف بالسياحة طبقاً لأحكام القانون رقم 03/03 المتعلق بمواقع التوسع والمناطق الساحلية.⁵

¹ القانون رقم 90-29 المؤرخ في 01/12/1990 المتعلق بالتهيئة والتعمير، ج. ر عدد 52 ل 1990، المعدل والمتمم بالقانون رقم 04-05 المؤرخ في 14/08/2004، ج. ر عدد 51 ل 2004.

² تنص المادة 33 من المرسوم التنفيذي رقم 91-175 المؤرخ في 28 ماي 1991 المتعلق بكيفيات تحضير شهادة التعمير رخصة التجزئة وشهادة التقسيم ورخصة البناء، وشهادة المطابقة ورخصة الهدم، ج. ر عدد 26، أنه "يشترط كل تشييد لبناية أو تحويل لبناية على حيازة رخصة البناء..."

³ رزقي بئينة، (2019)، الحماية القانونية للبيئة من أضرار التوسع العمراني، مجلة التعمير والبناء، جامعة ابن خلدون تيارت، مجلد 3، عدد 4، ص 90.

⁴ تسمى رخص التعمير بعقود حيث يقصد بعقود التعمير شهادة التعمير، شهادة التقسيم، رخصة التجزئة، رخصة الهدم، رخصة البناء وشهادة المطابقة وهذا تطبيقاً لأحكام المادة 05 من المرسوم التنفيذي رقم 09-276 المؤرخ في 30 أوت 2009 المتعلق بالبطاقة الوطنية لعقود التعمير والمخالفات المتعمقة بها وكذا كفاءات مسكها، ج. ر عدد 50 لسنة 2009.

⁵ القانون رقم 03-03 المؤرخ في 17 فيفري 2003 المتعلق بمواقع التوسع والمناطق الساحلية، ج. ر عدد 11 ل 2003/02/19..

وعلى خلاف المشرع الفرنسي الذي استثنى بموجب قانون العمران الفرنسي في نصّ المادة 421-1 بعض أعمال البناء المستثناة من الخضوع لرخصة بناء مسبقة منها منشآت البنية الأساسية الخاصة بوسائل الاتصال بالسكك الحديدية أو النهريّة أو الخاصة بالمشاة ومنشآت البنية الأساسية الخاصة بالموانئ والمطارات سواء كانت منشآت عامة أو خاصة،¹ فإنّ المشرع الجزائري اشترط رخصة البناء في كلّ عملية بناء مهما كان موقعها، متى تعلّق الأمر على سبيل المثال بالنقل البري والبحري والجوي نظرا لارتباط البناء بتحقيق المصلحة العمرانيّة العامة والخاصة،² حسبما يؤكّده القانون رقم 82-02 المؤرخ في 1982/02/06 المتعلق برخصة البناء ورخصة تجزئة الأراضي للبناء.³

كما يحمي المشرع الجزائري المواقع من التوسّع العمراني وحماية البيئة البحريّة بموجب المادة 22 من القانون رقم 90-25 المؤرخ في 1995/11/18 المتضمّن قانون التوجيه العقاري،⁴ حيث يمنع انجاز أيّ منشأة أساسية أو بنايات داخل المستثمرات الفلاحية الواقعة في أراضي خصبة إلاّ بعد الحصول على رخصة صريحة تسلّم حسب الأشكال والشروط التي تحدّدتها الأحكام التشريعية المتعلقة بالتعمير وحقّ البناء، ويؤكّد أيضا المرسوم التنفيذي رقم 15-19 المؤرخ في 2015/01/25 المحدّد لكيفيات تحضير عقود التعمير وتسليمها،⁵ المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 20-342 المؤرخ في 22

¹ L'article 421-2-1/b ordonnance n° 2005-1527 du 8/12/2005, modifié par loi n° 2006-872 du 13/07/2006 – art. 8 () JORF 16 octobre 2006.

«Les ouvrages d'infrastructure des voies de communication ferroviaires fluviales, routières ou piétonnières, publiques ou privées, ainsi que les ouvrages d'infrastructure portuaire ou aéroportuaire».

² الزين عزري، (2005)، النظام القانوني لرخصة البناء في التشريع الجزائري، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، جوان 2005، ص 13.

³ تمّ إلغاء القانون رقم 82-02 المؤرخ في 1982/02/06 المتعلق برخصة البناء ورخصة تجزئة الأراضي للبناء بالقانون رقم 90-29 المتعلق بالتهيئة والتعمير.

⁴ القانون رقم 90-25 المؤرخ في 1995/11/18 المتضمّن قانون التوجيه العقاري، ج. ر عدد 49، لعام 1990.

