

جامعة 20 أوت 1955 – سكيكدة

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم الحقوق



مناولة الحاويات

مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر تخصص: قانون النشاطات البحرية والمينائية

تحت إشراف:

❖ الأستاذة(ة): بوسيتيل نجوى

من تقديم الطالبين:

❖ سلامنة إيمان
❖ بو عبدالله وصال

لجنة المناقشة:

الصفة	الرتبة العلمية	الإسم و اللقب
رئيسا	أستاذ محاضر	د/ لكحل مخلوف
مشرفا ومقررا	أستاذ مساعد	أ/ بوسيتيل نجوى
مناقشا	أستاذ مساعد	أ/ بوقرقور منال

دورة سبتمبر 2024

شكر وتقدير

الحمد لله الذي أعاننا على إنجاز هذا العمل المتواضع ووفقنا وسدد خطانا، أولاً نتوجه بجزيل الشكر للأستاذة المشرفة بوسنيل نجوى، التي لم تبخل علينا بإرشاداتها وتوجيهاتها القيمة، فلها جزيل الشكر والامتنان.

كما نتقدم بالشكر الجزيل الى أفاضل أعضاء لجنة المناقشة لتفضلهم قبول مناقشة هذه المذكرة المتواضعة، وكل أساتذة كلية الحقوق الذين لهم الفضل طيلة مسارنا الدراسي والى كل طلبة الحقوق لسنة 2023-2024 خصوصاً دفعة الماستر تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية.

كما لا يفوتنا أن نتقدم بالشكر والعرفان الى كل عمال مؤسسة ميناء سكيكدة وفي مقدمتهم رئيس قسم المناولة السيد مهدي بوقروة، ورئيس قسم التشوين السيد إلياس حركات.

إيمان سلامنة

وصال بوعبدالله

الإهداء

الحمد لله حبا وشكرا وامتنانا، ما كنت لأفعل هذا لو لا فضل الله فالحمد لله على البدء والختام.

ها أنا اليوم أهدي نجاحي الى كل من سعى معي لإتمام هذه المسيرة.

الى الذي علمني أن الدنيا كفاح وسلاحها العلم والمعرفة، الى من أحمل اسمه بكل فخر الى من

حصد الاشواك عن دربي ليمهد لي طريق العلم لطالما عاهدتك بهذا النجاح ها أنا أتممت

وعدي وأهديته إليك يا أعظم رجل في الكون " أبي الغالي " .

الى الجسر الصاعد بي الى الجنة الى التي جعل الله الجنة تحت قدميها الى التي حرمت نفسها

وأعطتني وسهلت لي الشدائد بدعائها الى ذات القلب النقي " أمي الغالية " .

الى من قيل فيهم: سنشد عضدك بأخيك إلى جسر المحبة والعطاء مصدر قوتي إخوتي "أسامة،

بلال، خالد" وأخواتي "خديجة، أمينة" أدامكم الله ضلعا ثابتا لي.

الى صديقات المواقف وشريكات الدرب الطويل من كانوا في سنوات العجاف سحابا ممطرا"

صديقاتي العزيزات".

الى من علمني حرفا يوما ما وأخذت من علمهم وحضرت دروسهم وشاركوني خبرتهم

فالحمد لله على نعمة التمام، الحمد لله على نعمة الوصول، الحمد لله على بلوغ الهدف.

الإهداء

أهدي هذا العمل المتواضع الى الذين قال فيهم سبحانه وتعالى: " وَبِالْوَالِدَيْنِ إِحْسَانًا".
الى التي حملتني جنينا وحضنتني وليدا، الى أغلى ما في الوجود، وأول ما نطق بها اللسان،
الى نبع الحب والحنان، التي دعت لي طيلة هذه السنين، الى أمي الحبيبة.
الى الذي كان سندا لي منذ طفولتي الذي لم يبخل عليا بشيء، الى والدي المتوفي رحمه الله
رحمة واسعة وأسكنه فسيح جناته، الى الذي لطالما تمنى حضور يوم تخرجي ولكن شاءت
الأقدار وكانت الموت سابقة لهذا اليوم، وها أنا أوفي بوعدتي اليه وأهديه هذا النجاح.
الى رفقاء دربي أخواتي: رونق وآية، الى الحضن والأمان أخي إسحاق.
والى كل من شاركني احزاني وهونها علي وكان سندا لي فريد، الى كل صديقاتي وزميلاتي
في الدراسة: ايمان، فاطمة الزهراء، شمس الأصيل.

