

جامعة 20 أوت 1955 - سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



## النظام القانوني للحاويات في الجزائر

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون بحري

تحت إشراف الأستاذ:

طارق بودينار

إعداد الطالبتين:

▪ مصباح سهام

▪ بردودي نادية

لجنة المناقشة:

الاسم واللقب	الرتبة العلمية	الصفة
أ. حنان قحام	أستاذة مساعدة	رئيسا
أ. طارق بودينار	أستاذ مساعد	مشرفا ومقررا
أ. أمال لحوالة	أستاذة مساعدة	مناقشا

دورة 2020-2021 م

# إهداء

إلى أُمي العزيزة التي سهرت وتعبت من أجل وصولي إلى ما أنا عليه اليوم.

إلى والدي رحمه الله وأسكنه فسيح جنانه.

إلى كل أفراد عائلتي الكبيرة خاصة أختي، وإلى عائلتي الصغيرة زوجي الكريم

أبنائي الأعمام يحي، آدم، محمد وقرّة عيني مريم وإلى آخر العنقود ابني الصغير

شعيب.

إلى كل من ساعدني على إتمام هذا العمل.

سهام

# إهداء

إلى أمي رحمها الله.

إلى والدي الكريم.

إلى كل أفراد عائلتي الكبيرة، وإلى عائلتي الصغيرة زوجي الكريم.

نادية

# شكر وتقدير

نتوجه بالشكر الخالص والعرفان إلى الأستاذ المشرف "طارق بودينار" على ما أسداه من نصائح وتوجيهات طيلة مشوار إعداد هذا العمل.

كما نتوجه بالتحية والتقدير لسادة أعضاء لجنة المناقشة.

# مقدمة

## مقدمة

أصبح النقل بالحاويات يمثل الحصة الأكبر في شحن البضائع على مستوى العالم نظرا للخدمة التي قدمتها لمنظومة النقل المتمثلة في النقل من الباب الى الباب الشيء الذي يسمح للناقل البحري بالسيطرة الكاملة على البضائع في جميع مراحل انتقالها بين المواقع الجغرافية ووسائل النقل المختلفة وهكذا أصبحت الحاويات الوسيلة المثلى للنقل الدولي بوسائل نقل متعددة وأصبحت سفينة الحاويات وسيلة النقل الرئيسية في الرحلات البحرية.

والجزائر باعتبارها دولة مطلة على البحر الأبيض المتوسط، فإن اعتمادها في التجارة الخارجية على النقل البحري يمثل أهمية بالغة للاقتصاد الوطني، حيث تبلغ نسبة المبادلات التجارية مع الخارج عن طريق البحر 95% ، لذلك عمد المشرع الجزائري بعد الاستقلال بسنتين إلى الانضمام للاتفاقية الدولية الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن بموجب المرسوم رقم 64-71 بتاريخ 02 مارس 1964 °، وبعدها إصدار القانون البحري بموجب الأمر 76-80 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976 ، ثم عدل وتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 .

بظهور نظام النقل بالحاويات، جاءت الحاجة الملحة الى إعطاء مفهوم قانوني للحاوية، حتى يكون لدى رجل القانون الإلمام بنظام الحاويات، كما ان استخدام الحاويات في النقل البحري للبضائع ظهرت معه عدة أنواع من الحاويات تختلف إما باختلاف مقاييسها أو أنواع البضائع المنقولة فيها، أو وفق المادة المصنوعة منها حيث أدى انتشارها إلى البحث عن توحيد مقاسات الحاوية لملائمة وسائل النقل والتي تأثرت هي الأخرى في تصميمها لملائمة الحاوية.

ونظرا لاستخدام الحاويات في النقل الدولي كان لابد من وضع نظام قانوني يعمل

على تنسيق وتسهيل استخدام الحاوية تجسد في المعاهدات والاتفاقيات المبرمة في هذا السياق من جهة والتشريعات والقوانين الداخلية من جهة أخرى.

وعلى هذا الأساس تتضح أهمية موضوعنا المتمثل في " نظام الحاوية في الجزائر " في أنه يعد من المواضيع الشائكة وأحد أخطر وأهم القضايا التي يجب الاهتمام بها سواء من الناحية القانونية أو الاقتصادية وحتى القضائية.

ومنه نطرح الإشكالية التالية ما هي الحاوية البحرية؟

وللإجابة عن هذه التساؤل سنبحث في ظل نصوص الاتفاقيات الدولية والقانون الجزائري مع الأخذ بالآراء الفقهية التي تكلمت في موضوع نظام الحاوية.

و لقد اعتمدنا في دراسة هذا الموضوع على :

المنهج التحليلي: من خلال قيامنا بتحليل النصوص والقواعد القانونية سواء في الاتفاقيات الدولية أو التشريعات الداخلية.

والمنهج الوصفي: والذي يتضح من خلال التعريفات التي تناولناها، و استعنا كذلك بالمنهج التاريخي عند تطرقنا لمراحل تطور الحاوية، وكذلك بالمنهج الجدلي في بيان التكيف القانوني للحاوية.

وتتمحور أهداف هذا البحث بالأساس في الإلمام بالقوانين و التشريعات التي أرسى النظام القانوني للحاوية، علاوة على ذلك البحث عن أنواعها وأثارها على أمن وسلامة النقل البحري.

فمن الأسباب الذاتية التي دفعتنا لاختيار هذا الموضوع للبحث فيه هو الرغبة في الغوص في موضوعات القانون البحري، والتدقيق في النظام القانوني الخاص بالحاوية. أما بالنسبة لأسباب الموضوعية فتتمثل في محاولة إعطاء صورة شاملة للموضوع و تغطيته من كافة جوانبه و تقييمه بالشكل الذي يعطينا نظرة واضحة لمضمونه، و كذا معرفة مدى مواكبة المشرع الجزائري للأحكام التي تضمنتها مختلف الاتفاقيات الدولية و موقفه منها في هذا الصدد.

وبالرغم من كل الجهود التي بذلناها في سبيل إعداد هذا البحث ومُحاولة الإلمام بخصوصية هذا الموضوع من جميع جوانبه، إلا أنه كانت هناك جملة من الصعوبات و

المشاكل التي واجهتنا بصدد إنجاز هذا العمل و بلورته في شكله النهائي . و تمثلت هذه الصعوبات التي تعرضنا لها أساسا فيما يلي :

- لم نجد من المراجع والكتب التي تعالج أساسا موضوع الحاويات من جانبه القانوني إلا القليل، في حين أن الفقه العربي والغربي أولى عناية لهذا الموضوع سواء في الكتب أو الدوريات المتخصصة في القانون على شكل مقالات.

- إضافة إلى بعض الظروف الصحية المشتركة التي طرأت لي ولزميلتي في البحث مما صعب من عملية التنقل من أجل الحصول على المراجع و العمل المشترك.

- صعوبة التواصل و الالتقاء مع كل من المشرف و شريك البحث في ظل تفشي جائحة كورونا "كوفيد 19" الأمر الذي صعب من مهمة التنسيق الفعلي و الإشراف المباشر على المذكرة.

وفيما يلي نطرح خطة البحث:

- الفصل الأول: ماهية الحاوية.
- الفصل الثاني: الأحكام العامة لتنظيم الحاوية.



# الفصل الأول

## ماهية الحاوية

### الفصل الأول: ماهية الحاوية

مما لا شك فيه أن الحاوية خلقت ثورة في مجال النقل عموماً والنقل البحري خاصة فأصبح النقل بالحاويات يحظى بحصة الأسد في شحن البضائع على مستوى العالم نظراً لما قدمه لمنظومة النقل من امتيازات جعلت التحكم في عملية النقل عبر مراحلها المتعددة أمراً محققاً، إن الحديث عن ظهور الحاوية كوسيلة شحن نمطية يدفعنا بدءاً ببدء التطرق للظهور الأول للحاوية والغوص في الأصول التاريخية للحاوية التي جعلت منها نظاماً قائماً، ولمعالجة ذلك قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين

#### المبحث الأول: مفهوم الحاوية

#### المبحث الثاني: أنواع الحاوية وامتيازاتها

### المبحث الأول: مفهوم الحاوية

لقد كان نقل البضائع بطريقة آمنة ومريحة الشغل الشاغل للناقلين منذ العصور الأولى لنشأة النقل البحري، فابتدعوا استخدام الحاويات كوسيلة نمطية لشحن البضائع التي مرت بعدة مراحل تبلورت عنها ثورة الحاويات التي نعيشها الآن، ونظرا لخصوصية الحاوية في حد ذاتها وجب الإحاطة بها وتعريفها من أجل المساعدة على تطبيق الأحكام القانونية عليها، وعليه سنقسم هذا المبحث إلى مطلبين كالآتي:

المطلب الأول: لمحة تاريخية عن تطور الحاوية.

المطلب الثاني: تعريف الحاوية.

### المطلب الأول: لمحة تاريخية عن تطور الحاوية

إن الحديث عن ظهور الحاوية لا يكون بمنأى عن البحث في الأصول التاريخية للمحاولات الأولى التي بنيت عليها ثورة الحاويات وجعلت منها أساسا للنقل البحري للبضائع بالأسلوب الحديث الذي نراها عليه اليوم، ذلك أن نظاما قائما بذاته كنظام النقل بالحواوية لا يمكن أن يكون نتيجة جهد فردي، وبالتالي لا يمكن تسميته اختراعا ينسب إلى شخص بعينه، بل هو نتاج تراكم التجارب والمحاولات للمختصين والمهتمين بالنقل بكل أشكاله وفي جميع الأوطان<sup>1</sup>.

سنتعرف في هذا المطلب عن كيفية بداية عهد الحاوية ومتى وصل التقدم فيها إلى مرحلة الازدهار التي وصفت بحق بثروة الحاويات التي تنقسم إلى قسمين: مرحلة الابتكار على نطاق ضيق (الفرع الأول)، ومرحلة الانتشار الواسع للحاوية (الفرع الثاني).

<sup>1</sup> - رضية مصداغ، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، واقع النقل بالحواويات في الجزائر ودوره في النقل المتعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية، جامعة محمد بوضياف - المسيلة، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13، العدد 3، 2020، ص ص 867-878

### الفرع الأول: الابتكار على نطاق ضيق للحاوية

تميزت هذه المرحلة بظهور عدة محاولات على انفراد في توحيد الحمولة المراد نقلها وكانت بداية النقل بالحاوية سنة 1830 على خطوط السكة الحديدية البريطانية، ثم انتقلت الحاوية إلى الاستخدام في النقل البحري سنة 1906، حيث تم نقل الحاويات من موانئ بريطانيا إلى الولايات المتحدة الأمريكية وكانت الشركة تعرض على الشاحنين تزويدهم بالحاويات لنقل بضائعهم من أي مكان بأوروبا إلى أمريكا<sup>1</sup>، كما انتعش نقل الحاويات بالسكة الحديدية سنوات العشرينيات و الثلاثينيات في كل من أوروبا وأمريكا وحتى بعض البلاد الآسيوية كإلهند، وآمن المهتمون بالنقل بضرورة توفير المعدات اللازمة لشحن وتفريغ الحاويات على جميع أنواع وسائل النقل، فبدأت الدعوات للتشجيع على تعميم استعمال الحاوية في شتى النقل البري والبحري.

وأعطت الحرب العالمية نفسا جديدا لفكرة النقل بالحاوية أين تم استعمالها في نقل المعدات الحربية على مسافات بحرية وبرية امتدت أحيانا بين أمريكا وأوروبا، وبعد انتهاء الحرب كانت الحاوية قد برهنت على مكانتها كوسيلة للنقل الفعال والآمن وعلى أبعاد المسافات وبشتى وسائل النقل.

ومنه استلهم الناقل البري Malcom Maclean فكرة أن النقل بالحاوية توفر الوقت الذي يضيع في تكرار عملية المناولة من أرصفة الموانئ إلى ظهر السفينة، وما ينتج عنه من زيادة في التكاليف، فأعتمد على الحاوية في جميع البضائع وتم نقل عدد من الحاويات على سفينة Gateway city سنة 1957 وأثبتت العملية نجاحها على المستوى الاقتصادي خاصة، لكن الرحلة البحرية كانت مختصرة على السواحل الأمريكية، وبادرت شركات النقل البحري إلى فتح الخطوط البحرية الدولية للنقل بالحاوية<sup>2</sup>

<sup>1</sup>- صالح خالد الشيخ، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، مذكرة لنيل الماجستير في العقود

والمسؤولية، جامعة الجزائر 1 يوسف بن خدة، 2012-2013، ص 14

<sup>2</sup>- المرجع نفسه، ص 15

### الفرع الثاني: مرحلة الانتشار الواسع للحاوية

تمثل بداية الستينات الانطلاقة الحقيقية لصناعة النقل بالحاويات حيث تميزت هذه السنوات بالتنافس في صناعة النقل بالحاويات حيث لم تسجل أي تراجع مقارنة بالمرحلة السابقة التي تميزت بالتذبذب<sup>1</sup>.

ازداد تطور استخدامها في مجال النقل البحري عام 1964 عندما سيرت شركة Austrahanshopping سفينة متخصصة في نقل الحاويات أطلق عليها اسم koorring بين ميناءي ملبورن وفريمانتل، وفي عام 1965 أعلنت شركة sea land خوضها التجارة عبر الأطلسي بسفن حاملة للحاويات تتسع كل واحدة منها ل 1261 حاوية وهي سفن منتشرة في الوقت الحالي، كونها تتكامل فيها مزايا الحاويات مع التكنولوجيا الحديثة الموجودة في هذا النوع من السفن وخاصة من حيث عمليات الشحن والتفريغ<sup>2</sup>.

استجابة للتطور الحاصل في النقل بالحاويات، باشرت موانئ في تخصيص أرصفة جديدة لاستقبال سفن الحاويات وقامت بتوفير المعدات المخصصة لشحن وتفريغ الحاوية.

بلغ النقل بالحاويات مستوى عال من التقدم ترتب عليه تنظيم الأمم المتحدة بالتعاون مع المنظمة الاستشارية البحرية للحكومات IMCO، لمؤتمر دولي عقد بجنيف يوم جانفي 1927 عرف باسم **المؤتمر الدولي للنقل بالحاويات** للنظر في إبرام اتفاقية دولية تنظم المسائل المتعلقة بموضوع الحاويات وتمخض من هذا المؤتمر التوقيع على المعاهدة الدولية للنقل الآمن بالحاويات النمطية CSC والمعاهدة الدولية للجمارك الخاصة بالحاويات، ووضع مشروع اتفاقية النقل الدولي متعدد الوسائط<sup>3</sup>.

من النقاط السابقة الذكر يتبين لنا أن بداية الستينات من القرن الماضي تمثل ميلاد النقل البحري بالحاويات على المستوى الدولي، وهذه الانطلاقة فتحت بابا واسعا أمام التنافس

<sup>1</sup> - صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 15

<sup>2</sup> - أنظر أمل المرشدي، دراسة وبحث ممتاز حول الحاويات وأثرها على سلامة وأمن النقل البحري، مقال نشر بموقع

استشارة قانونية محاماة نت اطلع عليه 2021/06/14 على الساعة 10:00 على الرابط [www.mohamah.net](http://www.mohamah.net)

<sup>3</sup> - صالح خالد الشيخ ، المرجع السابق، ص ص 16-17

على جميع الأصعدة، فالفضل يعود إلى الحاوية في بناء سفن الحاويات، وإنشاء معاهدة دولية متخصصة في توفير الإمكانيات البشرية المؤهلة لتسيير لوجيستيات النقل البحري.

### المطلب الثاني: تعريف الحاوية

نظرا لما تتميز به الحاوية من خصوصية وجب الإحاطة من جهة بمفهومها المادي وطرح أهم ما نسب إليها من تعريفات كفرع أول، ومن جهة أخرى تحديد مفهومها القانوني بهدف تكييفها تكييفا صحيحا يلائم خصائصها كفرع ثاني.

### الفرع الأول: التعريف المادي للحاوية

لإدراك المفهوم المادي للحاوية قمنا بالتطرق إلى تعريفها لغة أولا، وإلى تعريفها اصطلاحا ثانيا ثم فقها ثالثا.

#### أولا: لغة

حاوية اسم وجمعه حاويا والحاوية مؤنث الحاوي وهي صيغة المؤنث لفاعل حوى. ونقول حوى على الشيء أي ضمه واشتمل عليه، جمعه واحتواه وأحزره، والحواء هو اسم الشيء الذي يحوي الشيء أي يجمعه ويضمه ويحزره ويحتويه، وتم تداول لفظ حاوية لأنها أدق في الدلالة.<sup>1</sup>

#### ثانيا: اصطلاحا

اعتبر البعض الحاوية أنها أي وعاء أو شيء يصلح لأن تضع أشياء بداخله، واعتبرها البعض أنها وعاء أو صندوق متنوع السعة أو الشكل يتم تصنيعه خصيصا بهدف تجميع البضائع بداخله سواء كانت سائبة أو مغلفة، وهناك من اعتبرها وعاء شحن يتم تجميع البضائع بداخله.