⁵ المرسوم التنفيذي رقم 15-19 المؤرخ في 2015/01/25 المحدّد لكيفيات تحضير عقود التعمير وتسليمها ج. ر عدد 7 ل 2015/02/12.

نوفمبر 2020¹ ضرورة حصول القائم بعملية البناء على ترخيص اداري 'رخصة البناء'، التي تصدرها الجهات الادارية المختصة، قبل الشروع في أيّ بناء جديد لأحد الموانئ البحرية أو ملحقاتها، أو ادخال أيّ ترميم أو تعديل عليها، طبقا للمواد 48 و 49 من نفس المرسوم، ليتبين لنا من خلال سبق ذكره أنّ ترخيص بناء المنشآت المينائية اجراء مُسبق وليس رخصة.²

ضف إلى ذلك أنّه يجب العمل على الرّبط والتّسيق بين سياسات التّنمية للمدن والموانئ، لاسيّما مدى ربط الهياكل القاعدية بشبكات التّقل الأرضي والموضوعة تحت تصرّف الملك المينائي،³ وتحقيقا لذلك وضع المشرّع الجزائري قواعد لشغل العقار الحضري والتوسّع العمراني، بحيث يخوّل حقّ بناء هذه المنشآت المينائية حقّ ملكيتها، مع الالتزام بتقديم جميع الوثائق الإدارية التي تُثبت مدى انسجام المشروع مع قواعد العمران وقواعد حماية البيئة تطبيقا لأحكام المادة 42 و 43 من المرسوم التنفيذي رقم 15-19 المحدّد لكيفيات تحضير عقود التّعمير وتسليمها. وان كانت تعتبر الموانئ من البنايات غير قابلة لتحقيق المطابقة عليها حسبما أضافته التّعليمة رقم 90/1000 الصّادرة عن وزارة السّكن والعمران في اطار تطبيق أحكام القانون رقم 08-15 المحدّد لقواعد مطابقة البنايات وإتمام انجازها، وفي سبيل تنظيم عمليّات تصميم وبناء وصيانة المباني وبيئاتها وجب اتباع برامج الصحة والسلامة المهنية داخل مباني الموانئ البحرية قيد الإنشاء، التي تحيط بها مخاطر متعددة.⁴

3. المعايير البيئية لإنشاء الموانئ البحرية

يجب مراعاة في انشاء الموانئ البحريّة جملة من المعايير ذات طبيعة بيئية عالميّة أثناء عمليّة تصميمها أو بناءها، مع الحرص على التخفيف من الأضرار التّاجمة عن التلوث البحري، بما أن حماية

¹ المرسوم التنفيذي رقم 20-342 المؤرخ في 22 نوفمبر 2020 يعدل ويتم المرسوم التنفيذي رقم 15-19 المؤرخ في 25 يناير 2015 الذي يحدد كيفيات تحضير عقود التعمير وتسليمها، ج. ر عدد 71، الصادرة بتاريخ 2 ديسمبر 2022.

² عز الدين وفاء، (2021)، قرارات عقود التعمير في التشريع الجزائري: رخصة البناء والهدم، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، مركز جامعي سي الحواس بريكة، مجلد 4، عدد 1، ص 150.

³ بثينة رزقي، المرجع السابق، ص 94.

⁴ أحمد الطروانة قتيبة، (2017)، أهمية الأمن والسلامة للحد من إصابات العمل في المنشآت الصناعية، مجلة بحوث التربية النوعية، جامعة المنصورة مصر، عدد 48، ص 97.

البيئة في الوقت الحاضر أصبحت تشكل شاغلا رئيسيا لجميع الجهات المعنية في هذا المجال،¹ وهو ما سنعرضه فيما يلي.

1.3 شروط تصميم الموانئ البحرية

نوجز الشروط الهندسيّة البيئيّة لأجل تصميم الموانئ البحريّة فيما يلي:

أولا: تضمين المعايير الهندسيّة والتصميميّة الخاصّة باختيار المواقع الجغرافية

يُعتبر الموقع الجغرافي من العناصر المينائية الدّاعمة لتطوير الميناء الذي تتوقّف عليه مكانته الاقتصادية وقربه من المناطق المنتظمة في تدفّقات البضائع، بحيث نجد تداخل اقليمي بين البر والبحر، الذي يشكّل عاملا مهمّا ذي تأثير مكاني على عدّة مناطق مع كفاءة البنية التحتيّة،² المموّلة من الدولة مع تشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في مجال تسيير الموانئ البحرية.³