وصال بو عبدالله

مقدمة

مقدمة

شهد قطاع النقل البحري، وخاصة نقل البضائع، تحولات هائلة في ظل الثورة التكنولوجية والعلومة وأهمها ظهور الحاويات التي أحدثت ثورة في هذا المجال وأصبحت تمثل الجزء الأكبر في شحن البضائع على المستوى الدولي باعتباره الدعامة الجوهرية للاقتصاد الوطني والعالمي.

إذ يعد نشاط مناولة الحاويات من أهم العناصر في سلسلة التوريد العالمية، حيث يلعب دورا هاما في ربط مختلف مراحل النقل، بدءاً من الانتاج والتخزين وصولاً الى التوزيع والاستهلاك، وتعد الحاويات القياسية أداة أساسية في هذا النشاط، حيث تتيح نقل البضائع بكفاءة وأمان عبر مختلف وسائل النقل بما في ذلك السفن، وفي ظل هذا التطور برزت أهمية عمليات مناولة الحاويات في الموانئ إذ تتمثل في مجموعة من الأنشطة المتكاملة التي تهدف الى نقل الحاويات من وسيلة نقل الى أخرى وتخزينها وتسليمها الى المستفيد النهائي.

ونظرا لأهمية هذا النشاط في تعزيز التجارة العالمية وتحفيز النمو الاقتصادي، اتخذت الدول الساحلية خطوات حاسمة لتحسين هذا القطاع الحيوي، ومن بينها نجد الجزائر كمثال رائد في تطوير مناولة الحاويات، حيث شهد هذا النشاط تطورا ملحوظا بالمقارنة لما كانت عليه سابقا.

1- أهمية الدراسة:

تبرز أهمية دراسة هذا الموضوع في الدور الحيوي الذي تلعبه عمليات مناولة الحاويات في تسهيل حركة البضائع والتجارة الدولية وتعزيز الاقتصاد الوطني، باعتبارها تقلل من زمن مكوث السفن في الموانئ، وتساهم بشكل كبير في تحسين كفاءة الشحن وتقليل تكاليف النقل.

2- أسباب الدراسة:

إن السبب في اختيارنا لموضوع مناولة الحاويات هو رغبتنا الذاتية في الاطلاع أكثر حول هذا الموضوع باعتباره يعد من أهم النشاطات المينائية في ظل حيوية التبادل التجاري في وقتنا

الحالي، أما بالنسبة للأسباب الموضوعية فتعود لقلة الدراسات التي تتناول تحديات وتطورات عمليات مناولة الحاويات من شحن وتفريغ في الموانئ.

3- أهداف الدراسة:

يسعى هذا البحث الى تحقيق الأهداف التالية:

- ابراز الدور المهم الذي تلعبه الحاويات في توفير الحماية للبضائع وتسهيل عمليات مناولتها في الموانئ وأثناء نقلها عبر وسائل النقل المختلفة.
- محاولة فك الغموض عن موضوع مناولة الحاويات.
- تحديد مفهوم مناولة الحاويات وإيضاح ما تحتويه من أعمال مادية.
- ترك أثر في مجال العلوم القانونية، وتنمية قدراتنا المعرفية في مجال مناولة الحاويات في الموانئ.
- محاولة معرفة إجراءات تنفيذ أعمال المناولة الخاصة بالحاويات في الموانئ.

4- الصعوبات:

أثناء معالجتنا لهذا الموضوع واجهنا الكثير من الصعوبات من بينها قلة المراجع والدراسات المتخصصة التي تعالج هذا الموضوع، إضافة إلى عدم تطرق الفقه إلى دراسة نشاط المناولة المينائية في ظل النقل البحري للبضائع بواسطة الحاويات والآثار والتغيرات التي أحدثتها لهذا النشاط.

5- إشكالية الدراسة:

إن الإشكالية التي ننطلق منها لدراسة هذا الموضوع تتعلق أساسا بنشاط المناولة المينائية بصفة عامة ومناولة الحاويات بصفة خاصة، وعليه فإن الإشكالية التي نثيرها لدراسة هذا الموضوع هي: **كيف أثرت الحاويات على عمليات المناولة المينائية؟**.