<sup>1</sup> - قاموس مرشد الطلاب، منشورات المرشد الجزائري، ص 88

وبسبب هيمنة استعمال اللغة الإنجليزية في التجارة الدولية شاع مصطلح container الإنجليزي أوساط التجارة الدولية لتتوسع دائرة استخدامه إلى جميع لغات العالم بنفس المصطلح الإنجليزي دون التمكن من ترجمة المصطلح إلى أي لغة أخرى رغم محاولة الفرنسيين استعمال مصطلح cadre الذي لم يتم تداوله كثيرا مما اضطرهم إلى فرنسة مصطلح container إلى المصطلح الفرنسي <sup>1</sup> conteneur.

### ثالثا: فقها

اعتبر الفقيه "rodière" أن التعريف الوارد في القواميس الفرنسية فضفاض إلى درجة يمكن أن تعتبر معها العلبة الصغيرة التي توضع بداخلها عيدان الكبريت حاوية ويقول: "لو اعتبرنا هذه نكتة وأردنا أن نكون أكثر جدية فقد يكون صندوق النقل وحقيبة السفر وحقيبة اليد مما يدخل ضمن تعريفهم للحاوية<sup>2</sup>.

وعرفها البعض بأنها عبارة عن صندوق قوي ذو أبعاد محددة عالميا من قبل هيئة المقاييس الدولية مصنوعة من الصلب أو الألمنيوم المقوى بالصلب لتخفيف وزن الحاوية الفارغة، كما تصنع كذلك من الألياف الكيماوية المعالجة لجعلها تتحمل الصدمات وتقاوم أكثر<sup>3</sup>.

انقسم الفقه في اختيار اللفظ الذي يناسب الحاوية خاصة إذا اقترن مع الشحن أي عبارة حاوية الشحن، فرجح الفقهاء استعمال مصطلح وعاء الشحن لتخصيصها للشحن لا للخرن أو للحفاظ على عكس مصطلح "صندوق" الذي يستدل من معناه أنه يحوي بضاعة في حالة ركود لذلك استعمل تعبير "بقصد نقلها في التعبير الآتي": "وعاء الشحن هو صندوق أو سحارة أو ما شابه ذلك يستعمل في تجميع بضائع بداخله سائبة أو مغلفة تغليفا بسيطا بقصد نقلها من مكان إلى مكان بوسيلة من وسائل النقل أو بأكثر من وسيلة دون

<sup>1</sup> - صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 08

<sup>2</sup> - ليلي قماز، دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية، مجلة الجزائر للقانون البحري والنقل، العدد 2،

2014، ص 50

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 9

حاجة إلى تكرار التفريغ والشحن ويكون صالحا للاستعمال مرات عديدة والبعض اشترط أن لا يقل حجمه عن متر مكعب<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: التعريف القانوني للحاوية

أولى المشرع الدولي والداخلي اهتماما بتعريف الحاوية أو على الأقل بإدراجها في مواد قانونية عن طريق التعديل أحيانا واستحداث مادة جديدة أحيانا أخرى.

عرفتها الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية لسنة 1961<sup>2</sup> التي جاء في الفقرة الثانية من المادة الأولى " إن أي وعاء من مثل صندوق قفص، صهريج مبني لتسهيل نقل البضائع من الباب إلى الباب بواسطة السكك الحديدية، أو بواسطة سكة الحديد بالاشتراك مع وسائل نقل أخرى يعتبر فيما يتعلق بهذه الاتفاقية حاوية".

ويعرف المكتب الدولي للحاويات<sup>3</sup> الحاوية بأنها: "وعاء أو إناء يتميز بالثبات مصممة خصيصا لنقل البضائع بشكل أو أكثر من أشكال النقل دون إعادة تعبئتها في مرحلة وسيطة، وهي مجهزة بوسائل تسمح بشحنها في أي وقت، كما أن تصميمها يسمح بتعبئتها وتفريغها بسهولة...".

وعرفتها معاهدة لندن لسنة 1966<sup>4</sup> الخاصة بخطوط الشحن: " ليس الغرض منها المحافظة على البضائع فقط بل ثبات السفينة وتوازنها أيضا، ولذلك فإن استخدام الحاويات

<sup>1</sup> - صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 9

<sup>2</sup> - الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية برن المعروفة بـ "cim" والتي تعد من أقدم الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل فقد تم التوقيع عليها بتاريخ 14 أكتوبر 1980 والتسمية الكاملة لها هي القواعد الموحدة الخاصة بالنقل الدولي للبضائع بالسكك الحديدية " CIM-RU " وتخضع لتعديلات دورية لتتلاءم مع التطور القانوني والاقتصادي، صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم 01-433 ل 26 ديسمبر 2001 جريدة رسمية عدد 82 ل 31 ديسمبر 2001.

<sup>3</sup> - أنشئ المكتب الدولي للحاويات سنة 1963 بمبادرة من غرفة التجارة الدولية والإتحاد الدولي بخطوط السكة الحديدية خلفا للجنة للحاويات التي أسستها غرفة التجارة الدولية سنة 1928.

<sup>4</sup> - الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل وقعت في لندن في 5 أبريل 1966 المعدلة ببروتوكول عام 1988 ومنقحة مرة أخرى في عام 2003 اعتمد ببروتوكول عام 1988 لموازمة متطلبات الدراسة والشهادات لاتفاقية عام 1966 مع تلك الواردة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح غي البحار.



النمطية من شأنه تسهيل رصدها في وسائل النقل المختلفة ومن بينها السفن وانتقالها من سفينة لأخرى<sup>1</sup>.

وإذا ما عدنا لبروتوكول تعديل معاهدة بروكسل لسنة 1968 والذي جاء لمحاولة حفظ هيمنة اتفاقية بروكسل بعدما واجه القضاء الغربي سيلا من القضايا المتعلقة أساسا بالتعويض الناتج عن الضرر اللاحق بصاحب الحق في البضاعة التالفة أو الهالكة، والذي يصطدم بمفهوم الطرد حين هلاك الحاوية بما تحتويه من طرود<sup>2</sup>.

حيث ألغى هذا البروتوكول الفقرة الخامسة من المادة الرابعة من معاهدة بروكسل، وجاء في ذلك في المادة الثانية منه بعبارة "تلغى الفقرة الخامسة من المادة الرابعة ويستعاض عنها كالاتي:" في حالة استعمال حاوية أو نقالة خشبية أو معدنية أو أية أداة مماثلة لتجمع فيها البضائع، فإن عدد الطرود أو الوحدات المدونة في سند الشحن والتي تحتويها أداة النقل، هذا هو عدد الطرود أو الوحدات التي يعتد بها في مفهوم هذه الفقرة وفيما عدا ماتقدم ذكره تعتبر أداة النقل هذه كأنها طرد أو وحدة<sup>3</sup>.

وعرفت اتفاقية المتعلقة بسلامة الحاويات لسنة 1972<sup>4</sup> بقولها: "الحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل ودون عملية إعادة تحميل وسيطة وكي تجري رصيرصتها أو مناولتها بسرعة، بحيث تكون مزودة

<sup>1</sup> - محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد، الرياض، 2012-

1433هـ، ص360

<sup>2</sup> - صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 12

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 12

<sup>4</sup> - اتفاقية جنيف أبرمت بتاريخ 1972/12/02 والمتعلقة بسلامة الحاويات ودخلت حيز التنفيذ في 1977/09/06 على مستوى مجلس التعاون.

بتجهيزات ركنية لهذه الأغراض، وذات حجم تكون فيه المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة إما 14 مترا مربعا على الأقل أو 150 قدما مربعا<sup>1</sup>.

في حين تعتبر كل من اتفاقية الأمم المتحدة الخاصة بالنقل المتعدد الوسائط لسنة 1980 وكذلك نظام النقل الدولي للحاويات بالسكك الحديدية أن الحاوية هي وسيلة من وسائل النقل إذ هي عبارة عن صندوق من الحديد له أبعاد ومواصفات موحدة عن طريقه يمكن نقل البضائع<sup>2</sup>.

ونجد اتفاقية اسطنبول لعام 1990<sup>3</sup> عرفت الحاوية كالتالي: " يقصد بعبارة الحاوية أحد أنواع معدات النقل ... وتتضمن الحاوية اللوازم والتجهيزات التي تتناسب نوعها شريطة أن تكون تلك اللوازم والتجهيزات محمولة على الحاوية ولا يتضمن مصطلح الحاوية السيارات أو لوازمها أو قطع غيارها وتعتبر الهياكل القابلة للتفكك حاويات<sup>4</sup>."

تعريف قواعد روتردام لسنة 2008<sup>5</sup> جاء تعريف الحاوية ضمن الفقرة 26 من المادة كالتالي: " الحاوية تعني أي نوع من الحاويات أو الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو أي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع و أي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك."

1- أنظر تعريف الحاويات ولمحة تاريخية عنها للتجارة واللوجيستيك، تاريخ الاطلاع يوم 2021/06/13 على الساعة

23:15 من الموقع <https://commerce-Logistique-alaafdal.net>

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

3- اتفاقية اسطنبول المتعلقة بالإدخال المؤقت المبرمة بتاريخ 26/06/1990 وهي اتفاقية مبرمة تحت رعاية مجلس التعاون الجمركي، هدفها الأساسي تبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية خاصة إقرار وثيقة دولية موحدة تجمع بين جميع الاتفاقيات الموجودة حول الإدخال المؤقت.

4- الملحق "ب" 3 الفصل الأول المادة الأولى "ج" من اتفاقية اسطنبول

5- أصدرت الأمم المتحدة ممثلة بلجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي اتفاقية جديدة تحكم عقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا ، أو قواعد روتردام كتسمية غير رسمية لها، الهدف منها إرساء نظام قانوني عالمي ملزم يدعم ويحكم عقود النقل البحري ، ويشمل النقل أيضا في وسائط أخرى مثل السكك الحديدية أو الطرق البرية أ، النقل الجوي، اعتمدت المعية العامة للأمم المتحدة الاتفاقية في 11 ديسمبر 2008 ليتم التوقيع عليها في مدينة روتردام بتاريخ 23 سبتمبر 2009.

ونجد أن المشرع الجزائري وهو بصدد الانضمام إلى الاتفاقية الدولية للجمارك<sup>1</sup> الخاصة بالحاويات استخدم عبارة "صناديق البضائع" للدلالة على الحاويات

أما الاتفاقية نفسها فعرفت الحاوية بأنها جهاز نقل من مثل شاحنة مقفلة أو صهريج متحرك أو أي متشابهة محاطة كلياً أو جزئياً ليشكل مقصورة لاحتواء البضائع تتصف بطابع الاستمرار وهي بتلك الصلابة بحيث يتكرر استعمالها ومصممة خصيصاً لتسهيل نقل البضائع بشكل أو أكثر من أشكال النقل دون إعادة تعبئتها في مرحلة وسطية<sup>2</sup>.

وقد تدارك النقص المسجل في معاهدة بروكسل وأدخل لفظ "الحاوية"<sup>3</sup> في القانون البحري الجزائري لسنة 1998 وهو بصد تقرير الحد الأعلى لمبلغ التعريف الذي يلتزم به الناقل إذا ما تحققت مسؤوليته، وقد عدل المشرع الجزائري نص المادة 805 من القانون البحر بموجب القانون 98-05 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم للأمر 76-80

والذي جاء في الفقرة 2 منه: "في حالة استخدام حاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع فإن العبرة في حساب أي المبلغين لتحديد المسؤولية هي عدد الطرود المدونة في وثيقة الشحن أو أي وثيقة أخرى تثبت عقد النقل البحري."

مستلهما تعديل هذا من أحكام المادة الثانية التعديل الذي جاء بالرغم من أن الجزائر لم تصادق على بروتوكول معاهدة بروكسل سنة 1924 .

<sup>1</sup> أبرمت الاتفاقية الجمركية المتعلقة بصناديق البضائع بمدينة جنيف في 02/12/1972 وانضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 78-01 المؤرخ في 12 صفر 1378 الموافق ل 21/01/1978 الجريدة الرسمية عدد 04 ص 91 وألغت في مادتها الثانية مرسوم الانضمام رقم 63/350 المؤرخ في 11/11/1963 لنفس الاتفاقية المبرمة لنفس المدينة بتاريخ 18/05/1956

<sup>2</sup> ليلي قماز، المرجع السابق، ص 51

<sup>3</sup> أصدرت الأمم المتحدة ممثلة بلجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (cnudci) اتفاقية جديدة تحكم عقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كلياً أو جزئياً سميت باتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كلياً أو جزئياً تهدف لإرساء نظام قانوني عالمي ملزم يدعم ويحكم عقود النقل البحري وعقود الوسائط الأخرى اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة الاتفاقية سنة 2008 ووقع عليها في روتردام سنة 2009

<sup>4</sup> القانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم للأمر 76-80 منشور في الجريدة الرسمية عدد 47 لسنة 1998

كما نجد مصطلح حاوية تكرر في نفس القانون 98-05 وفي مادته 51 المتممة المادة 907 من القانون البحري والتي جاءت في سياق تحديد حقوق الملاحة وأتاوي استعمال الأملاك المينائية، وجاء في المادة: " تتشكل أتاوي استعمال الأملاك العمومية المينائية من الأتاوي الناتجة عن شغل أملاك الميناء، ورسوم مكوث السفن في الموانئ ورسوم عبور البضائع والحاويات، ورسم إيداع البضائع وإتاوة استعمال شبكة السكك الحديدية المينائية."

مما سبق نرى أن المشرع الجزائري تدارك وأدرج مصطلح الحاوية في القانون البحري ولكن دون أن يعرفها، وجاء التعديل نتيجة حتمية للانتشار الواسع لاستعمالها في مجال التجارة الدولية والقضايا التي تثيرها أمام المحاكم باعتبارها غير معروفة لدى القاضي الجزائري بالرغم من تداولها في الموانئ الجزائرية من ثمانينات القرن الماضي<sup>1</sup>.

ومن خلال هذه التعريفات نجد الاتفاق على تعريف الحاوية بأنها : أداة نقل ذات طابع دائم وهي صلبة بما يكفي ليتسنى استعمالها تكرارا وهي مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع خلال واحدة أو أكثر من وسائط النقل دون حاجة إلى تحريك البضائع الموجودة في داخلها كما يتناسب تصميمها مع آليات المناولة إضافة إلى كونها مصممة بشكل يسهل عملية التعبئة والتفريغ<sup>2</sup>.

لكن الخلاف الواقع هو حول التكييف القانوني للحاويات وما إذا كانت تعتبر وسيلة من وسائل النقل كما ذهب إليه نظام النقل الدولي للحاويات بالسكك الحديدية في المادة 1/2 " RICO " أم من ملحقات البضاعة التي تتجمع بداخلها كما ذهبت إليه قواعد هامبورغ ل 1978 وقواعد روتردام 2008 معتبرة إياها أداة لتجميع البضائع وهذا الأمر يؤثر على مسؤولية متعهد النقل لأنه عند وصف الحاوية بأنها وسيلة نقل سوف يلتزم متعهد النقل بدفع تعويض كامل عن الضرر، إذ لا يحق له الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية إلا في حالة الضرر الواقع على البضائع نفسها، أما إذا اعتبرنا أن الحاوية وسيلة تغلفة فإن الحاوية

<sup>1</sup> - صالح خالد الشيخ، مرجع سابق، ص 12

<sup>2</sup> - ليلي قمار، المرجع السابق، ص 52

نفسها تعتبر مكان البضاعة ويسمح لمتعهد النقل بالاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية في حالة إصابتها بالضرر<sup>1</sup>.

لا يمكن اعتبار الحاوية وسيلة نقل مستقلة باعتبار أنها تحتاج لوسيلة نقل لنقلها عبر وسائل النقل المختلفة (بر، جو، بحر) وهو ما فصلت فيه المجموعة الأوروبية CJCE بمناسبة تقدير المصاريف المتعلقة بنقل بضائع تم شراؤها في هونج كونج وتم نقلها بطريق البحر إلى هامبورج بألمانيا ثم بطريق البر إلى فرانكفورت فكان على المحكمة الفصل فيما إذا كانت الحاوي وسيلة نقل أو تغلفة لتحديد كيفية حساب مصاريف النقل وفي النهاية أجابت المحكمة بطريقة لا لبس فيها أن الحاوية ليست وسيلة نقل طبقا للمادة 2/15 من قواعد المجموعة الأوروبية بتاريخ 28 ماي 1980 المتعلقة بقيمة البضائع في الجمارك<sup>2</sup>، فالحاوية ما هي إلا طريقة تغلفة من نوع خاص وجديد يجعلها تختلف اختلافا واضحا عن باقي طرق التغلفة الأخرى سواء من حيث حجمها أو صلابتها مما يجعلها قابلة للاستعمال المتكرر وأداة مستقلة عن السفينة أو أي وسيلة أخرى فهي ليست وسيلة نقل لسبب بسيط يتمثل في كونها تحتاج إلى وسيلة لنقلها من مكان إلى آخر<sup>3</sup>.