غير أنّه يجب منع أيّ إخفاقات ناجمة عن المخاطر الطبيعيّة أثناء عملية البناء، لاحتمال تعرّض مواقع هذه المنشآت المينائيّة لحدوث ظواهر مناخية كارتفاع مستوى سطح البحر وأمواج عالية، ممّا يسبّب أضرارا جمة تؤثّر سلبا على توقّعات التجارة والتنمية.⁴

وبهدف ضمان انشاء الموانئ البحريّة بشكل ينسجم مع المتطلّبات الجغرافية والبيئية؛ تلتزم السّلطة المينائية بمهام تطويرها وصيانتها وتسييرها واستغلالها وحمايتها والمحافظة عليها والقيام بالتنشيط والتنسيق بين مختلف المتدخلين في النشاطات المينائية والترقيّة التجاريّة للموانئ المكلفّة بها، وذلك عن طريق المشاركة مع السّلطات المعنية في صياغة المخططات التوجيهية واعداد برامج الصيانة وانجاز الاشغال

¹ Robert REZENTHEL, (2003), La protection de l'environnement sur le littoral et le respect des libertés et droits fondamentaux, DMF 634, p 204.

² أحمد سعد حسين/ معن عبد علي فوز، (2019)، الأهميّة المكانية لمدن الموانئ وتأثيراته، مجلة الخليج العربي، جامعة البصرة العراق، مجلد 47، عدد 1، ص 355.

³ Fatima Zohra Mohamed Chérif, (2007), les ports algériens à l'heure du désengagement de l'état, la revue maritime, institut français de la mer, France, n° 480, p 4.

⁴ مؤتمر الأمم المتحدة، استعراض النقل البحري 2019، ص 56، 58.

الخاصة بالتهيئة وتطوير المنشآت القاعدية حسبما تؤكدُه لنا المادة 6 من المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المؤرخ في 18/08/1999 الذي يحدّد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية.¹ كما يجب تشاور السلّطة المينائية مع السلّطات المعنية حول اعداد دراسات التّصميم وقابليّة الانجاز الخاصّة باختيار مواقع المنشآت المينائية والقيام بدراسات حول أثرها على البيئة، مع مبادرة السلّطة المينائية بكلّ الدّراسات المتعلّقة بمهامها وانجازها وتطوير مجموع النّشاطات المينائية، وانجاز أو تكلف بإنجاز كلّ أشغال التّطوير والصيانة المتعلّقة بالتهيئة وعصرنة وتجديد المنشآت والتجهيزات والعتاد، والبنيات الفوقية المينائية لتكيفها مع متطلبات النقل البحري.

وبإمكان هذه السلّطة المينائية المشاركة وفقا للتّنظيم المعمول به، في انجاز أشغال صيانة وتأهيل وتجديد وتوسيع البنيات القاعدية وعمليات الجرف، مع القيام بإنشاء وتهيئة مناطق خارجة عن الموانئ والهادفة لفقّ اختناق الموانئ، بحيث تضمن القيام بجميع النّشاطات ذات صلة بهدفها والعمليات العقارية المنقولة والتجارية والصناعية والمالية المرتبطة بنشاطاتها والتي من شأنها المساعدة على تنميتها طبقا لأحكام المادة 2/7 من المرسوم التنفيذي رقم 99-199 الذي يحدّد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية.

ثانيا: انشاء موانئ بحريّة بعيدة عن التجمّعات السّكنية ومنع التمدد العمراني

يجب انشاء الموانئ في مناطق ساحلية تبعد عن المدينة والتجمّعات السّكنية، تسير رياحها في اتجاه الأماكن الخالية من السكان، حيث يترتّب على تواجد الموانئ التجارية الجزائرية داخل التّسيج الحضري، ضعف كفاءة الطّرق المتّصلة به، ومن الأمثلة التي نضربها منافذ الخروج من ميناء الجزائر العاصمة التي تنتهي في محور المواصلات الرئيسي بالمدينة والمزدحم بالحركة، وميناء وهران المحاصر بالمدينة والحروف الساحلية، الذي يصعب من عمليّة الحركة منه واليه، ويشمل على منفذ واحد لأجل

¹ المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المؤرخ في 18/08/1999 الذي يحدّد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائية، ج. ر

سحب البضائع بالشاحنات وعلى خطّ السكك الحديدية القديم والغير مستغلّ، ممّا جعل عمليّات سحب البضائع تقتصر على الشاحنات فقط.¹