من هذه الإشكالية الرئيسية يمكن أن نثير التساؤلات الفرعية التالية:

- فيما تتمثل عمليات المناولة المتعلقة بالحاويات؟.
- من يقوم بأعمال المناولة في الموانئ؟.
- هل هناك إجراءات خاصة تتخذ أثناء عمليات شحن وتفريغ الحاويات؟.

6- منهج الدراسة:

للإجابة على الإشكالية السابقة اعتمدنا على المنهج الوصفي للتعرف على محتوى نشاط المناولة المينائية من الناحية النظرية، والعمليات المادية التي تمثل مناولة الحاويات من شحن ورس وفك وإنزال من الناحية التطبيقية، والمنهج التحليلي والذي اعتمدنا عليه في تحليل النصوص القانونية المتعلقة بمناولة الحاويات في ظل التعديلات الحاصلة والتي عالجت موضوع المناولة المينائية.

7- خطة الدراسة:

للإجابة على إشكالية الدراسة وكذا الأسئلة الفرعية اعتمدنا خطة مقسمة الى فصلين وكل فصل مقسم الى مبحثين، بحيث سنتطرق في الفصل الأول الى نشاط المناولة المينائية في ظل النقل بالحاويات والذي سيتم تقسيمه إلى مبحثين نتناول في المبحث الأول تأثير نظام الحاويات على كفاءة عمليات المناولة المينائية في الموانئ، وفي المبحث الثاني سنتطرق الى تأثير نظام الحاويات على عقد المناولة المينائية، ثم نسلط الضوء على الأعمال المادية لمناولة الحاويات باعتبارها تشكل المحل الأساسي لعقد المناولة في الفصل الثاني من خلال مبحثين نتناول في المبحث الأول إجراءات شحن الحاويات أما المبحث الثاني فسنخصصه لإجراءات تفريغ الحاويات.

الفصل الأول

المناولة المينائية في ظل النقل بالحاويات

الفصل الأول: المناولة المينائية في ظل النقل بالحاويات

تعتبر المناولة المينائية عنصرا أساسيا في سلسلة الإمداد العالمية حيث تلعب دورا محوريا في تسهيل حركة البضائع عبر الموانئ، ومع تزايد الاعتماد على نظام الحاويات في النقل البحري أصبح من الضروري فهم كيفية تأثير هذا النظام على الموانئ وأداء نشاط المناولة وذلك من خلال تحليل المفاهيم الأساسية المرتبطة بنظام الحاويات وكيفية تأثيره على كفاءة العمليات المينائية، حيث سنتعرض إلى الجوانب القانونية لعقد مناولة الحاويات من خلال تسليط الضوء على التحديات والفرص التي يواجهها القطاع في ظل التحولات المستمرة في صناعة النقل مما يساهم في تعزيز الفهم الشامل لموضوع مناولة الحاويات.

وعليه سيتم التطرق الى تأثير نظام الحاويات على كفاءة عمليات المناولة المينائية في الموانئ في (المبحث الأول)، تأثير نظام الحاويات على عقد المناولة المينائية في (المبحث الثاني).

المبحث الأول: تأثير نظام الحاويات على كفاءة عمليات المناولة المينائية

شهدت التجارة العالمية تحولاً جذرياً بفضل ظهور نظام الحاويات الذي غير وجه الموانئ حول العالم من خلال توفير وحدة تحميل موحدة، إذ ساهم هذا النظام في زيادة كفاءة العمليات اللوجستية وتقليل التكاليف إلا أن هذا النظام طرح تحديات جديدة تتعلق بالبنية التحتية والقوى العاملة والتكنولوجيا.

وهذا ما سيتم التطرق إليه من خلال ثلاثة مطالب والمتمثلة في التعريف بنظام الحاويات في (المطلب الأول)، وضعية الموانئ في ظل نظام الحاويات في (المطلب الثاني)، الموانئ الجزائرية في ظل نظام الحاويات في (المطلب الثالث).