ومنه نستنتج أن الحاوية وسيلة تغلفة ذو طبيعة خاصة وتطبيقا لذلك فالحاوية الممتلئة تعتبر تغليفة مع البضاعة فإذا تعرضت لضرر مع محتوياتها يعد الناقل مسؤولا حسب الشروط الموضوعية التي تخضع لها أي بضاعة أخرى، وفي حالة أصيبت بضرر وهي فارغة في طريق العودة تحت يد الناقل أو لحقها الضرر وهي فقط دون البضاعة التي بداخلها فإن التعويض يخضع في هذه الحالة للقواعد العامة في القانون المدني وليست للحدود القانونية لمسؤولية الناقل البحري.

<sup>1</sup> - ليلي قماز، المرجع السابق، ص 53

<sup>2</sup> - CJCE ;6 juin 1990 aff.c-17/89 BTL 1991 p 76, « le transport par conteneur ne peut être considéré comme un mode de transport au sens de l'article 15 §2, sous a) du règlement CEE du 28 mai 1980 relatif à la Valeur en douane des marchandises .

<sup>3</sup> - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004، ص 22

وهذا ما قد تأكد في حكم صادر عن محكمة النقض الفرنسية في نوفمبر 2008 قضت فيه بأن مسألة وضع البضاعة في حاوية تمهيدا لنقلها عن طريق البحر تحكمها القواعد المتعلقة بتغليف البضاعة فتخضع لأحكام عقد المقاولة الواردة في القانون المدني إلى أحكام الشحن والتفريغ ومن ثم تثور مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي يسببها وضع البضاعة بشكل غير لائق مثلما يسأل عن الأضرار التي تنتج عن سوء التغليف<sup>1</sup>.

وفي حكم آخر صدر عن محكمة النقض الفرنسية في مارس 2009 طبقت المحكمة فكرة سوء التغليف في حالة تبديل الحاويات ونقل البضاعة من حاوية إلى أخرى ورفضت المحكمة تشبيه تبديل الحاويات بتفريغ البضاعة واعتبار الناقل مسؤولاً عنه، وإنما اعتبرته متعلقاً بتغليف البضاعة واختيار وعاء مناسب لها ومن ثم وضعت على عاتق الشاحن واعتبرته ضمن التزاماته<sup>2</sup>.

إن اعتبار الحاوية كطريقة للتغليف لا تكاد تخلو من بعض الإشكالات القانونية فرجوع الحاوية فارغة لا يمكن اعتبارها إلا بضاعة ولذا يجب أن تتم عملية نقل الحاوية بموجب عقد نقل بحيث يسمح للناقل البحري في حالة الضرر الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية الذي ينطبق في حالة الضرر الواقع على البضاعة في حالة ما إذا كان الشاحن هو من يقدم الحاوية للناقل، أما إذا كانت مقدمة من قبل الناقل فيتم استخدام الحاويات بموجب عقد إيجار<sup>3</sup>.

وفي بعض الأحيان تكون الحاويات مشحونة إما ببضائع غير معبئة en vrac أي دون حماية إضافية أو أن البضائع معبئة في شكل طرود، ففي الحالة الأولى تلعب الحاوية دور وسيلة تعبئة وتغليف، وفي الحالة الثانية تلعب دور وسيلة تعبئة من الدرجة الثانية باعتبار أن كل بضاعة مشحونة داخل الحاوية معبأة بطريقة انفرادية، لذلك يذهب

<sup>1</sup> - ليلي قمار، المرجع السابق، ص 54

<sup>2</sup> - Cass com, 10 mars 2009, Navire MV Panther, No 07-20084, DMF 04- 2009, N°702, Obs p. Delebecque. 2

<sup>3</sup> - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 23

p.Bonassies إلى أن الحاوية إذا اعتبرت وسيلة تغليف فهي وسيلة تغليف من نوع جديد<sup>1</sup>، وأضاف كذلك R.Guillond أن المفهوم المركب للحاوية، يجعلها وسيلة تغلفة وبضاعة في الوقت ذاته<sup>2</sup>.

### المبحث الثاني: أنواع الحاوية وامتيازاتها

قبل الخوض في نظام النقل بالحاويات وبعد أن تعرضنا للمحة تاريخية عن تاريخية عن تطور الحاوية ومفهوم الحاوية يلزمنا التطرق لأنواعها ومعرفة ما إذا كان استخدامها قد عاد بالفائدة على الاقتصاد عامة ونظام النقل خاصة أم ضره و بمعنى آخر تتوصل إلى معرفة المزايا التي يوفرها النقل بالحاويات وكذلك العيوب وعند توصلنا إلى معرفة الدور الفعال الذي يقوم به الحاوية في المجالات المختلفة فإنه من الضروري أن نعرض على أبرز المعوقات التي تحول دون الاستغلال الأمثل للحاويات.

وقد عالجتنا هذه الجزئية من المبحث الثاني بعنوان أنواع الحاوية و امتيازاتها في مطلبين:

المطلب الأول: بعنوان أنواع الحاوية.

المطلب الثاني: بعنوان امتيازات الحاوية.

---

<sup>1</sup>– p.Bonassies, DMF 1994,p165 « S'il on veut voir dans le conteneur un emballage, il s'agit forcément d'un emballage « qui n'est pas comme les autres » et son statut juridique reflétra ce particularisme » .

<sup>2</sup>– Martine RemondGuilloud, Droit Maritime, Ed pedone, 1993, n° 574, « le conteneur est complexe dans sa définition, C'est un emballage, mais aussi une marchandise. »

### المطلب الأول: أنواع الحاوية

لما كان الهدف الرئيسي للحاوية هو تعبئة وحماية ونقل الطرود والبضائع عامة فإن الخوض في ميدان أنواع الحاويات لا يغلب عليه الجانب الفني منفردا بل له من الأهمية القانونية ما يطغو على هذا الجانب في حد ذاته فمعرفة القاضي لأنواع الحاوية تمكنه من تقدير مدى الضرر اللاحق بالشاحن بمناسبة النظر في المسؤولية المحدودة للناقل ومعرفة مدى توفيق الشاحن في اختيار الحاوية المناسبة لنوع البضاعة أم لا، مما شأنه في الحالة العكسية أن ينشأ مسائل قانونية ومسؤولية عن الضرر اللاحق بالبضاعة<sup>1</sup>،

وسوف نحاول في هذا المطلب التطرق إلى أنواع الحاويات في أربعة فروع حيث نجد في الفرع الأول أنواع الحاويات وفق مقاييسها وفي الفرع الثاني أنواع الحاويات وفق المواد المصنوعة منها وتخصص الفرع الثالث إلى أنواع الحاويات حسب طبيعة البضائع المنقولة وكفرع رابع تطرقنا إلى سفن الحاويات كضرورة حتمية فرضها التطور الذي وصلت إليه صناعة الحاوية في حد ذاته.

### الفرع الأول: أنواع الحاويات وفق لمقاييسها

إن الاتفاق الدولي على مقاسات موحدة للحاوية ساهم في التطور الكبير والتقدم الهائل الذي وصلت إليه صناعة سفن الحاويات بالاتفاق الدولي على مقاييس معينة وأبعاد محددة في صناعة الحاوية ركيزة هامة في نظام النقل بالحاوية فالاختلاف الذي كان قد يكون حاصلًا في مقاييس الحاويات من بلد لآخر أو حتى من ميناء تفريغ لميناء شحن كان يصعب ويحول دون مناولتها بين وسائل النقل المختلفة (شاحنات، عربات، سكك الحديد) هذا ما أوجد الحاجة الملحة لإيجاد مقاسات موحدة للحاوية لاستغلال الأمثل لها عبر وسائل النقل دون عوائق وعراقيل، فالاتفاق العالمي حولها جاء نتيجة دواعي حتمية لإنجاح العملية اللوجيستية للنقل عامة.

<sup>1</sup> - صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 17



ولعب المكتب الدولي للحاويات<sup>1</sup> بالتعاون في ذلك مع المنظمة الدولية للمواصفات القياسية (ISO)<sup>2</sup> من خلال اللجنة رقم 104 المختصة بمقاييس الحاويات دور كبير في توحيد مقاييس الحاويات حيث خلصت سنة 1976 في توصيتها رقم 668 بأن تكون مقاييس الحاوية وفقا لمايلي<sup>3</sup>:

### أولاً: أطوال الحاويات

وهي 10 أقدام أو 20 قدماً أو 30 قدماً أو 40 قدماً وهذا بحسب الطلب وفي الواقع فإن حاويات العشرين قدماً هي الأكثر استخداماً في النقل البحري تليها حاويات الأربعين قدماً<sup>4</sup>.

هذا وتجدر الإشارة إلى مواصفات المنظمة الدولية للتوحيد القياسي هي غير ملزمة ويأخذ بها على سبيل التوصية فقد نجد حاويات يتم تداولها خارج هذه المقاسات الموصى بها ، فبعض مشغلي وملاك السفن لديهم حاويات بأطوال أخرى ومثال ذلك الحاويات التي تمتلكها شركة "سي لاند الأمريكية" أكثر من ( 80.000 ) ثمانين ألف حاوية بطول (35) خمسة وثلاثون قدماً وحاويات شركة APL الأمريكية ذات أطوال (45) خمسة أربعون قدماً<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> - أنشئ المكتب الدولي للحاويات سنة 1963 بمبادرة من الغرفة التجارية الدولية وحل محل اللجنة الدولية للحاويات .  
<sup>2</sup> - المنظمة الدولية للمواصفات القياسية (iso) international organisation for standardisation هي منظمة غير حكومية لا تهدف للربح تعمل على رفع المستويات القياسية ووضع المعايير والأسس والاختبارات ومنح الشهادات المتعلقة بها من أجل تشجيع تجارة السلع والخدمات على مستوى عالمي في شتى المجالات ماعدا الإلكترونيات حيث توجد هيئة خاصة بها .

<sup>3</sup> - أيمن النحرابي، منظومة النقل الدولي سفن الحاويات ،دار الفكر الجامعي الإسكندرية،2009، ص33

<sup>4</sup> - المرجع نفسه، ص33

<sup>5</sup> - صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص17

### ثانياً: عرض الحاويات

أوصت المنظمة الدولية للمواصفات القياسية بأن يكون عرض الحاوية المعياري هو (8) ثمانية أقدام ما يساوي 2,43.82 متر وهو ما التزمت به كافة الشركات المصنعة للحاويات<sup>1</sup>.

### ثالثاً: ارتفاع الحاويات

أوصت نفس المنظمة الدولية للمواصفات القياسية بأن الارتفاع المعياري للحاويات هو (8) ثمانية أقدام أو ثمانية أقدام وستة بوصات ما يساوي 2,6212 متراً وقد كان ارتفاع الحاوية 8 أقدام قبل سنة 1976 وهي سنة توحيد مقاييس الحاوية فانخفضت نسبة الحاويات ذات الارتفاع 8 أقدام إلى 20% من مجموع الحاويات المستخدمة عالمياً<sup>2</sup>.

### رابعاً: وزن الحاوية

يبلغ وزن الحاوية (20) قدماً الفارغة حوالي (2) طن بينما يصل إلى ثلاثة طن ونصف في وزن الحاوية (40) قدماً الفارغة. وعند قبول شحن الحاويات على السفن يجب مراعاة الوزن الكلي للحاوية في الاعتبار حيث أن بعض الدول تفرض قيوداً على الحمولات التي يسمح بنقلها براً وتختلف هذه القيود من دولة إلى أخرى أو من ولاية لأخرى داخل الدولة الواحدة<sup>3</sup>.

### الفرع الثاني: أنواع الحاويات حسب طبيعة البضائع المنقولة

تتنوع الحاويات حسب طبيعة البضائع المنقولة ويمكن تقسيمها إلى نوعين:

1 - أيمن النحراوي ، المرجع السابق ص 33

2- المرجع نفسه، ص 33

3- المرجع نفسه ، ص 33

### أولاً: حاويات البضائع العامة

وهي حاويات غير مصنوعة لنوع معين من البضائع وهذا النوع ينقسم بدوره إلى أنواع وفقاً لأساسيات الحاوية وطرق الوصول إلى وطرق الوصول إلى داخلها للتعبئة والتفريغ ومن أهمها:

#### أ. حاويات ذات الاستعمال العام

وهي حاويات مقفلة بشكل تام سقفها وجوانبها صلبة أحد جوانبها على الأقل فيه باب خصص لنقل أنواع مختلفة من البضائع أي البضائع الجافة أو السائلة متى كانت معبأة في علب معدنية أو بلاستيكية<sup>1</sup>.

**ب. حاويات ذات السقف المفتوح:** حاويات تشبه حاويات الاستعمال العام باستثناء وجود سقف متحرك وقابل للنقل مصنوع من القماش أو البلاستيك ويمكن تثبيته بالنواحي الأربع للسقف ويستخدم هذا النوع لنقل البضائع الثقيلة جداً أو ذات الحجم الكبير. كما تستخدم لشحن البضائع التي لا يمكن وضعها إلا بالمرافع العلوية<sup>2</sup>.

**ج. حاويات مسطحة:** أي من دون أساسيات عليا، ولكن لها طول وعرض الحاويات العادية ومجهزة بزوايا بهدف التمكين من مناولتها أو أحياناً بعجلات تسمح لها بالتدحرج لتسيير عمليات الشحن والتفريغ والرص على أرصفة الموانئ<sup>3</sup>.

**د. حاويات ذات قوائم وذات جوانب مفتوحة:** وتتميز بأن جوانبها غير ثابتة.

<sup>1</sup> - عبد الكريم بوقادة ، جوهر خلخال، -نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي، مجلة تحويلات جامعة ورقلة ، الجزائر ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، ص 392

<sup>2</sup> - صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 22

<sup>3</sup> - عبد الكريم بوقادة وآخرون، المرجع السابق، ص 392 ،

### ثانياً: حاويات البضائع الخاصة

وهي حاويات ذات تصميم خاص،تتنوع أشكالها حسب نوع البضائع ومنها:

أ. **حاويات حرارية مسخنة:** وهي ذات مواصفات حرارية ومزودة بجهاز منتج للحرارة.

ب. **حاويات مبردة:**وهي مزودة بجهاز مبرد تضمن بالاحتفاظ بالبرودة عن مستوى معين.

ج. **حاويات الخزانات:** تستعمل في نقل الزيوت والحوامض، لنقل الغاز المضغوط أو لنقل الغاز المسيل، فهي غالباً ما تكون خزانات معدنية محكمة<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: أنواع الحاويات وفق المواد المصنوعة منها

يفرض تنوع البضائع المنقولة بحراً سبباً في تنوع الحاوية من حيث مادة صنعها وما يناسب خصائص البضائع المنقولة.

وتمثل كل مادتي الفولاذوالألومنيوم المادتين الأكثر استعمالاً في صنع الحاويات إضافة إلى مواد أخرى كالخشب والبلاستيك المقوى بالألياف الزجاجية<sup>2</sup>.

1. **حاويات مصنوعة من مادة الألومنيوم:**وتستعمل هذه المادة لتشكيل جدران وسطح هذه الحاوية لتمييزها بمقاومة فعالة للحرارة ويكون هيكلها مصنوعاً منة مادة الفولاذ وهذا مايجعلها تتمتع بالقوة والصلابة ويجعلها تصمد أمام قساوة البيئة البحرية و ظروف مناوئتها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عبد الكريم بوقادة وآخرون ، المرجع السابق، ص 393

<sup>2</sup> - عبد القادر حسين العطير، الحاويات أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، دار الجامعة، دون سنة نشر، دون مكان نشر ص45.

<sup>3</sup> - صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص20،

**2. حاويات مصنوعة من مادة الفولاذ:** ويتميز هذا النوع بقوة البناء والصلابة مما يمكنها من تحمل ثقل البضائع المنقولة بداخلها والضغط الذي يقع عليها أثناء عملية رصها إلى حوالي ستة صفوف أفقية وهيمنخفضة التكلفة بالنظر إلى المادة المصنوعة منها<sup>1</sup>.

### **3. حاويات مصنوعة من الخشب والبلاستيك المقوى:**

يصنع هيكلها في مثل هذا النوع من مادة الفولاذ، بينما تصنع الجدران والأسقف من مادتي الخشب المغطى بالبلاستيك المقوى بالألياف الزجاجية<sup>2</sup>.

وهذه الأنواع الثلاثة السابقة الذكر تشكل النسبة الأكبر تداولاً واستعمالاً في مجال النقل البحري بالحاويات إلا أن هذا لا يمنع وجود أنواع أخرى ولكن بنسبة أقل تداولاً فقد يلجأ في بعض الأحيان مصنعو الحاويات إلى تصميم بعضها وفقاً لطلب الشاحن مثلاً حاويات نقل الملابس الجاهزة بحيث تكون مزودة من الداخل بتجهيزات تسمح بتعليق الملابس، علاقات الملابس قابلة للإزالة للاستعمال الحاوية في البضائع العامة أو حاويات مرفقة بتجهيزات مثبتة للسيارات بداخلها<sup>3</sup>.