وبما أنّ الموانئ تمثّل مراكز محوريّة رئيسية للنشاط الاقتصادي، عادة ما تقع على مقربة من مناطق أهلة بالسكّان، حيث يؤثّر الزحف العمراني على السّواحل حتّمًا على الأنظمة البيئية للمحيط، الأمر الذي يستوجب مراعاة التمدّد العمراني والالتزام بسياسة معمارية بيئية واضحة المعالم، حيث حظر التوسّع الطولي للمحيط العمراني من المجمّعات السكانية الموجودة على الشريط السّاحلي على مسافة تزيد عن ثلاثة (03) كلم من الشريط السّاحلي، بمعنى منع أيّ زحف للسكن للاقتراب نحو المنشآت المينائيّة، لما في ذلك من مساس بسلامة البيئة، مع حظر القيام بأعمال إقامة الحواجز والرّدم إذا كانت تصرّ بوضعية الشّاطئ الطّبيعية، إلّا إذا كانت مبرّرة بضرورة إقامة منشآت تتصلّ بممارسة خدمة عمومية تقتضي بالضرورة التّموقع على شاطئ البحر أو بحتميّة حماية المنطقة المعنية.²

ثالثا: التخفيف من الضّغط الواقع داخل المنشآت المينائيّة

يتطلّب استقبال التّفايات الخطيرة إحداث مستودعات مؤقتة وفق معايير عالميّة خاصّة، مع ضرورة وضع أماكن لجمع المياه الملوثة بغرض نقلها إلى محطة المعالجة؛ ممّا لا يسمح بإفراغها كليًا أو تسربها إلى مياه البحر، بحيث تجيز المادّة 67 من قانون الجمارك³ انشاء مخازن المؤقتة في نطاق الموانئ والمطارات وداخل الإقليم الجمركي عندما تبرّره الضرورة الاقتصادية، وتحدّد شروط انشائها عن طريق التنظيم، كالموانئ الجافّة التي تُنشأ لأجل تخفيف الضّغط عن الموانئ الأخرى،⁴ أو انشاء مناطق حرّة

¹ محمد الشريف فاطمة الزهراء/ ريميني فوزية، (2009)، الموانئ الجزائرية: تحوّل صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف، مجلد 6، عدد 7، ص 174.

² لعموري سعيد، (2019)، رخصة البناء لحماية البيئة الأرضية في التشريع الجزائري، مجلة التعمير والبناء، جامعة ابن خلدون تيارت، مجلد 3، عدد 1، ص 85.

³ قانون رقم 04-17 المؤرخ في 2017/02/16 المعدل والمتمم للقانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979 المتضمن قانون الجمارك، ج. ر عدد 11 المؤرخة في 2017/02/19.

⁴ المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011 الذي يتعلق بالموانئ الجافّة، ج. ر عدد 33.

طبقا لأحكام المادة 2 من القانون رقم 22-15 المؤرخ في 20 جوان 2022 يحدّد القواعد المنظّمة للمناطق الحرة¹ أو بناء ميناء جديد في منطقة الوسط.

وهو ما دفع إلى تمكين السّلطة المينائية من انشاء أو تهيئة مناطق خارج الموانئ المعتمدة من طرف المصالح المؤهلة التّابعة للدولة، حيث يخضع استغلال هذه المناطق للأحكام التشريعية والتنظيمية الجمركية الساري العمل بها وأحكام هذا النظام العام طبقا للمادة 12 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 2002/01/06 المحدّد للنّظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها² وطبقا لاختصاصاتها وللمخطّط التّوجيهي للتّسمية الذي يحدّد ترتيب أولويّة اقامة مختلف التّشاطات في المنطقة المسورة لكل ميناء تجاري وكذا في المناطق المخصّصة للصيد البحري والنزهة وفق نظامها الخاص طبقا للمادة 13 من نفس المرسوم.

2.3 التخفيف من حدّة التلوث النّاجم عن النّقل البحري

تجسّد الحلقة المكتملة لسير عمليات النّقل من وإلى الموانئ مصدرا لتلويث الهواء في المناطق الساحلية والمجتمعات الحضرية، خاصّة أمام مركز السكّان في المدن السّاحلية حيث يتوقع الخبراء وصول نسبة السكان إلى ما يزيد عن 570 مليون نسمة في 2025، ممّا زاد من نسبة التلوث، بل ثبت من خلال الفحوصات المخبرية أنّ مياه حوض المتوسط أكثر تلوثا، نتيجة تفضيل المتعاملون الاقتصاديون المواقع السّهلة لإنجاز مشاريعهم القريبة من اليد العاملة المجاورة للمناطق الساحلية.

غير أنّ ذلك أثر سلبا على البيئة البحريّة، أمام غياب قنوات الصّرف الصحي، ومحطات تنقية للنفايات قبل القاءها في البحر، وتجاوزات البناء الفوضوي³، بما في ذلك تغيير الطّابع الإيكولوجي

¹ القانون رقم 22-15 المؤرخ في 20 جويلية 2022 يحدّد القواعد المنظّمة للمناطق الحرة، ج. ر عدد 49، المؤرخة في 20 جويلية 2022.

² المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 2002/01/06 المحدّد للنّظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، ج. ر عدد 01 ل 2002/01/06.

³ جمال واعلي، (2011)، مشكلة التلوث البحري والآليات القانونية الكفيلة لمحاربتها (دراسة في القانون الجزائري)، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس سيدي بلعباس، عدد 8، ص 205، 206.

والسيّاحي للسواحل نتيجة التلوّث الذي يتسبّب فيه الاستغلال السياحي المفرط، أين تمّ انجاز والمنشآت والبنّاءات بطريقة عشوائية على طول الشريط الساحلي.¹

وتتمثّل مصادر الانبعاثات داخل الموانئ بفعل نشاطات المناولة المينائية للبضائع، وانشاء وصيانة الموانئ البحرية، وعمليات اصلاح السفن على أرصفة الموانئ، الذي قد يشكّل خطرا على صحّة الإنسان والبيئة، حيث أصبحت الموانئ منفذا طبيعيا للصرف الصحي للمناطق الحضرية بها،² نتيجة المواد المتدفقة من اليابسة كالنفايات الصناعية التي تتولّد عن الأنشطة الصناعيّة، والمبيدات الزراعيّة القادمة إلى البحار والنفايات المنزلية المتدفقة من المناطق الحضرية.³

ضف إلى ذلك تطرح السفن وغيرها من وسائل النّقل المستخدمة لتنفيذ جميع مراحل النقل متعدد الوسائط انبعاثات تتسبّب في تلوّث الهواء من جزّاء عمليّات التّشغيل في الميناء، والإبحار في مناطق واقعة في حيز الميناء، ما يثير المسؤولية عن الأضرار فيما إذا كان مشغلي المحطات المينائية⁴ أو مسيري السفن، ومن الأمثلة التي نضربها في هذا الصّدّد ما تُحدثه غازات الدّفيفة من تأثيرات سلبية في الغلاف الجوي فتلحق أضرارا بالصحة.⁵

وبهدف الحدّ من جميع الآثار البيئية السلبية الناجمة عن النقل البحري، ظهرت الحاجة إلى انفاذ معايير بيئية أكثر صرامة بشأن الانبعاثات في بعض الموانئ بالتعاون بين المنظّمين وسلطات الموانئ لأجل تحديد الطّرق الملاحية المثلى وأساليب تسليم البضائع، وهو ما لقي اهتمام المشرع الجزائري حيث اشترط بموجب المادّة 08 من القانون رقم 90-29 المتعلّق بالتّهيئة والتّعمير الزامية أن يكون تصميم المنشآت

¹ المرجع نفسه، ص 209.

² Cf. Kamel Haddoum, (2015), la pollution dans les ports de commerce algériens, revue droit des transports et des activités portuaires, université Oran 2, volume 2, n° 1, p 24.

³ محمد العامري فلاح، (1998)، التلوّث البحري بالنفط من حوادث الناقلات (تأمين المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار)، طبعة أولى، لبنان، ص 28.

⁴ Monnier de Gouville, (2003), La répression des pollutions marines: Aspects juridiques et opérationnels, droit maritime français, n° 639, p 673.

⁵ ربيعة حملاوي، المرجع السابق، ص 132.

والبنيات ذات الاستعمال المهني والصناعي بكيفية تمكّن من تفادي رمي النفايات الملوثة وكل العناصر الضّارة، مع الامتناع عن رمي أو ايداع أتربة وقاذورات ونفايات والفضلات الناتجة عن التجارة والصناعة أو أيّ شيء آخر في الموانئ أو ملحقاتها طبقا مادة 6/54 بموجب المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 2002/01/06 المحدّد للنظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها.

ويُمنع على أيّ شخص إلحاق الضّرر بسلامة الموانئ ومساحات الماء في أعماقها ونظافتها ومنشآتها، كطرح مياه تحتوي على المحروقات ومواد خطيرة ومواد كيميائية ونفايات سامّة ومواد مضرّة بالصحة أو مواد علقية وكلّ مادة مضرّة بالمحيط البحري، والقاء من السفينة ردم أو قاذورات سفينة أو مختلف المواد على الأرض أو في مياه الموانئ أو ملحقاتها حسبما يتبين لنا من خلال نص المادة 56 من نفس المرسوم.