المطلب الأول: التعريف بنظام الحاويات

انطلقت فكرة الحاوية من مفهوم بسيط يهدف الى تجميع البضائع وتسهيل عمليات نقلها ومناولتها لتتطور هذه الفكرة البسيطة الى نظام معقد ومتكامل أحدث ثورة في التجارة العالمية فالיום لا يقتصر دور الحاويات على كونها وسيلة لنقل البضائع فحسب، بل باتت تشكل العمود الفقري للاقتصاد العالمي والمحرك الرئيسي وراء التكامل الاقتصادي بين مختلف دول العالم، ولهذا سنتناول في (الفرع الأول) تعريف الحاويات، وفي (الفرع الثاني) مزايا نظام الحاويات.

الفرع الأول: تعريف الحاويات

لقد كانت البضائع في السابق تجمع يدويا على رصيف الميناء قبل الصعود بها على ظهر السفينة وهو ما أثر سلباً على فترة مكوث السفن في الرصيف¹، فكانت تنقل البضائع عبر البحر في السفينة بشكل مجزأ من بلد لآخر إلا أن هذه البضائع المنقولة كانت تواجه مخاطر عديدة ومن بينها التلف والهالك²، والصعوبة في نقلها ومناولتها وهي بشكل منفصل

¹ صالح خالد الشيخ، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 1، بن يوسف بن خدة، الجزائر، سنة 2012 - 2013، ص 07.

² المرجع نفسه، ص 07.

لأن مسافة نقل البضائع خاصة البضائع الحساسة كاللحوم يكون نقلها أكثر مشقة وأطول مسافة¹.

فتسابق الناقلون البحريون في إيجاد أحسن الحلول من أجل نقل البضائع بشكل آمن ومريح في نفس الوقت، ليستلهم الناقل البري "Malcom Maclean" فكرة أن النقل بالحاويات يوفر الوقت الذي يضيع في تكرار عمليات المناولة من أرصفة الموانئ الى ظهر السفينة وما ينتج عنها من زيادة في التكاليف فاعتمد على الحاوية لتجميع البضائع ليتم نقل عدد كبير منها على ظهر السفينة²، وبظهورها أصبحت تشكل نمطا جديدا في نقل البضائع وتغليفها³ ووسيلة لاختصار الوقت فأصبحت تندرج من الناحية التجارية ضمن أفضل الوحدات جميعا للبضائع بغرض تسهيل نقلها ومناولتها مع ضمان حمايتها من الأضرار المختلفة⁴.

وعلى هذا الأساس يمكن تعريف الحاويات بأنها أوعية معدنية ذات مواصفات قياسية تصمم بأشكال وأنواع مختلفة تجعلها تتناسب مع مختلف البضائع باختلاف أحجامها وأشكالها وطبيعتها، كما تتميز بكونها أداة حمولة نمطية لاحتواء البضائع إذ تسمح بتجميع السلع والطرود بشكل منظم وموحد لتصبح كتلة واحدة متناسقة، مما يجعلها توفر قدر عال من السلامة والأمان لوصول البضائع وسهولة مناولتها عبر وسائل النقل المختلفة⁵.

وهذا ما جعلها تحظى بمكانة مهمة على المستوى الدولي في اطار تنمية التجارة الدولية البحرية وبما أن الحاويات تستخدم في النقل الدولي أكثر من النقل الداخلي فالاتفاق على مقاييسها وأبعادها يعد أحد أهم الركائز في نظام النقل بالحاويات، إلا أن اختلاف

¹ إيمان زاير، معزوزة زروال، النظام القانوني للحاويات وفق قواعد روتردام، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، المجلد 06، العدد 04، الجزائر، سنة 2021، ص 501.

² صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 16.

³ فاروق فرنان، خصوصية نقل البضائع بالحاويات وآثارها على مسؤولية الناقل البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، سنة 2007 - 2008، ص 02.

⁴ محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، سنة 2007، ص 06.

⁵ أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2004، ص 19.

المقاييس بين بلد ميناء الشحن وميناء التفريغ يصعب عمليات مناولتها وتداولها عبر وسائل النقل المختلفة من شاحنات وعربات السكك الحديدية وغيرها، لذا تم وضع أنظمة وقواعد دولية لتوحيد مقاييس ومعايير الحاويات دولياً¹ كالمنظمة الدولية للمواصفات القياسية المتمثلة في أنظمة "ISO"² من بين هذه المواصفات نجد:

- مواصفات قياسية لسنة 1984 تحدد مواصفات زوايا الحاويات، وقد تم ادخال تعديلات عليها سنة 1990³.