### **الفرع الرابع: سفن الحاويات**

مما لا شك فيه أن انتشار استخدام الحاويات وعدم ملائمة هذا النوع من السفن القديمة لهذا النوع من الرص أوجب تصميم سفن مخصصة لنقلها مما يسهل عملية تنفيذ عقد النقل البحري ومنه فقد تطرقنا في هذا الفرع إلى تعريف سفن الحاويات أولاً، أنواع سفن الحاويات ثانياً.

1 - صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 20.

2 - عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 45.

5- المرجع نفسه، ص 45 .

### أولاً : تعريف سفن الحاويات

تكمن أهمية تعريف سفن الحاويات في إزالة اللبس الحاصل أمام القاضي الذي تعرض عليه قضية نقل حاوية عل سطح سفينة مصممة لرص الحاويات عل السطح أو قضية إصدار سند شحن يغطي حركة الحاوية من الباب إلى الباب<sup>1</sup>.

لم يول الفقه اهتماماً واضحاً بإعطاء مفهوم صريح ودقيق لسفينة الحاويات لذلك جاءت أغلبية التعاريف المتداولة مستمدة من الطابع الفني والهندسي للسفينة في حد ذاتها ونذكر على سبيل المثال لا الحصر بعض هذه التعريفات للسفينة المبنية خصيصاً لنقل الحاويات أو التي تستخدم لذلك وتتميز بأن عابرها مصممة بشكل خلايا ثابتة أو متحركة للرص أسفل السطح وفتحات عابرها واسعة لتسهيل نزول وصعود الحاويات و تحتوي على دعائم ونقط تحزيم للحاويات التي ترص على السطح وهي إلى جانب ذلك لا تحمل عادة حمولات مجزأة<sup>2</sup>، كما عرفت أيضاً بأنها سفن مقسمة إلى خلايا محددة بمقاييس تتفق وأحجام الحاويات النمطية للشحن لتتنلق بداخلها الخلايا<sup>3</sup>.

وتجدر الملاحظة إلى السفن الحديثة صارت تصمم دون أغطية عابرها وهي من أهم التصميمات المتطورة في مجال صناعة سفن الحاويات حالياً حسب ما صرحت به هيئة اللويدز<sup>4</sup>، وذلك لاختصارها وقت وزمن مكوث السفينة في الميناء المنجر عن رفع الأغطية المخصصة للعابرها ووضعها على الرصيف وإعادتها بعد ذلك<sup>5</sup>.

1- صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 25.

2- عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 54.

3- أيمن النحرابي، المرجع السابق، ص 80.

4- لويديز لندن والمعروفة عموماً بلويدز، هو سوق لتأمين يقع في الحي الرئيسي في لندن، وهي ليست شركة بل هيئة اعتبارية يحكمها قانون اللويدز من 1871 وقوانين البرلمان، وهي بمثابة سوق لتجميع وتوزيع المخاطر المكتننين والأعضاء هي الشركات والأفراد على حد سواء.

5- صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 27

### ثانياً: أنواع سفن الحاويات

وتقسم أنواع سفن الحاويات حسب 3 معايير وهي كالتالي:

#### 1. سفن الحاويات بحسب جيل السفينة:

يتم تحديد جيل السفينة باحتساب الطول والعرض وطول الغاطس وسعة الحاويات التي يمكن رصها في عنابر سطح السفينة<sup>1</sup>.

#### 2. سفن الحاويات بحسب تصميمها:

كانت السفن من قبل مخصصة لنقل البضائع العامة ، مما جعلها غير مؤهلة لاستقبال الحاويات ، ما دفع بأصحابها لتحويلها لتلائم النقل بالحاويات فأصبح هناك سفن حاويات كاملة ، وسفن حاويات جزئية نصفها مخصص لنقل البضائع العامة والآخر لنقل الحاويات<sup>2</sup>.

#### 3. سفن الحاويات بحسب خط السير المعتمد:

إن توجه الشركات نحو رحلات أقل بأحجام أكبر فرض عليها إتباع خط سير منتظم تقوم بالإعلان عنه مسبقاً مما من شأنه توحيد شروط النقل وتفاذي المنافسة بينهم على خط سير وقد ظهرت 3 أنواع خط سير منتظمة تتبعها هته السفن.

#### أ. سفن حاويات ذات خط سير حول العالم<sup>3</sup>:

ويربط مناطق العالم في رحلة واحدة مروراً عبر موانئ رئيسية موصولة بخطوط نقل فرعية، وكان لهذا أثر في تخفيض تكلفة النقل الكلية للحاوية.

<sup>1</sup> -صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 27

<sup>2</sup> - أيمن النحراوي، المرجع السابق، ص 80-81

<sup>3</sup> - يطلق عليها RWS اختصاراً ل round the world servese

### ب. سفن حاويات بندولية:

يعتمد خط سير هذا النوع على خطوط نقل بحرية تربط المناطق الاقتصادية الكبرى بكل من أوروبا والولايات المتحدة وشرق آسيا ، فتكون إحداها بمثابة نقطة ارتكاز للعمل بين المنطقتين الأخيرتين<sup>1</sup>.

**ج . سفن حاويات ذات سير بين ميناءين:** خط السير في هذا النوع يبدأ بنقطة بداية وينتهي بنقطة نهاية (ذهاب وإياب ) طريقة تقليدية وبسيطة لا تتطلب إمكانيات هائلة وهي الوسيلة التي تعتمد عليها السفن العملاقة لربط الموانئ المتوسطة والصغيرة مع الموانئ التي ترسو فيها سفن الحاويات<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني: امتيازات الحاويات

أصبح النقل بواسطة الحاويات ينظم نقل تجارة البضائع المصنعة وهي النسبة الأكبر في التجارة العالمية، فنتج عنه تغيير في أنماط وممارسات النقل حيث تزايد نقل البضائع من الباب إلى الباب وأكتسب النقل المتعدد الوسائط أهمية كبرى وهذا راجع إلى ما يتميز به النقل بالحاويات من إيجابيات.

ولكن بالرغم من الإيجابيات التي يحققها استخدام الحاويات في مجال النقل إلا أن استخدام الحاوية له سلبياته فالتطور الهائل لهذا النقل صاحبه استخدام الحاويات لأغراض غير قانونية إضافة إلى السلبيات التي تتعلق بعملية النقل في حد ذاتها ولا يخلو الموضوع من أن تكون له معوقات تعترض استخدامها ، وهذا ما سنتناوله في هذا المطلب حيث نستعرض في الفرع الأول إيجابيات النقل بالحاوية وفي الفرع الثاني نستعرض سلبيات النقل بالحاويات ونتطرق في نهاية هذا المطلب إلى معوقات استخدام الحاويات كفرع ثالث وأخير.

<sup>1</sup> - أيمن النحرابي، المرجع السابق، ص 170

<sup>2</sup> - صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 31



### الفرع الأول: إيجابيات النقل الحاوية

نظام النقل بالحاويات هو نظام لنقل البضائع باستخدام حاوية الشحن ويستخدم هذا النوع لتخزين البضائع وحفظها بكفاءة عالية من أجل نقلها عبر مسافات طويلة في مجال النقل المتعدد الوسائط وقد أحدث هذا النوع من النقل ثورة في مجال النقل نحو الأفضل والأسرع والأكثر أماناً ، ونذكر فيمايلي بعض الإيجابيات والفوائد التي يتميز بها هذا النظام.

من ناحية الشحن أدى استعمال الحاويات إلى توفير الكثير من المال على الشاحن إذ يمكن لسفينة الحاويات أن تشحن أو ترفع حمولتها في جزء من الزمن الذي تستغرقه سفينة الشحن التقليدية لإتمام أي عملية من العمليتين<sup>1</sup>. كما يساعد على سرعة ومرونة تداول وانتقال البضائع إلى عدد أكبر من العملاء وبالتالي سرعة التسليم<sup>2</sup>.

يوفر نظام النقل بالحاويات للناقلين وأصحاب السفن، استغلالاً كاملاً للسفينة لم يكن في السابق مع النقل الكلاسيكي، ذلك أن مكوث السفينة في الميناء يعتبر رأس مال عاطلاً عن الإنتاج، بحيث تشير إحصائيات إلى أن سفن الحاويات أصبحت تمكث في الموانئ من 15% إلى 20% من مدة الرحلة على عكس السفن العادية التي تمكث 60% من وقت رحلتها، كما شجع نظام النقل بالحاويات إلى استعمال سفن عملاقة حيث ثبت أن السفينة كلما زاد حجم حمولتها انخفضت تكاليف تشغيلها، ذلك أن كلفة الوقود وأجور البحارة ثابتة نسبياً مقارنة مع زيادة حجم سفن الحاويات<sup>3</sup>.

يسمح النقل بالحاويات المبردة بالحفاظ على المواد الغذائية القابلة للتلف من الحرارة والبرودة والرطوبة ومن جميع التقلبات الجوية ناهيك على حالات السرقة كون الحاوية تغلف

1 - أنظر حصاد الأسبوع، الحاويات أهميتها، أنواعها ، النظام القانوني ، لاستخدامها ، مواصفاتها ، اطلع عليه على الساعة 17:41 سا يوم 12 جوان 2021 .

الموقع : <https://hasad.alasbooa.com>

2 - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 27

3- صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 40

بإحكام. فنظام الحاويات زاد من سرعة دوران السفن في الموانئ إذا انخفضت من سبعة أيام بالنسبة للسفن التقليدية إلى 15 ساعة في سفن الحاويات<sup>1</sup>.

أدى تطور استخدام سفن الحاويات إلى تطوير وزيادة طاقات محطات تداول الحاويات بالموانئ وتزويدها بمعدات حديثة لتفريغ و شحن السفن وإلى إنشاء موانئ متخصصة بالحاويات<sup>2</sup> واختصار مدة مكوث السفن بالميناء وزيادة سرعة دورة السفينة يسمح بتقليل زمن النقل لرحلة السفينة وزيادة عدد مرات تردد خدمة السفينة.

تجميع البضائع في حاوية واحدة، تقلل من مخاطر تلف وضياع البضائع المجزأة، كما أن هيكل الحاوية الصلب، وأقفالها المغلقة بإحكام يقلل من مخاطر تعرض البضائع للضياع والسرقة، خاصة تلك التي تشحن عبورا بموانئ معينة، فكسر الحاوية لأجل سرقة محتوياتها ليس بالأمر السهل، ذلك لمتانة الحاوية من جهة، وعدم التمكن من تحديد قيمة محتوياتها من مظهرها الخارجي من جهة أخرى<sup>3</sup>.

الاستغلال الأمثل للفراغات الموجودة بالسفينة سواء في العنابر أو على السطح من طرف الناقلين دون الخوف على البضائع الموجودة بداخلها من التلف أو البلل.

كما تسهل الحاوية عمليات الشحن والتفريغ من وإلى وسائل النقل المختلفة فهي أصبحت تتم بسرعة وإتقان مما يحقق منفعة للناقلين سواء من حيث استغلال وقت وسيلة النقل أو من حيث تقليل النفقات إذ أن شحن وتفريغ الحاويات لا يحتاج لذات الكم من الآلات و الأدوات و الأيدي العاملة التي تستخدم في عمليات الشحن والتفريغ التي تتم بالطرق العادية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر حصاد الأسبوع، المرجع السابق

<sup>2</sup> - أنظر حصاد الأسبوع، المرجع السابق

<sup>3</sup> - صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 40

<sup>4</sup> - سوزان علي حسين، المرجع السابق، ص 28

استفادة الشاحن من تخفيض تكاليف التأمين على البضائع، ذلك أن الحاوية تمنح للمؤمن الثقة من حفظ وسلامة البضائع المؤمن عليها، وهو ما يساعد على تخفيض التكلفة الإجمالية لأجرة النقل<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني : سلبيات النقل بالحاويات

عملية الرص والتستيف في السفينة تعد من العمليات الفنية التي تتطلب دقة عالية مع الأخذ بعين الاعتبار حجم الحاوية وثقل وزنها الذي قد يكون سببا في الإخلال بتوازن السفينة أو ترتيب البضائع فيها حسب الأولويات التي تتطلبها عملية الشحن والتفريغ<sup>2</sup>.

ضرورة تتناسب الفراغ في داخل الحاوية مع مفردات البضائع المراد شحنها بالداخل إلا أن مثل هذه المشكلة لا تثار في حالة الحاويات ذات التصميم الخاص لأن هذه المشاكل يتم تداركها عند تصميمها ، ولكنها تثار في حالة الحاويات العادية أو التقليدية حيث توجد فراغات يصعب على الناقل ملؤها لعدم وجود البضائع المناسبة في حجمها لهذه الفراغات<sup>3</sup>.

إن الزيادة في مقدار البضائع الموجودة داخل الحاوية يعرض ذو الشأن في حالة تلف الحاوية أو فقدانها وأذى ذلك إلى تلف ما بداخلها إلى خسائر كبيرة<sup>4</sup>. وارتفاع الخسائر في حالة الرمي في البحر حيث يتعذر تجزئة ما بداخلها فترمي في البحر كاملة.

المصاريف الإضافية التي تتطلبها الصيانة المستمرة لاستخدام الحاويات مما يدفع إلى استغلال الحاوية لأبعد الحدود لتدارك ذلك وهو ما لا يمكن تحقيقه في جميع الأحوال وفي ذلك خسارة لمالك الحاوية أو مستأجرها<sup>5</sup>.

<sup>1</sup>- صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 41

<sup>2</sup> - خديجة بوعامر، النقل البحري للبضائع ، مذكرة لنيل شهادة الماستر، تخصص الصور والمجتمع ، كلية العلوم الاجتماعية ، مستغانم جامعة عبد الحميد بن باديس ، 2016-2017، ص 26

<sup>3</sup>- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 29

<sup>4</sup> - المرجع نفسه، ص 29

<sup>5</sup>- المرجع نفسه، ص 29

استخدام الحاويات لأغراض غير قانونية كالهجرة السرية والتهريب فشن البضائع أثناء عملية النقل داخل الحاويات ضخمة يتم تفريغها في موانئ التفريغ بعجلة لارتباطها بمواعيد صارمة وما يترتب عليها من غرامات في حالة التأخر ، مما من شأنه وضع أجهزة المراقبة بهذه الموانئ أمام مهمة شبه مستحيلة للوصول إلى الدقة والصرامة اللازمين لذلك خاصة في الدول النامية التي تقل فيها الإمكانيات التقنية المادية اللازمة لإجراء عمليات الفحص والتفتيش مما جعلها الوسيلة الأمثل لممارسة هذه النشاطات غير القانونية<sup>1</sup>

### الفرع الثالث: معوقات استخدام الحاويات

بعد ذكرنا لبعض مميزات وعيوب استخدام الحاويات لأبأس أن نعرض إلى عرض المعوقات التي تعترض استخدامها والمقصود بالمعوقات ليس تلك التي تعود إلى الأوعية في حد ذاتها ولكنها راجعة إلى الأوضاع الاقتصادية أو ظروف الاستغلال البحري في حد ذاته لهذا النوع من التكلفة ويمكننا تقسيم هذه المعوقات إلى ثلاثة أنواع :

#### أولاً: معوقات اقتصادية

استخدام الحاويات بصورة رئيسية في النقل المتعدد الوسائط يبرز مشاكلًا يتعدى حلها كمسألة التنسيق بين وسائل النقل المختلفة والجدولة الدقيقة للمواعيد الواجب التقيد بها من طرف مختلف هذه الوسائط فسفن الحاويات تبحر في مواعيد محددة ومنتظمة ومضبوطة بالساعة عكس ما هو عليه الحال في السفن العادية وتقاديا لتكديس الحاويات في الموانئ وشل حركة العمل فيه يجب في المقابل توفير وسائل النقل البرية لاستقبال الحاويات فور تفريغها أو توفير أماكن التخزين مما يتطلب إمكانيات مادية وبشرية ضخمة تعجز عن توفيرها معظم دولالعالم النامي وحتى في الاتجاه المعاكس (عملية الشحن) يتطلب وصول البضائع برا من داخل البلاد إلى ميناء الشحن في أوقات ومواعيد مضبوطة لشحنها في الوقت المناسب

<sup>1</sup> -أنظر حصاد الاسبوع، المرجع السابق

لتنفادي التأخير في المواعيد وتكدس الحاويات على أرصفة الموانئ في حالة وصولها قبل الميعاد اللازم بوقت طويل<sup>1</sup>.