وللحدّ من عمليات البناء على الشّريط السّاحلي سنّ المشرّع الجزائري القانون رقم 02-02 المتعلّق بحماية السّاحل وتثمينه حيث منع عمليّة التّوطين على مسافة تقلّ عن 03 كلم من الشّريط السّاحلي، وصدر القانون رقم 03-01 المؤرخ في 2003/02/17 المتعلّق بالتّنمية المستدامة للسياحة¹ الذي يتركز على ثلاث مبادئ تتمحور في استغلال سياحي مستديم، استغلال سياحي مسؤول، استغلال سياحي اقتصادي.²

ويتبين لنا من خلال استقراء نصوص القانون رقم 01-20 المؤرخ في 2011/12/12 المتعلّق بتهيئة الاقليم والتّنمية المستدامة،³ آليات الوقاية من كلّ أشكال التلوث بالحفاظ على مكّوناتها واصلاح الأوساط المتضررة، ورسخ القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المتعلّق بحماية البيئة في اطار التّنمية المستدامة،⁴ عدم امكانيّة منح التّرخيص إلا بعد دراسة التّأثير أو موجز التّأثير لضمان حماية البيئة من الأضرار، وضمانا لإدراج البعد البيئي في اطار تنمية تضمن حاجيات الأجيال الحاضرة

¹ القانون رقم 03-01 المؤرخ في 2003/02/17، المتعلّق بالتّنمية المستدامة للسياحة، ج. ر عدد 11، عام 2003.

² جمال واعلي، المرجع السابق، ص 216.

³ القانون رقم 01-20 المؤرخ في 2001/12/12 المتعلّق بتهيئة الاقليم والتّنمية المستدامة، ج. ر عدد 77.

⁴ القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المتعلّق بحماية البيئة في اطار التّنمية المستدامة، ج. ر عدد 43.

والمستقبلية، وأكّد بموجب المادة 45 من نفس القانون على الزامية خضوع عمليات بناء واستغلال واستعمال البنايات والمؤسسات الصناعية والتجارية والحرفية والزراعية والمركبات والمنقولات الأخرى الى مقتضيات حماية البيئة وتفادي احداث التلوّث الجوي.

ولا طالما سعى المشرع الجزائري نحو اتخاذ آليات كفيلة لضمان سلامة البيئة من التلوّث البحري حيث استحدثت مخططات تدخل استعجالية (مخططات تل بحر) على مستوى الولايات ذات الواجهة البحرية والواجهات البحرية الجهوية وعلى المستوى الوطني من أجل تنظيم مكافحة تلوّث البحري، طبقا لأحكام المادة 22 من المرسوم التنفيذي رقم 14-264 المؤرخ في 22 سبتمبر 2014 يتعلق بتنظيم مكافحة التلوّثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك.¹

4. خاتمة:

في ختام هذه الدراسة اتضح لنا أنّ أداء نشاطات النقل البحري يعبر عن زيادة الحركة داخل الموانئ الجزائرية، ممّا يساهم في نموّ الاقتصاد والتجارة الدولية، وجذب المستثمرين، شريطة أن يحقّق فلسفة النقل المستدام، متى كان النقل صديق للبيئة، هذه الأخيرة التي وجب تبني استراتيجية للحفاظ عليها، أثناء عملية تشييد وبناء الموانئ البحرية وفق معايير جوهرية.

من أهمّ النتائج التي نستخلصها من خلال موضوع هذه الدراسة:

- ضعف البنية التحتية للموانئ البحرية الجزائرية عبر طول الشريط الساحلي منها (ميناء الجزائر العاصمة، ميناء سكيكدة، ميناء وهران، ميناء عنابة...).
- ضعف الطاقة الاستيعابية للموانئ البحرية لاستقبال مختلف أشكال الحاويات.
- رداءة منشآت الموانئ البحرية الجزائرية نتيجة ما يعتريها من فوضى وعشوائية.
- تمركز التجمّعات السكانية بقرب من الموانئ البحرية، التي تأثر سلبا على البيئة المحيطة بها.

ونوجز أهمّ التوصيات فيما يلي:

¹ المرسوم التنفيذي رقم 14-264 المؤرخ في 22 سبتمبر 2014 يتعلق بتنظيم مكافحة التلوّثات البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج. ر عدد 58، الصادرة بتاريخ 1 أكتوبر 2014.

- ضرورة اهتمام المشرع الجزائري بوضع تنظيم خاصّ بالموانئ الجزائرية من حيث بنائاتها وهيكلها.
- تشجيع الشراكة بين القطاعين العام والقطاع الخاص لأجل تطوير الموانئ البحرية وتحديثها.
- تسهيل اجراءات الحصول على حق الامتياز لشركات تسيير الموانئ العالمية.
- العمل على توسيع الموانئ الجزائرية بالنظر إلى مواقعها الاستراتيجية.
- اعادة هيكلة الموانئ الصغيرة داخل المدن الساحلية وتحسين كفاءتها لاستقبال ناقلات الحاويات.
- انشاء موانئ جديدة أو موانئ جافة أو مناطق حرة لتخفيف الضغط الواقع داخل الموانئ البحرية بدلا من تبذير الأموال في تأجير السفن.
- توقيع جزاءات ردية عند مخالفة القواعد الحماية للبيئة وعدم الامتثال لها.