- مواصفات قياسية لكيفية مناولة وتأمين البضائع⁴.

- مواصفات قياسية لسنة 1976 تقسم الحاويات تبعاً لمقاساتها الخارجية⁵.

وضعت هذه المواصفات الدولية لصناعة حاويات تتناسب مع وسائل النقل المختلفة ووسائل المناولة ومعدات الموانئ البرية، لضمان نجاح نظام تحوية البضائع، من خلال تسهيل عمليات شحن وتفريغ الحاويات من وسيلة نقل إلى أخرى ومن مستودع إلى آخر⁶، إذ

¹ ليلي قماز، دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، العدد 02، الجزائر، سنة 2014، ص 58.

² المنظمة الدولية للمعايير أو المنظمة العالمية للمواصفات كما تسمى بـ"ISO" الايزو وهي عبارة عن اتحاد عالمي يضم هيئات التقييس الوطنية في مختلف دول العالم، تأسست في 23 فيفري 1947، ومقرها العاصمة السويسرية جنيف، تقوم المنظمة بإصدار مواصفات صناعية وتجارية عالمية المحددة لجودة السلع والخدمات وكذا مراقبة عمليات تطبيقها لمنح شهادات اثبات الجودة وضمان الارتقاء بالإنتاج إلى مستويات أعلى وكذا تشجيع التجارة على المستوى العالمي، يتم استخدام معاييرها كقوانين وطنية في الكثير من الدول، انظر: موقع ويكيبيديا الموسوعة الحرة www.wikipedia.org، تمت مراجعته بتاريخ 18 مارس 2024، على الساعة 10:35 دقيقة.

³ ليلي قماز، المرجع السابق، ص 62.

⁴ رقم المواصفة: INTERNATIONAL STANDAR ISO 3874، <https://www.containe.z.com>، تمت مراجعته بتاريخ 20 مارس 2024، على الساعة 17:35 دقيقة.

⁵ رقم المواصفة: INTERNATIONAL STANDARD ISO 668، <https://cdn.standards.iteh.ai>، تمت مراجعته بتاريخ 4 أبريل 2024، على الساعة 17:55 دقيقة.

⁶ ليلي كراش، الإطار الدولي والداخلي لخدمات النقل البحري للبضائع، ملتقى وطني افتراضي الموسوم بـ: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة 1، كلية الحقوق، الجزائر، 10 - 02 - 2022، ص 31، 32، على الموقع <http://droit.univ-alger.dz>، تمت مراجعته بتاريخ 14 ماي 2024، على الساعة 20:20 دقيقة.

تعتبر حاويات الشحن القياسية التي يبلغ طولها عشرون (20) قدم وأربعون (40) قدم من أكثر الحاويات استخداماً بين الدول¹، كما تخضع الحاويات بمختلف أنواعها إلى ترقيم وترميز دولي يساعد على معرفة خصائصها وأحجامها وأنواعها وكذا معرفة مالكيها²، إذ يجب أن تطبع على الحاويات معلومات بشكل واضح ومرئي³ والمتمثلة في:

أ - هوية صاحبها أو مشغلها الرئيسي.

ب - علامات وأرقام تحديد الحاوية، والمتمثلة في:

ب-1/ ترقيم الحاوية: CONTAINER NO يستخدم في عملية ترقيم الحاوية نظام دولي لإمكان الرجوع والتحقق عند الضرورة بغرض التعرف على اسم مالكيها والرقم المسجلة به عالمياً من خلال رقم التحقق وهو الرقم السابع حيث:

- يرمز لمالك السفينة بأول ثلاثة أحرف من اليسار.
- يرمز لجميع أنواع الحاويات بالحرف الرابع من اليسار U.
- يرمز للرقم الدولي المتسلسل والمسجلة به الحاوية من ستة (06) أرقام وهي أرقام لا تتكرر سواء داخل الخط الملاحي الواحد أو داخل خطوط أخرى لتسهيل التعرف على رقم الحاوية في أي مكان في العالم.
- يوضع رقم التحقق كرقم سابع والذي يضيفي القانونية على ملكيتها للمالك وهو رقم تضعه هذه المنظمة⁴.