### ثانياً: معوقات تتعلق بظروف الاستغلال البحري

المقصود بذلك تجهيزات الموانئ وتنظيمها بما يتلاءم مع استقبال السفن الحاملة للحاويات وضخامة وثقل وزن هذه الأخيرة مما يتطلب توافر الرافعات المناسبة وتوفير أرصفة صالحة لرسو السفن الحاملة للحاويات إضافة إلى ضرورة توفر شبكة نقل برية مناسبة لنقلها إلى داخل البلاد وهو ما تعجز عن توفيره بلدان العالم النامي نظراً لما تتطلبه هذه التجهيزات من رؤوس أموال ضخمة عكس ما هو حاصل في الدول المتقدمة (إمكانيات تطوير موانئها أو حتى بناء أخرى جديدة وامتلاك التكنولوجيات الحديثة). إضافة إلى ضرورة توفير أيدي عاملة ذات كفاءة عالية في مجال تداول الحاويات<sup>2</sup>

### ثالثاً: معوقات إدارية

في مجال النقل المتعدد الوسائط يتطلب وجود تعاون وتنسيق بين مختلف هذه الوسائط لتحقيق نجاح عملية النقل على أكمل وجه وفي المواعيد المقدرة لذلك فعملية المراقبة والتفتيش التي تتطلب فتح وتفريغ الحاويات وإعادة شحنها في كل مرة تدخل فيها دولة جديدة مما يستدعي بالضرورة وضع اتفاقيات جمركية دولية تنظم العلاقة بين إدارات هذه الدول حيث يتم مراجعة محتوى ومضمون الحاوية مرتان فقط عند التعبئة وقبل الغلق ومرة أخرى عند الاستلام مما يوفر الأمان للبضائع والسرعة للنقل فبقي مجال النقل الدولي متعدد الوسائط بالحاويات بدون قوانين دولية تضبطه<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 30

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 31

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 31

### ملخص الفصل الأول

لقد درسنا في هذا الفصل ماهية الحاوية حيث حاولنا إعطاء صورة مفصلة عن الحاوية من خلال التركيز على عدة جوانب مهمة لبيان ماهيتها، بحيث تطرقنا في المبحث الأول والمعنون بمفهوم الحاوية إلى التطور التاريخي لها والثورة التي شهدتها مجال نقل البضائع عن طريقها وذلك في المطلب الأول، أما المطلب الثاني قد خصصناه إلى تعريف الحاوية وذلك بدراسة مختلف معانيها في اللغة والاصطلاح والفقه والقانون من أجل إعطاء التكييف القانوني الصحيح لها مما سيساعد القضاء على الفصل في الدعاوى المرفوعة أمامه عند تضرر الحاوية التي تأخذ حكم البضاعة فيسأل عنها الناقل كما يسأل عن البضاعة، إلا إذا كانت مقدمة من قبل الناقل بصدد عقد أجرة.

أما في المبحث الثاني والمعنون بأنواع الحاوية وامتيازاتها فقد تحدثنا في المطلب الأول منه عن أنواع الحاوية والتي تنقسم إلى عدة فئات منها ما يكون حسب مقاسها، ومنها ما يكون حسب طبيعة البضائع المنقولة، ومنها ما يكون حسب المواد المصنعة منها، وكذا كيف أن الانتشار الواسع لاستعمالها قد جعل بنية السفن القديمة لا تناسب النقل بها مما جعل بناء سفن خاصة للنقل بالحاوية ضرورة مطلقة وهنا ظهر ما يسمى بسفن الحاوية. أما المطلب الثاني فتحدثنا فيه عن الامتيازات التي تتمتع بها في مجال النقل إلا أننا لم نغفل الحديث عن السلبيات والمعوقات التي تعترض استخدام الحاوية.

## الفصل الثاني

# الأحكام العامة لتنظيم الحاوية

### الفصل الثاني: الأحكام العامة لتنظيم الحاوية

أمسى النقل بالحاوية في الوقت الحالي واقعا مألوفاً به تحققت إمكانية نقل كل البضائع مهما كان نوعها أو حالتها المادية ممكناً، حيث تظهر الأهمية البالغة التي اكتسبها النقل بالحاوية ومساهمته في إعطاء وجه جديد لصناعة النقل البحري وما تركه من أثر على الاقتصاد الوطني و الدولي عن طريق تنظيمه من قبل التشريع الداخلي و الدولي.

فإذا كان الأمن ركيزة حيوية للنقل بالحاوية فعنصر الخطر هو الوجه الآخر الملازم له، لذلك نوجب إيجاد حلول لضمان سلامته لذا عمد المجتمع الدولي وعلى رأسه المنظمة البحرية العالمية IMO اوضع إجراءات أمنية مشددة على المستويين الداخلي والخارجي استجابة للمتغيرات الأمنية وتزايد التهديدات والمخاطر البحرية التي تفرضها عمليات النقل البحري ولمعالجة ذلك قمنا بتقسيم هذا الفصل إلى مبحثين

#### المبحث الأول: آليات تنظيم الحاوية

#### المبحث الثاني: الجانب الأمني للنقل بالحاوية



### المبحث الأول: آليات تنظيم الحاوية

وقعت العديد من الاتفاقيات المتعلقة بالحاوية على الصعيد الدولي كون أن استعمال الحاوية يظهر في النقل الدولي أكثر منه في النقل الداخلي وذلك لتسهيل وتنسيق استعمالها، والجزائر كغيرها وقعت بعض من هذه الاتفاقيات وقامت بوضع قوانين داخلية، وقد قمنا بدراسة ذلك في مطلبين

المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالحاويات

المطلب الثاني: القوانين الداخلية المتعلقة بالحاويات

### المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالحاويات

تعد المعاهدات الدولية من حيث الوجود أقدم نسبيًا من ظهور الحاوية لكن المشرع الدولي حاول استدراك النقص الموجود في اتفاقيات حديثة من خلال تبنيه تنظيمًا دوليًا موحدًا لاستغلال الحاويات التي كان لها الدور الفعال في تطوير التجارة الدولية ومن أهم هذه الاتفاقيات اتفاقية جنيف المتعلقة بالحاويات لسنة 1972 واتفاقية اسطنبول لسنة 1990 المتعلقة بالإدخال المؤقت.

### الفرع الأول: اتفاقية جنيف لسنة 1972

وهي اتفاقية متعلقة بسلامة الحاويات أبرمت بتاريخ 1972/06/02 ودخلت حيز التنفيذ في 1977/09/06 على مستوى مجلس التعاون الجمركي، تهدف هذه الاتفاقية إلى تسهيل النقل الدولي بواسطة الحاويات، ولهذا الغرض فإنها تضع معايير صنع الحاويات وتحدد نظام الاعتماد وكذا تسهيلات القبول المؤقت وتصلح الحاويات وعليه فإن الحاويات التي تتوفر فيها الشروط المحددة في الاتفاقية تستفيد من اعتماد لنقل البضائع تحت الختم الجمركي.

### الفرع الثاني: اتفاقية إسطنبول المتعلقة بالإدخال المؤقت

المبرمة في تاريخ 1990/06/26 وهي اتفاقية مبرمة تحت رعاية مجلس التعاون الجمركي، هدفها الأساسي تبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية خاصة إقرار وثيقة دولية موحدة تجمع بين جميع الاتفاقيات الموجودة حول الإدخال المؤقت وهذا من شأنه أن يسهل الوصول إلى الأحكام الدولية للإدخال المؤقت ويساهم بشكل فعال في تطور التجارة الدولية من القواعد التي وضعتها هذه الاتفاقية والتي مست الحاويات، نجد القبول المؤقت للحاويات لنقل البضائع داخل الإقليم الجمركي دون دفع الرسوم والحقوق الجمركية ودون دفع الكفالات، ولكن شريطة أن تتوافر فيها شروط محددة في هذه الاتفاقية من علامات وضرورة الاعتماد وغير ذلك.

### المطلب الثاني: القوانين الداخلية المتعلقة بالحاويات

أدخل المشرع الجزائري بعضا من النصوص الدولية المتعلقة بالحاويات وأدرجها في القوانين الداخلية الخاصة (الفرع الأول)، كما تم إصدار العديد من المراسيم والتعليمات من أجل مواكبة هذه النصوص وتنفيذها (الفرع الثاني)

### الفرع الأول: القوانين الخاصة

حددت الاتفاقية الجمركية للحاويات كافة المتطلبات الواجب توفرها من الناحية الجمركية في الحاويات وكيفية التعامل معها أثناء عمليات النقل الدولية، وتعالج أحكام هذه المعاهدة الدولية - من بين أمور أخرى - الجوانب الهامة التالية بصورة تفصيلية:

1- تسهيلات السماح المؤقت بدخول الحاويات (محملة أو فارغة) إلى إحدى البلاد وإعادة تصديرها في غضون ثلاثة أشهر بدون تطبيق الإجراءات المطولة التي تتبع في أحوال الاستيراد أو التصدير العادية والخطوات الواجب إتباعها في هذه الأحوال.

## الفصل الثاني الأحكام العامة لتنظيم الحاوية

2- كافة الأحكام اللازم توفرها من أجل ضمان صلاحية الحاوية لنقل البضائع داخلها في عمليات النقل الدولية بضمان الأختام الجمركية الموضوعة عليها في بلد المنشأ والتي يتم قبولها من قبل السلطات الجمركية في البلدان الأخرى التي تمر بها البضاعة بدون إعادة التفتيش الجمركي عليها. وتشمل هذه الأحكام الجوانب التالية:

-الشروط والمواصفات الفنية والتصميمية المفروض توفرها في مختلف أنواع الحاويات المستخدمة من أجل التحقق من صلاحيتها لعمليات النقل.

-الخطوات الواجب إتباعها لقبول الحاويات التي تتوفر فيها الشروط والمواصفات السابقة وإصدار شهادات الصلاحية للتصديق على ذلك من قبل الهيئات التي تتاطب بها هذه المهمة والحالات التي يتم فيها هذا التصديق 3- .

3- العلامات والرموز واللوحات المفروض تواجدها على الحاوية من الخارج والداالة على مالكةا أو المسئول عن تشغيلها.

-تحديدها من بين الحاويات المتواجدة لدى مالكةا أو المسئول عن تشغيلها.

- الوزن الفارغ لها.

-صلاحيتها للنقل الدولي بضمان الأختام الجمركية لبلد المنشأ.

- شروط وحدود استخدام الحاوية الفارغة في حركة النقل داخل بلد العبور.

- الرقم المتسلسل للإنتاج المعطى من قبل المصنع.

فقانون الجمارك الجزائري<sup>1</sup> الذي يتناول الأنظمة الجمركية الاقتصادية في فصله السابع حيث نصت المادة 151 مكرر على أنه: "تشمل الأنظمة الجمركية الاقتصادية لعبور المستودع الجمركي ... القبول المؤقت". وتمكن هذه الأنظمة من تخزين البضائع وتحويلها

<sup>1</sup> - القانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998 المعدل والمتمم لقانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979 والمتضمن التشريع الجمركي الجزائري.

## الفصل الثاني الأحكام العامة لتنظيم الحاوية

واستعمالها وتنقلها بتوقيف الحقوق الجمركية والرسوم الأخرى وتدابير الخطر ذات الطابع الاقتصادي الخاضعة له<sup>1</sup>.

كما نص القانون الجمركي السالف الذكر في المادة 174 على القبول المؤقت، فنعرفه كالتالي: "يقصد بالقبول المؤقت النظام الجمركي الذي يسمح بأن تقبل في الإقليم الجمركي البضائع المستوردة لغرض معين والمعدة لإعادة التصدير خلال مدة معينة مع وقف الحقوق والرسوم ودون تطبيق المحظورات ذات الطابع الاقتصادي.

أ- إما على حالتها دون أن تطرأ عليه تغييرات باستثناء النقص العادي للبضائع نتيجة استعمالها.

ب- وإما بعد تعرضها للتحويل أو تصنيع أو معالجة إضافية أو تصليح في إطار القبول المؤقت من أجل تحسين الصنع."

كما خصص نفس القانون الجمركي القسم الحادي عشر لنظام القبول المؤقت مع إعادة التصدير على حالتها، حيث بين في المادة 180 من القانون السابق البضائع التي تستفيد من هذا النظام من بينها الحاويات إذ جاء فيها:

"يقبل خاصة من أجل إعادة تصديره على حالته تحت نظام القبول المؤقت ما يأتي: الحاويات والألواح والتعليقات والعينات والبضائع الأخرى المستوردة في إطار عملية تجارية للقيام بالاختبارات والاستعراضات...."

وعليه فإن الاتفاقيات الدولية والنصوص الداخلية قد أدرجت الحاويات ضمن البضائع "معدات النقل" التي تستفيد من نظام القبول المؤقت والتي تقبل من أجل إعادة تصديرها على حالتها أي دون أن تطرأ عليها تغييرات باستثناء النقل العادي نتيجة الاستعمال وذلك لمدة معينة مع وقف الحقوق والرسوم ودون تطبيق تدابير الخطر ذات الطابع الاقتصادي.

<sup>1</sup> - ليلي قماز، المرجع السابق، ص 60

### الفرع الثاني: المراسيم و التنظيمات

مرسوم رقم 01-78 المؤرخ في 1978/01/21 جريدة رسمية رقم 4 مؤرخة في 1978/01/24 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المبرمة في 1972/12/02.

المصادقة على هذه الاتفاقية يسمح بالمحافظة على درجة عالية من السلامة للعنصر البشري عند استعمال الحاويات باعتبار أن الاتفاقية تضبط المواصفات التي يجب أن تتوفر فيها كما أنها تمكن من تيسير عملية النقل الدولي للحاويات من خلال توحيد لوائح السلامة الدولية لتتطبق على كافة وسائل النقل البحري مما يسمح بتجنب تضارب لوائح السلامة المختلفة.

المرسوم الرئاسي 98-03 المؤرخ في 1998/01/12 جريدة رسمية رقم 2 المؤرخة في 1998/01/17 المتضمن المصادقة على اتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في إسطنبول بتاريخ 26 جوان 1990.

وقد حدد المقرر رقم 04 المؤرخ في 1999/02/03 الصادر عن مديرية العامة للجمارك شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة، إذ تبين إجراءات الاستفادة من نظام القبول المؤقت وحدد صلاحيات السلطة المعينة بمنح التراخيص والمدة المحددة للبضائع المقبولة مؤقتا للمكوث في الإقليم الجمركي<sup>1</sup>.

كما فصلت التعليمات والمذكرات المتخذة من طرف مكتب التشريع والتنظيم إلى جانب الديوان في مجال تطبيق الإجراءات الجمركية المتعلقة بالنظام الجمركي الذي تخضع له الحاويات التي تدخل الإقليم الجمركي في إطار عمليات تجارية أهمها:

-المذكرة رقم 177/م ع ج / م ف 3 / ت ت / المؤرخة في 1978/03/22 المتعلقة بنقل البضائع بالحوايات.

<sup>1</sup> - المقرر رقم 04 المؤرخ في 1999/02/03 الصادر عن مديرية العامة للجمارك

-التعليمة رقم 21/م ع ج/الديوان /120/المؤرخة 15/02/1995 في المتعلقة بالقبول المؤقت للحاويات والاستفادة من إجراء الحساب المفتوح

### المبحث الثاني: الجانب الأمني للنقل بالحاوية

إذا كان عنصر الخطر يغلب على النقل البحري، فإن استخدام الحاويات أظهر جانبا آخر لهذا الخطر، السبب الذي جعل مشكلة سلامة النقل البحري يأخذ بعدا آخر وسنتناول هذا كمطلب أول ، كما أنه أدى إلى استغلال الحاويات أسوء استغلال للمساس بأمن النقل البحري وسنتاوله كمطلب ثان.

### المطلب الأول: أثر الحاوية على سلامة النقل البحري

إن الدور الإيجابي الذي تلعبه الحاويات في تطوير النقل البحري لن يأتي إلا بضمان سلامته، وهذا يتحقق بتبني قواعد تسمح باستخدام الحاويات بطريقة آمنة وهذا ماسنتاوله في الفرع الأول، والالتزام بالتعليمات والمبادئ الصحيحة في عمليات الشحن حماية للسفن والبضائع كفرع ثان وسقوط الحاوية بحرا كفرع ثالث.

### الفرع الأول: سلامة الحاوية

أمام التطور الهائل للنقل بالحاويات كان لابد من وضع قواعد وأنظمة دولية ترعى تصميم وصناعة وتسجيل واستخدام الحاويات بالطريقة التي تؤمن السلامة العامة وتعدد المقاييس، وقد تم ذلك عن طريق قواعد أنظمة ISO والاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - ليلي قماز، المرجع السابق، ص 62

### أولاً: أنظمة الإزو<sup>1</sup> ISO

أصدرت المنظمة الدولية للتقييس منذ إنشائها سنة 1947 سلسلتين من المواصفات في مجالات مختلفة، السلسلة الأولى تتعلق بأنظمة إدارة الجودة، والثانية بأنظمة إدارة البيئة، وبالرغم من أن كافة المواصفات الصادرة عن المنظمة اختيارية إلا أن الكثير من الدول تعتبرها مواصفات دولية.

من بين هذه المواصفات مجموعة المواصفات القياسية المتعلقة بالحاويات أهمها:

- مواصفات قياسية لسنة 1984 تحدد مواصفات زوايا الحاويات ، وقد تم إدخال تعديلات عليها سنة 1990<sup>2</sup>

- مواصفات قياسية لسنة 1988<sup>3</sup> تحدد متطلبات الفحص والاختبار للحاويات ذات المميزات الحرارية

مواصفات قياسية لكيفية مناولة وحماية حاويات البضائع<sup>4</sup>

- مواصفات قياسية لسنة 1991<sup>5</sup> تحدد متطلبات الفحص والاختبار للحاويات المخصصة للغازات والسوائل والسوائل المضغوطة ، وأخرى خاصة بالحاويات المخصصة للسوائل غير المضغوطة .