5. قائمة المراجع:

المؤلفات:

- النحراوي أيمن، (2008)، الموانئ البحرية العربية، طبعة أولى، دار الفكر الجامعي، مصر.
- عبد العزيز محمد غريب، (2006)، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، دار الفكر الجامعي، مصر.
- محمد العامري فلا، (1998)، التلوث البحري بالنفط من حوادث الناقلات (تأمين المسؤولية المدنية والتعويض عن الأضرار)، طبعة أولى، لبنان.
- Alain le Bayon, (2004), dictionnaire de droit maritime, presse universitaire de Rennes, France

الأطروحات:

- ربيعة حملاوي، (2008/2007)، مردودية المؤسسات المينائية دراسة حالة مؤسسة ميناء الجزائر "L'EPAL"، أطروحة دكتوراه، الجزائر.
- حياة رصاع، (2013/2012)، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة ماجيستر، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران، الجزائر.

المقالات:

- أحمد سعد حسين/ معن عبد علي فوز، (2019)، الأهميّة المكانيّة لمدن الموانئ وتأثيراته، مجلة الخليج العربي، جامعة البصرة العراق، مجلد 47، عدد 1.
- أحمد الطروانة قتيبة، (2017)، أهمية الأمن والسلامة للحد من إصابات العمل في المنشآت الصناعية، مجلة بحوث التربية النوعية، جامعة المنصورة مصر، عدد 48.
- الزين عزري، (2005)، النظام القانوني لرخصة البناء في التشريع الجزائري، مجلة العلوم الإنسانية، جامعة محمد خيضر بسكرة، عدد 8، جوان 2005.
- جمال واعلي، (2011)، مشكلة التلوث البحري والآليات القانونية الكفيلة لمحاربتة (دراسة في القانون الجزائري)، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة جيلالي اليابس سيدي بلعباس، عدد 8.
- حناشي بورني/ حمزة بالي/ مصعب بالي، (2020)، أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية الجزائرية على التجارة الخارجية (2010-2018)، مجلة العلوم الإقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، جامعة المسيلة، مجلد 13، عدد 3.
- حياة بن عيسى، (2015)، تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة عمر ثلجي الأغواط، عدد 1.
- رزقي بثينة، (2019)، الحماية القانونية للبيئة من أضرار التوسع العمراني، مجلة التعمير والبناء، جامعة ابن خلدون تيارت، مجلد 3، عدد 4.
- عز الدين وفاء، (2021)، قرارات عقود التعمير في التشريع الجزائري: رخصة البناء والهدم، مجلة الدراسات القانونية والاقتصادية، مركز جامعي سي الحواس بريكة، مجلد 4، عدد 1.
- لعموري سعيد، (2019)، رخصة البناء لحماية البيئة الأرضية في التشريع الجزائري، مجلة التعمير والبناء، جامعة ابن خلدون تيارت، مجلد 3، عدد 1.
- محمد الشريف فاطمة. الزهراء/ ريميني فوزية، (2009)، الموانئ الجزائرية: تحوّل صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال افريقيا، جامعة حسيبة بن بوعلي الشلف، مجلد 6، عدد 7.

- Fatima Zohra Mohamed Chérif, (2007), les ports algériens à l'heure du désengagement de l'état, la revue maritime, institut français de la mer, France, n° 480.
- Kamel Haddoum, (2015), la pollution dans les ports de commerce algériens, revue droit des transports et des activités portuaires, université Oran 2, volume 2, n° 1.
- Monnier de Gouville, (2003), La répression des pollutions marines: Aspects juridiques et opérationnels, droit maritime français, n° 639.
- Robert REZENTHEL, (2003), La protection de l'environnement sur le littoral et le respect des libertés et droits fondamentaux, droit maritime français, n° 634.

النصوص القانونية:

– الاتفاقيات الدولية:

– الاتفاقية رقم 167 بشأن السلامة والصحة في البناء المعتمدة بجنيف بـ 20 يونيو 1988 التي صادقت عليها بموجب المرسوم الرئاسي رقم 06-60 المؤرخ في 11/02/2006، ج. ر عدد 7 الصادرة في 12/02/2006.