---

<sup>1</sup> - ISO هي اختصار لكلمة Organization international de la normalization وهي تعني في مجال المواصفات تساوي الشيء بالمقارنة مع المواصفة وهي منظمة غير حكومية وليست جزء من هيئة الأمم المتحدة، أنظر المرجع نفسه، ص 63

<sup>2</sup> - المواصفة رقم: ISO standard n° 1161

<sup>3</sup> - المواصفة رقم : ISO standard n° 1496-2

<sup>4</sup> - المواصفة رقم : ISO standard n° 3874

<sup>5</sup> - المواصفة رقم ISO standard n° 1496-3 و ISO standard n° 1496-4

## الفصل الثاني الأحكام العامة لتنظيم الحاوية

- مواصفات قياسية لسنة 1990<sup>1</sup> تحدد متطلبات والاختيار لحاويات البضائع العامة.--  
مواصفات قياسية لسنة 1984<sup>2</sup> تحدد نظاما لتعريف وتسجيل الحاويات ثم إدخال تعديلات عليها في سنتي 1988 و 1995 .

- مواصفات قياسية تقسم الحاويات إلى فئات تبعا لقياساتها الخارجية<sup>3</sup>

- مواصفات قياسية لسنة 1990 تحدد مميزات واجهات الحاويات<sup>4</sup>

- مواصفات قياسية لسنة 1990 تحدد طريقة لتعريف مكان وجود حاوية على ظهر السفينة<sup>5</sup>.

- مواصفات قياسية لسنة 1990<sup>6</sup> تحدد نظاما موحدًا لنقل المعلومات عن حاوية موجودة على ظهر السفينة إلى الميناء التالي.

- مواصفات قياسية لسنة 1990<sup>7</sup> تحدد رموز اتصال عامة لتبادل معلومات حول حاوية.

كل هذه المواصفات وغيرها بمثابة أنظمة تساعد على مواجهة مخاطر وحوادث النقل بالحوايات.

### ثانيا: الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لسنة 1972

تنص هذه الاتفاقية على كيفية استخدام الحاويات في نقل البضائع بحيث تكون معتمدة من قبل السلطات المختصة وغالبا ما تكون إدارة الجمارك.

<sup>1</sup>-المواصفة رقم : ISO standard n° 1496-1

<sup>2</sup>- المواصفة رقم ISO standard n° 6346

<sup>3</sup>- المواصفة رقم ISO standard n° 686

<sup>4</sup>- المواصفة رقم ISO standard n° 9669

<sup>5</sup>-المواصفة رقم : ISO standard n° 9711-2

<sup>6</sup>- المواصفة رقم ISO standard n° 9897-1

<sup>7</sup>- المواصفة رقم : ISO standard n° 9897-3



ومن أجل أن تستفيد الحاويات من الاعتماد الجمركي يجب أن تتوافر فيها شروط تضعها إدارة الجمارك تسهل لها مهام المراقبة، والفحص، والمتابعة داخل الإقليم الجمركي، إذ يجب أن تكون الحاوية مصنوعة ومهيأة بحيث يمكن وضع الأختام الجمركية عليها بطريقة سهلة وفعالة ولا يمكن للبضاعة أن تفصل من الأجزاء المختومة للحاوية و إدخالها دون أن تترك بصمات خرق واضحة ودون خرق الختم الجمركي، وألا تترك أي فضاء غير معد للوضع العادي للبضائع، وأن تكون كل الفضاءات المؤهلة لاحتواء البضائع سهلة الدخول للمراقبة من طرف الجمارك إضافة إلى الشروط التقنية الواجب توافرها في الحاويات والمتمثلة في:

- مقفلة كلياً أو جزئياً بشكل مقصورة معدة لاحتواء البضائع
- معدة خصيصاً لتسهيل نقل البضائع بوحدة أو أكثر من وسائط النقل، دون الحاجة لإعادة التحميل.
- معدة للمناولة السريعة، معدة لتعبئتها وتفريغها بسهولة.
- أن يكون حجمها من الداخل متر مكعب أو أكثر، وأن تتضمن الحاوية اللوازم والتجهيزات التي تناسب نوعها شرط أن تكون محمولة على الحاوية<sup>1</sup>.

عند توافر الشروط التقنية والجمركية تقوم السلطات المؤهلة<sup>2</sup> بإصدار شهادة اعتماد لطالب الاعتماد صالحة حسب الحالة لمجموعة محدودة أو غير محدودة من الحاويات التي تنتمي إلى النموذج المعتمد، وعند استفادة المصنع من الاعتماد يلتزم بوضع صفيحة اعتماد على الحاوية أو الحاويات المعتمدة (تتضمن عبارة معتمد من أجل النقل تحت الختم الجمركي)، ويجب أن تثبت صفيحة الاعتماد بشكل دائم في مكان مناسب ومرئي بوضوح وإلى جانب كل صفيحة رسمية أخرى، ويجب أن تكون ذات 20 سم طولاً و 10 سم عرضاً<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>- أنظر أمل المرشدي، دراسة وبحث ممتاز حول الحاويات وأثرها على سلامة وأمن النقل البحري، مقال نشر بموقع استشارة قانونية محاماة نت اطلع عليه 2021/06/14 على الساعة 10:00 على الرابط [www.mohamah.net](http://www.mohamah.net)

<sup>2</sup>- هته السلطات إما مصلحة مكافحة الغش التابعة لإدارة الجمارك أو وزارة النقل.

<sup>3</sup>- ليلي قمار، المرجع السابق، ص65

وهذا الاعتماد لا يمنع السلطات المعنية من مراقبة الحاويات المعتمدة عن طريق إجراء كشف لها للتأكد من سلامة هيكلها وقدرتها على تحمل عمليات المناولة على السفن وفي الموانئ، فإذا ثبت من خلال الكشف وجود عيب في الحاوية يشكل خطراً على سلامة الأشخاص أو عملية مناولتها على السفن يتم إيقافها وإجراء صيانة لها لإعادتها إلى الوضع السليم قبل استعمالها مجدداً وفي حالة عدم إمكانية صيانتها يتم إيقاف استعمالها وإبلاغ الجهة التي أصدرت الاعتماد للحاوية<sup>1</sup>.

ويكون فحص وصيانة الحاوية على مسؤولية مالكها، وكذلك المحافظة على الحاوية في وضع آمن لتوفير مستوى السلامة الكافي أثناء مناولتها بما يضمن عدم تعريض حياة أي شخص للخطر، أما الإصلاحات الواجب إجراؤها لإصلاح الأضرار الناتجة عن الحوادث أو سوء الاستعمال أو المناولة فتكون على مسؤولية الجهة التي يثبت تسببها بإحداث تلك الأضرار<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: تعليمات شحن الحاوية

يقصد هنا بالشحن، شحن البضائع داخل الحاويات من ناحية، ورس الحاويات بالأماكن المعدة لها في السفينة من ناحية أخرى.

جاء قرار لجنة السلامة البحرية الدولية التابعة للمنظمة البحرية الدولية OIT/OMI فيما يتعلق بشحن الحاويات (I'EMPOTAGE) المتعلق بشحن الحمولة داخل الحاويات الصادر في مارس 1997 ببعض التعليمات التي تهدف إلى تجسيد المبادئ

<sup>1</sup> - ليلي قماز، المرجع السابق، ص ص 65-66

<sup>2</sup> - أنظر مالك الخضري، الحاويات. أهميتها. أنواعها، النظام القانوني لاستخدامها صحيفة حصاد الأسبوع، مجلة

إلكترونية <https://hasad-alasbooa.com> تاريخ الزيارة 2021/06/10 على الساعة 20:00

## الفصل الثاني الأحكام العامة لتنظيم الحاوية

الأساسية الواجب احترامها عند تعبئة البضائع داخل الحاويات من أجل ضمان سلامة الأرواح، الحمولة، وكذلك السفينة<sup>1</sup>.

قبل الشحن يفرض القرار تفتيشا خارجيا فقرة 1/2 وداخليا فقرة 2/2 للحاوية المعدة لشحنها بالبضائع للتأكد مثلا من خلوها من أي ثقوب أو فتحات قد تسبب أضرارا للبضائع بداخلها من سلامة الأبواب و الأقفال ومن ثبات درجة الحرارة داخل الحاوية إذا كانت من نوع الحاويات الثلجة طبقا للدرجة المحددة للبضائع، مع ضرورة توزيع نقل الحمولة داخل الحاوية بشكل متناسق فقرة 5.3.2.

أما فيما يخص رص الحمولة داخل الحاوية، لا بد أن يكون بطريقة تجعل البضائع متقاربة، لذلك يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار طبيعة البضاعة فقرة 5.3.1 فمثلا الحمولة الخفيفة يستوجب رصها فوق الحمولة الثقيلة و البضائع السائلة تحت البضائع الصلبة فقرة 6.3.2

وعند الانتهاء من الشحن لا بد من تثبيت الحمولة من الأمام تقاديا لسقوطها عند فتح باب الحاوية .

أما رص الحاويات أو تستيفها فالمقصود به ترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تحقق من ناحية الحفاظ على سلامة الحاوية من مخاطر الهلاك أو التلف أثناء الرحلة، ومن ناحية أخرى الحفاظ على بدن السفينة نفسها و توازنها و بالتالي سلامتها.

ولما كان رص الحاويات له تأثير قوى على ثبات السفينة و سلامتها فهو يدخل ضمن اختصاصات الريان الفنية بحيث يلتزم نيابة عن الناقل بالإشراف عليها و بالاطمئنان على أن الرص و التنسيق قد تم بطريقة مطابقة لشروط السلامة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>- وقد تم استبدالها بالتعليمية « OMI/OIT/ONU/CEE sur le chargement des cargaisons dans les engins des transport ».

<sup>2</sup>- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 28

## الفصل الثاني الأحكام العامة لتنظيم الحاوية

كما يتولى ضابط تحت مسؤولية الريان إعداد خريطة توضح أماكن الحاويات في السفينة plan de chargement تسمى خريطة الشحن.

وهي خريطة توضح أماكن الحاويات سواء داخل العنابر أو على الشحن أو عند التفريغ و المحافظة على البضائع الموجودة بها وعلى سلامة السفينة و توازنها<sup>1</sup>.

قد يتم شحن الحاويات على سطح السفينة وهذا النوع من الشحن يطرح مشاكل فنية يتعلق باختلال توازن السفينة، كما أنه يعرض البضاعة للخطر في حالة هيجان البحر والتقلبات الجوية، لذلك صممت سفن خصيصا بغرض نقل الحاويات "سفن الحاويات" سواء داخل العنابر وهي علي شكل خلايا حيث يتم إنزال الحاوية من فتحة العنبر مباشرة إلى تلك الخلية، فتعد قاعدة نسدها إلى أربعة قضبان حديدية وهي جزء من بناء السفينة<sup>2</sup>.

أو نقل الحاويات فوق السطح، بواسطة وسائل تثبيت آلية، إذ تزود أسطحها بمساقات لتثبيت الحاويات بحيث تصبح الحاويات جزءا من بدن السفينة، مما يقلل من سقوط الحاويات في البحر، وإن كان لم يستطع منعه تماما.

لذلك اعترفت معاهدة روتردام 2008 بالآثار القانونية المترتبة على المنجزات العلمية وحسنت الجدل القائم و المتعلق بمدى إمكانية شحن الحاويات على ظهر السفينة فأجازت النقل على السطح مادامت البضائع معبأة داخل حاويات أو عربات مهيأة لهذا النوع من النقل معتبرة أن الحاوية تحفظ البضائع تماما كعناصر السفينة، ومادام السطح مهيأ خصيصا لنقل الحاويات وهذا ما يتوافر في السفن حاملات الحاويات<sup>3</sup>، بمفهوم المخالفة إذا كانت الحاويات غير مهيأة للنقل على السطح كالحاويات المفتوحة (OPEN TOP) فإن هذا النقل

<sup>1</sup>-أنظر أمل المرشدي، المرجع السابق

<sup>2</sup>- سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 28

<sup>3</sup>-المادة 25 من قواعد روتردام: " لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهيأ خصيصا لنقل تلك الحاويات أو العربات...."

غير جائز وهذا ما يتماشى مع ما ذهب إليه محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 7 فبراير 2006<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: سقوط الحاويات بحرا

قد يؤدي عدم احترام معايير السلامة البحرية في تثبيت الحاويات بهيكل السفينة إلى سقوط الحاويات في البحر هذا الأمر إن كان سيؤثر على سلامة النقل البحري، فإنه سيؤثر بصورة أكثر على البيئة البحرية خاصة إذا كانت البضاعة التي تحملها الحاوية خطيرة على الأرواح و الممتلكات<sup>2</sup> حيث تعد هذه الحاويات مصدرا من مصادر التلوث البحري<sup>3</sup>.

لذلك تحسبا لمثل هذه الحوادث لا بد من تحديد الحاويات التي تحتوي على مواد خطيرة، فنجد أن مدونة<sup>4</sup>IMDG انتص على ضرورة وضع علامات و ملصقات على الحاوية تحدد أن البضاعة عبارة عن مواد ملوثة للبيئة البحرية، وكذا تحديد الاسم الكيميائي المعروف للمادة الملوثة للبيئة البحرية بحيث يوضع الاسم بين قوسين على أنتكون هذه الملصقات على جانبي الحاوية.

<sup>5</sup>Marpol اتفاقية ماربول 78/73 من جهتها نصت ضمن الملحق الثالث على قواعد خاصة بتلوث البيئة البحرية عن طريق المواد الخطيرة المنقولة بحرا، وجاءت بتعليمات تخص النقل بالحوايات، فنصت على أنه في حالة عدم وجود مواد خطيرة ملوثة للبيئة البحرية، إلى أن

<sup>1</sup>- ليلي قماز، المرجع السابق، ص ص 68-69

<sup>2</sup>- المواد الخطيرة هي المواد التي إذا دخلت البيئة البحرية يمكن ان تسبب مخاطر على صحة الإنسان أو تضر الكائنات الحية أو الحياة البحرية أو تضر بأسباب الراحة أو تتدخل في الاستخدامات الشرعية للبحر.

<sup>3</sup>- مثال ذلك الآثار السلبية على البحر.

<sup>4</sup>- مدونة IMDG INTERNATIONAL MARITIME DANGEROUS أي مدونة التصنيف البحري الدولي للبضائع الخطيرة الذي اعتمد لأول مرة بواسطة المنظمة البحرية الدولية IOM سنة 1965 يشتمل على قوائم بمئات البضائع الخطيرة مع نصائح مفصلة عن التخزين والتعبئة والنقل.

<sup>5</sup>- Marpol 78/73 هي اتفاقية دولية حول منع التلوث الصادر عن السفن سنة 1973 المعدلة ببروتوكول 1978 جرى العمل به في 02-10-1983 وقد صادقت عليه الجزائر بمقتضى رقم 108/88 المؤرخ في 31/05/1988

## الفصل الثاني الأحكام العامة لتنظيم الحاوية

يثبت التحليل الكيميائي العكس.

من جانب آخر يعد سقوط الحاويات في البحر خطر على الملاحة البحرية لما يسببه من تشققات في هيكل السفينة المصطدمة بالحاوية، وأي تهديد للملاحة البحرية هو تهديد للبيئة البحرية لان الاصطدام يؤدي إلى تسرب الوقود و الزيت و البضائع الخطيرة في البحر كما حدث لسفينة le prestige الغارقة في السواحل الاسبانية، حيث أكد الريان أن هيكل السفينة انشطر نتيجة الاصطدام بحاوية، وإن كان القضاء لم يأخذ بهذه الفرضية إلا أنه تم العثور فعلا على حاوية أياما قليلة بعد غرق السفينة<sup>1</sup>.

تعتبر السفينة بعد سقوطها حطاما بحريا بمفهوم المادة 358 فقرة ج من القانون البحري الجزائري<sup>2</sup>، وكذا بمفهوم اتفاقية نيروبي الدولية بشأن إزالة حطام السفن لسنة 2007<sup>3</sup> عند تعريفها للحطام<sup>4</sup>. وعندئذ يجب إزالة الحاوية الحطام لمنع أو الحد أو التخفيف من الأخطار الناشئة عنها من قبل مالك الحاوية، وإلا يمكن للسلطات الإدارية البحرية أن تتدخل لإزالتها على نفقة المالك.

<sup>1</sup> - شهدت سواحل منطقة غاليسيا الاسبانية في 13 نوفمبر 2002 جنوح سفينة النفطية على اثر عاصفة Le prestige النفطية على إثر عاصفة قوية حيث انشطرت السفينة إلى نصفين وغرقت وعلى متنها أكثر من 60 ألف طن من النفط الذي تسرب وأدى إلى حدوث بقعة نفطية ضخمة Marée noire لوثت سواحل غاليسيا و شمال البرتغال وجنوب غرب فرنسا .

<sup>2</sup> - المادة 358 فقرة ج من الأمر 80/76 المعدلة بموجب القانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري " تعد حطاما بموجب هذا القانون ج الأشياء التي رميت بالبحر او سقطت منه لاسيما تلك ذات الطابع الثقافي او التاريخي التي فقدها المالك أو تخلي عنها والتي كانت إما جانحة في شاطئ البحر ،أو عثر عليها طافية فوق الماء أو مستخرجة من أعماق مياه البحر ، التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني أو وجدت طافية فوق الماء أو أخرجت من أعماق أعالي البحر أو أعيدت إلى المياه الإقليمية أو إلى الشاطئ .....".

<sup>3</sup> - رأيت المنظمة البحرية الدولية أهمية وضع قواعد دولية تنظم كيفية التعامل مع حطام السفن وما يتخذ من تدابير و إجراءات ازالته فأصدرت اتفاقية دولية بشأن إزالة الحطام ثم إقرارها في مؤتمر دبلوماسي انعقد في مدينة نيروبي بكينيا في 19 ماي 2007.

<sup>4</sup> - المادة 1 فقرة الرابعة من اتفاقية نيروبي : " الحطام ويقصد به أ -سفينة خارقة أو شاحطة أو أي جزء منها ب- أي شئ من سفينة شحطت أو غرقت فقد في البحر و جرفها التيار .....".

أما عن التعويض عن الأضرار التي تسببها الحاويات الحطام فإن القانون البحري الجزائري لا يتضمن نصا خاصا بذلك ولا يمكن تطبيق أحكام التصادم الواردة في القسم الأول، الفصل الرابع من القانون البحري الجزائري، لأن الحاوية حينها لا تعد آلية عائمة أو منشأة ثابتة مرتبطة بالسفينة المادة 274 وبالتالي تطبيق القواعد العامة الواردة في القانون المدني.

### المطلب الثاني: أثر التحوية على أمن النقل البحري

نظرا لما يتميز به النقل بالحوية من خصوصية وعلى الرغم من المزايا التي قدمها للنقل البحري عامة والنقل البحري خاصة إلا أن التهديدات والمخاطر التي تواجه الحاويات لا يمكن تجاهلها فرغم وتيرة التطور السريعة التي ميزت هذا النقل والإيجابيات التي دعم بها قطاع النقل إلا أن استخدام الحاوية لأغراض غير قانونية (الفرع الأول) دفع القائمين على أمن النقل البحري مراقبته أكثر دقة لمواجهة هذه الظاهرة ومحاربتها مما من شأنه توفير الأمن والاستقرار للنقل البحري (الفرع الثاني).

### الفرع الأول: استعمال الحاويات لأغراض الهجرة السرية والتهريب

بالنظر لارتباط خطوط سير السفن الحاوية بمواعيد محددة فإن عملية شحن البضائع وتفريغها أثناء المراحل المختلفة لعملية النقل البحري كل ذلك يتم في حاويات بالغة الضخامة تتم عملية تفريغها في موانئ كبيرة والتزام كل طرف بمواعيد معينة تتجر عن خرقها مسؤوليات عديدة هذا يضع أجهزة المراقبة والتفتيش بهذه الموانئ في مهمة صعبة إن لم نقل شبه مستحيلة لمراقبة وتفتيش الكم الهائل من الحاويات الواردة والصادرة بالدقة اللازمة، وإن كانت هذه المشكلة لا تكاد تثار في دول العالم المتقدم فإنها وللأسف حقيقة واضحة في دول العالم النامي أين تقل الامكانيات المادية اللازمة لإجراء عمليات الفحص والتفتيش، إضافة

لما تتطلبه هذه العملية من أيدي عاملة متخصصة من أجل إجراء عمليات الفحص والتفتيش<sup>1</sup>.

### أولاً: الهجرة السرية

حاولت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمهاجرين السريين لسنة 1957<sup>2</sup> والتي لم تدخل لحد الساعة حيز التنفيذ وضع نظام دولي معترف به من جميع دول العالم من أجل معالجة مشكلة الهجرة السرية في غياب وجود إجراءات دولية صارمة متبعة من أجل إنزال المهاجرين السريين من السفينة وإعادته إلى أوطانهم، ومع تفاقم هذه الظاهرة وتزايد ضحاياها الغارقين والمفقودين تبنت المنظمة البحرية الدولية<sup>3</sup> OMI القرار رقم A.871/20 المتعلق بإنشاء وتقسيم المسؤولية في حالة الهجرة السرية، وقد أعطت تعريفا واضحا للمهاجر السري بأنه "كل شخص مختبئ على متن السفينة أو داخل الحمولة الحاوية دون موافقة المجهز أو الريان أو أي شخص مسؤول والذي تم العثور عليه بعد مغادرة السفينة للمياه".

مطالبة كل الدول دون استثناء اتخاذ تدابير لازمة احترازية وردعية للحد من هذه الظاهرة التي تؤدي إلى قيام مسؤولية الأطراف المعنية (ريان ، مجهز، دولة، ميناء، دولة ميناء الوصول) والمهم هو أن القرار السابق الذكر يفرض على كل من المجهز وممثليه اتخاذ التدابير اللازمة لمنع المهاجرين السريين من التسلل إلى السفينة واختبائهم داخل الحاويات قبل مغادرة السفينة.

<sup>1</sup>- أنظر مالك الخضري، الحاويات أهميتها، أنواعها النظام القانوني لاستخدامها، مواصفاتها، مقال منشور على موقع

<https://hassad-alasbooa.com>

<sup>2</sup>- المرجع نفسه

<sup>3</sup>- OMI organization maritime international هي منظمة دولية أسست سنة 1948 تحت اسم المنظمة البحرية الدولية الاستشارية دخلت حيز التنفيذ بعد 10 سنوات سنة 1958 في لندن أهدافها تحسين الأمن في البحار.



## الفصل الثاني الأحكام العامة لتنظيم الحاوية

كما تفرض المدونة الدولية للأمن والسفن والمنشآت المينائية<sup>1</sup> ISPS على شركات النقل من أجل ضمان مستوى عالٍ لأمن السفن واتخاذ بعض الإجراءات الوقائية نذكر على سبيل المثال منها:

- تفحص إقفال الحاويات قبل الإقلاع.
- التفتيش الجيد والتدقيق للحاويات الفارغة وكذا تلك التي تحتوي على أبواب من الجوانب ومن الأسفل، وبالرغم من كل التدابير الوقائية المتخذة للحلول دون اختباء الأشخاص داخل الحاويات فقد يحدث وأن يكتشف وجود مهاجر سري على متن السفينة في هذه الحالة يقوم الريان باعتباره المسؤول الأول عن أمن السفينة بتسليم هذا الراكب السري غير القانوني إلى السلطات المختصة عند أول ميناء ترسو فيه السفينة أو إعادة نقله في سفينة أخرى إلى الميناء الذي يضعه فيه.

عندما يتم تسليم المهاجر خفية إلى السلطات المختصة يلتزم هذا الأخير بتقديم تصريح موقع من طرفه يتضمن جميع المعلومات التي تحصل عليها والمتعلقة بالراكب الخفي بما في ذلك جنسيته، ميناء ركوبه، تاريخ وساعة العثور عليه، موقع السفينة الجغرافي في ذلك الوقت والتاريخ وكذلك ميناء الذهاب وموانئ التوقف التالية ثم تواريخ المغادرة.

وهذا يقابل ماجاء في نص المادة 857 و 858 من الأمر 76-80 المعدل والمتمم بالقانون 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري حيث تنص

<sup>1</sup> - اعتمد المؤتمر الدبلوماسي المعني بالأمن البحري الذي عقد في لندن في الأول من ديسمبر أحكام جديدة في الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار ( SOLAS 1974) وهكذا اعتمدت المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ESPS CODE) سعياً لتعزيز الامن البحري. أنظر البشير محمد أبو حجر ، التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS Code ، مجلة المسلح ، 30 مارس 2013 من الموقع [www.almusallh.ly](http://www.almusallh.ly) تاريخ الاطلاع 24 جوان 2021 على الساعة 22.02

## الفصل الثاني الأحكام العامة لتنظيم الحاوية

المادة 857 على : " إذا وجد على متن السفينة في الميناء أو البحر مسافر خفية خلال الرحلة، يستطيع ريان السفينة تسليم هذا.... "

تنص المادة 858: " عندما يتم تسليم المسافر خفية إلى السلطات المختصة يجب على الريان أن يقدم لهذه التصريحات موقعا منه يتضمن جميع المعلومات التي لديه والمتعلقة بالراكب الخفي بما في ذلك جنسيته وميناء ركوبه وتاريخ وساعة العثور عليه وموقع السفينة الجغرافي في ذلك الوقت والتاريخ وكذلك ميناء ذهاب السفينة وموانئ التوقف التالية مع تواريخ الوصول والمغادرة."

بمقتضى بروتوكول تهريب المهاجرين والذي صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 03-418 بتحفظ في 9 نوفمبر 2003. جريدة رسمية عدد 69 ل 2003/11/12 استحدثت المشرع الجزائري بموجبه القانون 09-01 المعدل و المتمم لقانون العقوبات نص المادة 175 مكررا 1 وجرم الهجرة غير الشرعية بأية وسيلة احتيالية للتملص من القيام بالإجراءات التي يتطلبها القانون بما فيها استخدام الحاويات<sup>1</sup>.

كما عالج المشرع الجزائري جريمة تهريب المهاجرين في المادة 303 مكررا 30 من القانون 09-01، فعاقب على القيام بأي تدبير للخروج غير المشروع عبر الحدود الوطنية لشخص أو عدة أشخاص من أجل الحصول على منفعة. بعقوبة الحبس من 03 سنوات إلى 05 سنوات و بغرامة من 300.000 دج إلى 500.000 دج. و شدد من عقوبة الفاعل

---

1- المادة 175 مكرر 1 من القانون 09-01 المؤرخ في 25 فبراير سنة 2009، المعدل والمتمم للأمر رقم 66-156 المؤرخ في 8 جوان سنة 1966 و المتضمن قانون العقوبات: "دون الإخلال بالأحكام التشريعية الأخرى السارية المفعول، يعاقب بالحبس من شهرين 02 إلى ستة 06 أشهر و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 60000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين ، كل جزائري أو أجنبي مقيم يغادر الإقليم الوطني بصفة غير شرعية أثناء اجتيازه إحدى مراكز الحدود البرية أو البحرية أو الجوية و ذلك بانتحال هوية أو باستعماله لوثائق مزورة أو أية وسيلة احتيالية أخرى للتملص من تقديم الوثائق الرسمية اللازمة أو من القيام بالإجراءات التي توجبها القوانين و الأنظمة السارية المفعول . و تطبق نفس العقوبة على كل شخص يغادر الإقليم الوطني عبر منافذ أو أماكن غير مراكز الحدود."

بالحبس من 05 سنوات إلى 10 سنوات و بغرامة من 500.000دج إلى 1.000.000دج في حالة تعريض حياة المهاجرين المهربين للخطر أو ترجيح تعرضهم له .و بالسجن من 10 إلى 20 سنة، و بغرامة من 1.000.000دج إلى 2.000.000دج إذا ارتكبت الجريمة من طرف جماعة إجرامية منظمة.

### ثانيا: التهريب باستعمال الحاويات

تواجه إدارات الجمارك في مختلف دول العالم مصاعب جمة في مجال مراقبة تدفق البضائع وخاصة عن طريق الحاويات إذ من السهل دس أو إخفاء بضائع محظورة الاستعمال أو مرتفعة الرسوم كالكحول والأسلحة والمخدرات ضمن الحمولة المنقولة بطريق شرعية وذلك بإخفائها في داخل الحاوية أو جوانبها أو داخل مخابئ معدة خصيصا للتهريب بحيث يصعب على إدارة الجمارك القيام بالفحص المادي في كل الأحيان إلى جانب أنه يمكن تمرير بعض الحاويات بفضل مايسمى بنظام النقل من الباب إلى الباب والذي يتم فيه شحن الحاوية بالبضائع من طرف المرسل ولايمكن تفريغها إلا من قبل المرسل إليه نفسه، وبالتالي فإن المهربين للحمولة لا يخشون من احتمال اكتشاف الناقل أو السلطات المينائية المحتوى الحقيقي للحمولة وإخبار إدارة الجمارك ذلك<sup>1</sup>.

مما شجع من خلال المخطط المسمى حصان طروادة "cheval de troie" بوضع تعريفات لبضائع تجارية مشروعة والقيام بفحص بضائع خطيرة كالأسلحة النووية والبيولوجية من ناحية أخرى قد تستغل ثغرات الأنظمة الاقتصادية الجمركية المطبقة على الحاويات

<sup>1</sup> - مالك الخضري، المرجع السابق

كالقبول المؤقت لتسريب كميات من البضائع المنتجة بهذا النظام إلى الأسواق المحلية إلى فقدان الإدارة الجمركية لمبالغ من المفروض تحصيلها<sup>1</sup>.

قد يستعين المهربون ومهربو المخدرات خاصة تحت غطاء بضائع مختلفة بقرصنة الأنترنت لاخترق الأنظمة المعلوماتية التي تحكم في حركة وأماكن الحاويات حيث يتعرض سند الشحن الإلكتروني للسرقة أو التلاعب في بياناته بقصد تغيير وجهة الحاويات<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: معالجة أمن الحاويات

ولما كان أمن النقل البحري أولوية قصوى في وقت أصبحت فيه المخاطر الأمنية المتعلقة بالنقل البحري عامة والنقل بالحاويات خاصة واقعا يهدد عالم النقل بكل وسائله وسعيًا وراء تحقيق الأمن في هذا المجال تقوم إدارة الجمارك بعملية المراقبة المستمرة لكل عمليات النقل بواسطة الحاويات وذلك من خلال الفحص المادي والوثائقي للحاوية.

### أولاً: الفحص الوثائقي

يتمثل الفحص الوثائقي بصفة عامة في مطابقة التصريح المفصل ووثائق الإثبات المرفقة له للبضائع المستوردة<sup>3</sup> أما في مجال فحص البضائع المعبأة في الحاوية فيكون عن طريق التأكد من تواجد وصحة رقم الحاوية على الوثائق (سند الشحن، بيان الحمولة، التصريح المفصل ... ) إضافة إلى التأكد من نوع الحاوية انطلاقاً من رقمها ومطابقة الوزن العام والوزن الصافي فيما ورد في سند الشحن أو التصريح المفصل مع التأكد من اسم

<sup>1</sup> - ليلي قمار، المرجع السابق، ص 77

<sup>2</sup> - سوزان علي حسن، المرجع السابق، ص 215.

<sup>3</sup> - نهى شيروف، حركية معالجة عملية النقل البحر للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني والتقني والدولي والوطني، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور الجلفة، العدد 36، 2007، ص 190

المستفيد من الحساب المفتوح والذي بدوره سيأخذ الحاوية على عاتقه ومعرفة مدى الالتزام بالمسار المحدد من قبل إدارة الجمارك وذلك انطلاقاً من التصريح بالقبول المؤقت أو العبور.

هذا التصريح هو الذي يسمح بتحديد المسؤول على شاشات تلفزيونية حيث يتم التأكد من عدم حملها لأي مواد خطيرة<sup>1</sup>.

ويعد الفحص الوثائقي مرحلة غربلة حيث تعمل إدارة الجمارك على تحديد الحاويات التي تكون محل مراقبة مادية كمرحلة ثانية دون اللجوء إلى فحص جميع الحاويات الداخلة في الإقليم الجمركي نظراً لتعسر ذلك نتيجة الكم الهائل من جهة والالتزام احترام المواعيد في هذا المجال من جهة أخرى<sup>2</sup>.

### ثانياً: الفحص المادي

نظراً لحجم التبادل التجاري الكبير بصورة تفوق قدرات الأجهزة الجمركية على الفحص الدقيق للحاويات قبل إنزالها أو شحنها خاصة في دول العالم النامي تعد مهمة تفتيش حمولة السفن القادمة إلى الموانئ البحرية وتلك المعدة لشحنها من أرصفة الموانئ، وبالرغم من ذلك تسعى إدارة الجمارك جاهدة من أجل مراقبة أكبر عدد من الحاويات مراقبة مادية بحضور المالك أو ممثله القانوني<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - أنظر بحث بعنوان الحاويات، وأثرها على سلامة وأمن النقل البحري، منشور على موقع <http://www.rasseef.com>

تاريخ الإطلاع 17 جوان 2021 على الساعة 11.16

<sup>2</sup> - فريدة بن عثمان، النقل البحري بالحاويات، مجلة الحقوق جامعة البليدة2، ص353

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 354

هذه الرقابة تكون على المستوى الخارجي للحاوية حيث يتأكد عون الجمارك من الترميز والترقيم الخاص بالحاوية محل المراقبة ومدى تطابقها مع الوثائق المرقمة لسند الشحن مثلاً وكذا سلامة الختم الجمركي الموضوع، وتكون على المستوى الداخلي بالاستعانة بالأجهزة الإلكترونية التي تعطي صورة واضحة لمشمولات الحاوية دون فتحها عن طريق إظهارها على شاشات تلفزيونية حيث يتم التأكد من عدم حملها لأي مواد محظورة<sup>1</sup>.