– الأوامر:

– الأمر رقم 76-80 المؤرخ في 23/10/1976، ج. ر عدد 29 لعام 1977، المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 ج. ر عدد 47 لسنة 1998 والقانون رقم 10-04 المؤرخ في 15 أوت 2010 ج. ر عدد 46 لـ 18 أوت 2010 المتضمن القانون البحري الجزائري - ordonnance n° 2005-1527 du 8/12/2005, modifié par loi n° 2006-872 du 13/07/2006 – art. 8 () JORF 16 octobre 2006

– القوانين:

- القانون رقم 90-25 المؤرخ في 18/11/1990 المتضمن قانون التوجيه العقاري، ج ر عدد 49 لسنة 1990.
- القانون رقم 90-29 المؤرخ في 01/12/1990 المتعلّق بالتهيئة والتّعمير، ج. ر عدد 52 ل 1990، المعدل والمتمّم بالقانون رقم 04-05 المؤرخ في 14/08/2004، ج. ر عدد 51 ل 2004.
- القانون رقم 01-20 المؤرخ في 12/12/2001 المتعلّق بتهيئة الاقليم والتنمية المستدامة، ج. ر عدد 77.
- القانون رقم 03-10 المؤرخ في 19 يوليو 2003 المتعلق بحماية البيئة في اطار التنمية المستدامة، ج. ر عدد 43.
- القانون رقم 03-01 المؤرخ في 17/02/2003، المتعلق بالتنمية المستدامة للسياحة، ج. ر عدد 11، عام 2003.
- القانون رقم 03-03 المؤرخ في 17 فيفري 2003 المتعلق بمواقع التوسع والمناطق الساحلية، ج. ر عدد 11 ل 19/02/2003.
- القانون رقم 17-04 المؤرخ في 16/02/2017 المعدل والمتمم للقانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979 المتضمن قانون الجمارك، ج. ر عدد 11 المؤرخة في 19/02/2017.
- القانون رقم 22-15 المؤرخ في 20 جويلية 2022 يحدّد القواعد المنظّمة للمناطق الحرة، ج. ر عدد 49، المؤرخة في 20 جويلية 2022.
- **المراسيم التنفيذية والمقررات:**
- المرسوم التنفيذي رقم 91-175 المؤرخ في 28 ماي 1991 الذي يحدد القواعد العامة للتهيئة والتعمير، ج ر عدد 26 لسنة 1991.
- المرسوم التنفيذي رقم 99-199 المؤرخ في 18/08/1999 الذي يحدّد القانون الأساسي النموذجي للسلطة المينائيّة، ج. ر عدد 57 لعام 1999.

- المرسوم التنفيذي رقم 91-176 المؤرخ في 28 ماي 1991 المتعلق بكيفيات تحضير شهادة التعمير
رخصة التجزئة وشهادة التقسيم ورخصة البناء وشهادة المطابقة ورخصة الهدم، ج. ر عدد 26 لعام
1991.

- المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 06/01/2002 المحدد للنظام العام لاستغلال الموانئ
وأمنها، ج. ر عدد 01 ل 06/01/2002.

- المرسوم التنفيذي رقم 09-276 المؤرخ في 30 أوت 2009 المتعلق بالبطاقة الوطنية لعقود التعمير
والمخالفات المتعمقة بها وكذا كفاءات مسكها، ج. ر عدد 50 لسنة 2009.

- المرسوم التنفيذي رقم 14-264 المؤرخ في 22 سبتمبر 2014 يتعلق بتنظيم مكافحة التلوثات
البحرية وإحداث مخططات استعجالية لذلك، ج. ر عدد 58، الصادرة بتاريخ 1 أكتوبر 2014.

- المرسوم التنفيذي رقم 15-19 المؤرخ في 25/01/2015 المحدد لكيفيات تحضير عقود التعمير
وتسليمها ج. ر عدد 7 ل 12/02/2015، المعدل والمتمم بالمرسوم التنفيذي رقم 20-342 المؤرخ
في 22 نوفمبر 2020، ج. ر عدد 71، الصادرة بتاريخ 2 ديسمبر 2022.

- المقرر المؤرخ في 27 مارس 2011 الذي يتعلق بالموانئ الجافة، ج. ر عدد 33.

منشورات:

- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية الأونكتاد، استعراض النقل البحري، RMT/2019/
Unctad، منشورات الأمم المتحدة.

- إرشادات عامة بشأن البيئة والصحة والسلامة الخاصة بالموانئ والمرافئ والمحطات، إصدارات البنك
الدولي، 30 أبريل/ نيسان 2007، ص 97.

مواقع الكترونية:

<https://www.legifrance.gouv.fr> consulté : le 25/09/2023 à 17 :10

<https://www.ifc.org> consulté : le 17/06/2023 à 13 :38