ونذكر على سبيل المثال لا الحصر بعض الأجهزة المستعملة في مجال الكشف عن الحاويات جهاز الكشف الإشعاعي scanner وأيضا جهاز الأندوسكوب الذي يستخدم في الكشف عن محتويات الحاويات الضخمة حيث يخترق الجهاز الحاوية من فتحات صغيرة في مواقع عدة وينقل صورة الموجودات من أشياء في حدود مساحات محددة على شاشة تلفزيونية تسمح للمراقب التعرف على المحتويات دون الحاجة لفتحها<sup>2</sup>.

كما يلجأ الجمارك للتأكد من عدم وجود مخابئ مجهزة لتخزين بضائع ممنوعة<sup>3</sup>، وعند وصول الحاويات يجب على عون الجمارك مراقبة عدد الحاويات المصرح بها في بيان الحمولة وماتم تنزيله من على متن السفينة فعلا من خلال التعداد الدقيق حيث يبين عدد الحاويات وأرقام الختم الجمركي التابع لها والتأشير عليها.

التأكد من كون الحاوية استلمت في الإقليم الجمركي بنفس الحالة التي أرسلت بها وتحديد رقم الختم الموضوع على الحاوية<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> - انظر بحث بعنوان الحاويات، المرجع السابق

<sup>2</sup> - فريدة بن عثمان، المرجع السابق، 355

<sup>3</sup> - نهى شيروف، المرجع السابق، ص 190

<sup>4</sup> - انظر بحث بعنوان الحاويات، المرجع السابق

## الفصل الثاني الأحكام العامة لتنظيم الحاوية

---

وفي مكتب الوصول يتأكد عون الجمارك من سلامة الختم الجمركي وهوية الناقل ومدى احترامه للمسار المحدد من طرف إدارة الجمارك والوقت اللازم لذلك وفي حالة استفادة مورد البضاعة من إجراءات الجمركة في المحل فإن إدارة الجمارك الحق في مراقبة عملية التفريغ شريطة أن يمنح المستفيد ضمانات أكبر لإدارة الجمارك وتوفير جميع الوثائق والظروف التي تساعد على القيام بعملية الفحص اللاحقة.

### ملخص الفصل الثاني

درسنا في هذا الفصل الأحكام العامة لتنظيم الحاوية وتطرقنا فيه إلى آليات تنظيمها وذلك في المبحث الأول حيث حاولنا الإحاطة بمختلف الاتفاقيات والمعاهدات الدولية المنظمة للحاوية كون العمل بها تظهر أهميته الكبرى على المستوى الدولي وذلك عند عمليات النقل والمبادلات وذلك في المطلب الأول وكذا القوانين الداخلية المتعلقة بها وكيف حاول المشرع الجزائري مواكبة الاتفاقيات وإدراج بعض من نصوصها في القوانين الداخلية وهذا في المطلب الثاني.

أما المبحث الثاني فقد خصصناه للجانب الأمني للنقل بالحاوية فالدور الذي تلعبه الحاوية في النقل البحري لا يكتمل إلا بضمان سلامته وتحقق ذلك يتطلب قواعد تسمح بالاستخدام الآمن لها وإتباع كل التعليمات الصحيحة للشحن وما قد يترتب عن عدم إتباع هذه التعليمات وما قد ينجر عن سقوط الحاويات بحرا وهذا ما تطرقنا إليه في المطلب الأول، أما في المطلب الثاني فعالجنا أثر الحاوية على أمن النقل البحري وذلك عند استعمالها بطرق غير قانونية في الهجرة السرية والتهريب غير القانوني لبعض المواد المحظورة وكيف تصدت القوانين لذلك وكيف أن نظام التسليم من الباب إلى الباب قد جعل الإجراءات الأمنية للحاوية تتعرض لثغرة خطيرة.



# خاتمة

### خاتمة

في ختام هذه الدراسة نخلص إلى أن استخدام الحاوية في نشاط النقل البحري في تطور مستمر، حتى أصبحت عملية نقل أي صنف من البضاعة مهما كانت مواصفاتها وخصائصها أمرا محققا.

إن استعمال الحاويات في النقل البحري أحدث تغييرا كبيرا امتدت آثاره إلى المفاهيم القانونية المنظمة لعقد النقل البحري باعتباره عقد نقل لبضائع تم تجميعها داخل غلاف غير عادي تسهيلا لنقلها وحفاظا على سلامتها طيلة الرحلة البحرية ويتجلى ذلك في بروتوكول تعديل اتفاقية بروكسل سنة 1968 ثم إبرام معاهدة هامبرج، إلى مشروع اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط وأخيرا محاولة إبرام اتفاقية روتردام دون أن نغفل عن الاتفاقيات الدولية خارج مجال النقل البحري.

كما رصدنا العديد من التعريفات التي قدمت للحاوية وخلصنا في الأخير إلى أنها عبارة عن تحوية للبضائع من نوع خاص وجديد يجعلها قابلة للاستعمال المتكرر مستقلة في ذلك عن السفينة أو أي وسيلة أخرى.

على الرغم من الامتيازات التي تحققتها الحاوية في مجال النقل عامة والبحري خاصة إلا أن الجانب الأمني للحاوية لا يتحقق إلا بوضع قواعد تضمن الاستخدام الآمن والأمثل لها ومواكبة النصوص القانونية لذلك من أجل استعمال الحاويات تحقيقا لأهدافها وضمانا لسلامة النقل البحري في الوقت ذاته.

ومن خلال هذه الدراسة توصلنا لمجموعة من النتائج:

### النتائج:

- على الرغم من وجود اتفاقيات دولية متعلقة بالحاويات في حد ذاتها فإن غياب القواعد الدولية المتعلقة بالنقل البحري بالحاويات بات ملحوظا وعليه فالرجوع إلى القواعد الدولية المتعلقة بالنقل البحري أمر محتوم لتطبيقها على عمليات النقل بالحاويات.

- حركة التدفق الحر للتجارة لا تمنع من اتخاذ الإجراءات الأمنية للتقليل من المخاطر الناجمة عن استغلال الحاويات لأغراض غير قانونية
- عملية المراقبة الحاويات تحتاج إلى عصنة الوسائل الكفيلة بذلك واستعمال أجهزة متطورة لمراقبة الحاويات.
- إن تحديد الإجراءات الأمنية المناسبة تتطلب دراسات معمقة لتقييم الخطر في كل حالة.
- عدم وجود متابعة فعلية للحاوية البحرية يؤدي إلى اختناق الموانئ بالحاويات بعيدا عن أي نمط من أنماط التنظيم مع انعدام الوسائل المساعدة على مراقبة الحاويات.
- عدم توفر الموانئ على الإدارة الالكترونية التي تعتبر ضرورة من ضروريات الوقت الحاضر من أجل تسهيل مختلف العمليات ومنها النقل بالحاوية.
- عجز الموانئ على تطوير نفسها بما يساير صناعة النقل بالحاويات فمعظم الموانئ مازالت تعتمد على الطرق التقليدية.

#### التوصيات:

- على الجزائر أن تحاول تطوير هذا المجال وتنظيمه قانونيا عن طريق إبرام اتفاقيات شراكة وبناء موانئ جافة لاستيعاب الحاويات وتطوير بناها التحتية بما يتماشى والنقل بالحاوية.
- على المشرع أن يتدارك ما أثبتته الواقع العملي من قصور هته الأحكام سواء بالنسبة للمعاهدات أو القانون البحري منذ إصداره لغاية تعديله بموجب القانون 05-98 الصادر في 1998.
- ضرورة تبني إفرزات العولمة خاصة الجانب المعلوماتي منها المتقدم لمراقبة كل دخول أو خروج للحاويات مع السعي لتنمية الموانئ الجزائرية.
- يتعين على سلطات النقل البحري أن تبدأ مزيدا من أجل التقيد الصارم بما جاء في معاهدة سلامة البحار (SOLAS) والمدونة الدولية للأمن والسفن والمنشآت المينائية المنظمة للإجراءات الأمنية بالنسبة للسفن العابرة للمحيطات.

# قائمة المصادر و المراجع

### قائمة المصادر والمراجع

#### المصادر والمراجع باللغة العربية

##### المصادر

##### أولاً: النصوص القانونية

##### الاتفاقيات

1. الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بواسطة السكك الحديدية لسنة 1961
2. الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل وقعت في لندن في 5 أبريل 1966
3. اتفاقية جنيف أبرمت بتاريخ 02/12/1972 والمتعلقة بسلامة الحاويات والمصادق عليها بالمرسوم رقم 01-78 المؤرخ في 21/01/1978 جريدة رسمية رقم 4 مؤرخة في 24/01/1978 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المبرمة في 02/12/1972
4. الاتفاقية الجمركية المتعلقة بصناديق البضائع بمدينة جنيف في 02/12/1972
5. اتفاقية دولية حول منع التلوث الصادر عن السفن سنة 1973
6. الاتفاقية الدولية لنقل البضائع بالسكك الحديدية برن المعروفة ب CIM الموقعة عليها ب 14 أكتوبر 1980
7. اتفاقية اسطنبول المتعلقة بالإدخال المؤقت المبرمة بتاريخ 26/06/1990 والمصادق عليها بالمرسوم الرئاسي 03-98 المؤرخ في 12/01/1998 جريدة رسمية رقم 2 المؤرخة في 17/01/1998 المتضمن المصادقة على اتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في إسطنبول بتاريخ 26 جوان 1990

### المعاهدات

1. معاهدة لندن لسنة 1966 الخاصة بخطوط الشحن

### القوانين والأوامر

#### 1. القوانين:

1. القانون رقم 88-17 المؤرخ في 10/05/1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه.

2. القانون رقم 98-05 المتضمن القانون البحري المعدل والمتمم للأمر 76-80 منشور في الجريدة الرسمية عدد 47 لسنة 1998 .

3. القانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998 المعدل والمتمم لقانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979 والمتضمن التشريع الجمركي الجزائري.

4. القانون 09-01 المؤرخ في 25 فبراير سنة 2009، المعدل والمتمم للأمر رقم 66 - 156 المؤرخ في 8 جوان سنة 1966 و المتضمن قانون العقوبات.

#### 2. المراسيم

1. المرسوم رقم 01-78 المؤرخ في 21/01/1978 جريدة رسمية رقم 4 مؤرخة في

24/01/1978 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المبرمة في 02/12/1972

2. المرسوم الرئاسي 03-98 المؤرخ في 12/01/1998 جريدة رسمية رقم 2 المؤرخة في

17/01/1998 المتضمن المصادقة على اتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في

إسطنبول بتاريخ 26 جوان 1990

### المراجع

#### أولاً: الكتب

1. أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي سفن الحاويات ،دار الفكر الجامعي الإسكندرية ،2009.
2. سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر، 2004.
3. عبد القادر حسين العطير، الحاويات أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، د ب ن، د س ن
4. محمد نصر محمد، الوجيز في القانون البحري وفقا للأنظمة المقارنة، مكتبة القانون والاقتصاد،الرياض ،2012-1433هـ.
5. يوسف المصري، القانون البحري الدولي، دار العدالة، القاهرة، 2011.

#### ثانياً: المجلات العلمية

1. د/رضية مصداق، د/ بن ناصر عبد الحميد، د/ جمال شنوف، واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل المتعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية، مجلة المسيلة، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13، العدد 2020، 3.
2. د/عبد الكريم بوقادة ، د/ جوهر خلخال، -نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي، مجلة تحويلات جامعة ورقلة ، الجزائر ، كلية الحقوق والعلوم السياسية ، جامعة تلمسان ، الجزائر .
3. فريدة بن عثمان، النقل البحري بالحاويات، مجلة الحقوق جامعة البليدة.2.

4. ليلى قماز، دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية، مجلة الجزائر للقانون البحري والنقل، العدد 2، 2014.

5. د/نهى شيروف، حركية معالجة عملية النقل البحر للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات في ضوء التنظيم القانوني والتقني والدولي والوطني، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور الجلفة، العدد36، 2007.

### ثالثا: الرسائل والمذكرات:

#### رسائل الدكتوراه

1. صالح خالد الشيخ، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، مذكرة لنيل الماجستير في العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر 1 يوسف بن خدة، 2012 .

#### مذكرات

1. خديجة بوعامر، النقل البحري للبضائع ، مذكرة لنيل شهادة الماستر ، تخصص الصور والمجتمع ، كلية العلوم الاجتماعية ، مستغانم جامعة عبد الحميد بن باديس ، 2016-2017.

### رابعا: المواقع الالكترونية

1. أمل المرشدي، دراسة وبحث ممتاز حول الحاويات وأثرها على سلامة وأمن النقل البحري، مقال نشر بموقع استشارة قانونية محاماة نت اطلع عليه 2021/06/14 على الساعة 10:00 على الرابط [www.mohamah.net](http://www.mohamah.net)



2. بحث بعنوان الحاويات، وأثرها على سلامة وأمن النقل البحري، منشور على موقع <http://www.rasseef.com> تاريخ الإطلاع 17 جوان 2021 على الساعة 11.16

3. البشير محمد أبو حجر ، التعريف بالمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS Code ، مجلة المسلح ، 30 مارس 2013 من الموقع [www.almusallh.ly](http://www.almusallh.ly) تاريخ الاطلاع 24 جوان 2021 على الساعة 22.02

4. تعريف الحاويات ولمحة تاريخية عنها للتجارة واللوجيستيك، تاريخ الاطلاع يوم 2021/06/13 على الساعة 23:15 من الموقع <https://commerce-Logistique-alafdal.net>

5. حصاد الأسبوع ،الحاويات ،أهميتها ،أنواعها ، النظام القانوني ،لاستخدامها ، مواصفاتها ، اطلع عليه على الساعة 17:41 سا يوم 12 جوان 2021 .

### المصادر والمراجع باللغة الاجنبية

#### قرارت المحكمة العليا

1. Cass com, 10 mars 2009, Navire MV Panther, No 07-20084, DMF 04- 2009, N°702,Obs p. Delebecque

#### الكتب

1. Martine Remond Guilloud, Droit Maritime, Ed pedone, 1993, n° 574

..2P.Bonassies, DMF 1994,p165

الصفحة	العنوان
1.....	مقدمة
4.....	الفصل الأول: ماهية الحاوية.....
5.....	المبحث الأول: مفهوم الحاوية.....
5.....	المطلب الأول: لمحة تاريخية عن تطور الحاوية.....
6.....	الفرع الأول: الابتكار على نطاق ضيق للحاوية.....
7.....	الفرع الثاني: مرحلة الانتشار الواسع للحاوية.....
8.....	المطلب الثاني: تعريف الحاوية
8.....	الفرع الأول: التعريف المادي للحاوية.....
10.....	الفرع الثاني: التعريف القانوني للحاوية.....
17.....	المبحث الثاني: أنواع الحاوية وامتيازاتها.....
17.....	المطلب الأول: أنواع الحاوية.....
18.....	الفرع الأول: أنواع الحاويات وفق لمقاييسها.....
20.....	الفرع الثاني: أنواع الحاويات حسب طبيعة البضائع المنقولة.....
22.....	الفرع الثالث: أنواع الحاويات وفق المواد المصنوعة منها.....
23.....	الفرع الرابع: سفن الحاويات.....
25.....	المطلب الثاني: امتيازات الحاويات
26.....	الفرع الأول: إيجابيات النقل الحاوية.....
28.....	الفرع الثاني: سلبيات النقل بالحاويات.....
29.....	الفرع الثالث: معوقات استخدام الحاويات
33.....	الفصل الثاني: الأحكام العامة لتنظيم الحاوية.....
34.....	المبحث الأول: آليات تنظيم الحاوية.....
34.....	المطلب الأول: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالحاويات.....
34.....	الفرع الأول: اتفاقية جنيف لسنة 1972.....

35.....	الفرع الثاني: اتفاقية إسطنبول المتعلقة بالإدخال المؤقت.
35.....	المطلب الثاني: القوانين الداخلية المتعلقة بالحاويات.
35.....	الفرع الأول: القوانين الخاصة.
38.....	الفرع الثاني: المراسيم والتنظيمات.
39.....	المبحث الثاني: الجانب الأمني للنقل بالحاوية.
39.....	المطلب الأول: أثر الحاوية على سلامة النقل البحري.
39.....	الفرع الأول: سلامة الحاوية.
43.....	الفرع الثاني: تعليمات شحن الحاوية.
46.....	الفرع الثالث: سقوط الحاويات بحرا.
48.....	المطلب الثاني: أثر التحوية على أمن النقل البحري.
48.....	الفرع الأول: استعمال الحاويات لأغراض الهجرة السرية والتهرب.
53.....	الفرع الثاني: معالجة أمن الحاويات.
59.....	خاتمة.
60.....	قائمة المراجع والمصادر.