ب-2/ رقم السيل⁵: SEAL NO وهو عبارة عن رقم مسجل بشكل بارز على قطعة من المعدن أو البلاستيك يوضع على الحاوية بعد تعبئتها وإغلاقها بمعرفة الجمارك المختصة في ميناء الشحن ويعد كختم لا يتم نزعها إلا في ميناء التفريغ تحت إشراف

¹ أيمن النحرأوى، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، سنة 2009، ص 33.

² صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 24.

³ أنظر الملحق رقم 01.

⁴ محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2004،

ص 121.

⁵ أنظر الملحق رقم 02.

الجمارك وصاحب الشأن وكذلك وكيل الخط الملاحي والشرطة من خلال ما يسمى بمحضر فتح الحاوية¹.

ب-3/ رقم مقياس ونوع الحاوية: SIZE TYPE NO وهو رقم مكون من أربعة أرقام يدرج بقائمة الحاويات بعد رقم الحاوية ورقم السيل، يعبر الرقم الأول من الشمال عن مقياس الحاوية سواء كانت عشرون (20) قدم أو أربعون (40) قدم، ويعبر الرقم الثاني من الشمال عن عرض وارتفاع الحاوية، ويعبر الرقم الثالث (03) أو الرابع (04) عن نوع الحاوية².

ب-4/ رقم درجة الخطورة: IMCO CODE NO هو رقم قد يتكون من رقمين أو احدى عشرة (11) رقم في بعض الأحيان ويقل عن هذا العدد في أحيان أخرى، يعبر فيه الرقم الثاني والثالث من اليسار عن درجة الخطورة³ والجدول التي تندرج تحته تلك المواد الخطيرة ومثال ذلك الرقم 122,122U6210 يوضح أن درجة الخطورة هي 2.2 وتندرج تحت الجدول الثاني الذي يشمل الغازات سواء المضغوطة أو المسيلة كغاز الفريون⁴.

ج - وزن الحاوية فارغة بما فيها من تجهيزاتها المركبة بشكل ثابت⁵.

كما يتم تسجيل الحاوية لدى احدى هيئات الاشراف الدولية والتي يتم بناء الحاوية تحت اشرافها وطبقا لقواعد خاصة بها وتماشيا مع القوانين والمعاهدات الدولية⁶.

¹ يمكن اثبات رقم السيل بسند الشحن وبوليصة الشحن وكييل السفينة الذي يصدر إذن التسليم بإثباته فمن الضروري قبل فتح الحاوية ان تتم مطابقة رقم السيل الموجود على الحاوية بالرقم المثبت على إذن التسليم، أنظر محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص ص 121، 122.

² المرجع نفسه، ص 122.

³ تختص بتحديد وتصنيف درجات الخطورة المنظمة الاستشارية البحرية الدولية فيما بين الحكومات، أنظر، المرجع نفسه، ص 123.

⁴ المرجع نفسه، ص 123.

⁵ المرسوم الرئاسي رقم 98-03 المؤرخ في 12 يناير سنة 1998، المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالإدخال المؤقت، المبرمة بتاريخ 26 يونيو سنة 1990، الجريدة الرسمية، العدد 02، الصادر في 14 يناير 1998، المرفق 2، بعنوان أحكام خاصة بوضع العلامات على الحاويات.

⁶ أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 21.

الفرع الثاني: مزايا نظام الحاويات

نظرا للإيجابيات التي حققتها الحاويات في نقل البضائع حولت أنظار المهتمين بصناعة النقل البحري للبضائع نحو هذا النمط الجديد في نقل البضائع والذي يعرف بنظام الحاويات الذي يعد ثورة حقيقية في عالم الشحن البحري، حيث غير بشكل جذري طريقة نقل البضائع ومناولتها في الموانئ عبر البحر وأخذ في الانتشار عبر موانئ العالم وأصبح يعتمد على سفن متخصصة مهيئة لاستيعاب الحاويات ونقلها بحرا¹ كما يحتاج الى موانئ مجهزة ومعدة لاستقبالها، وبذلك أصبح يشكل منافسة حقيقية لنظام النقل التقليدي والذي يتمتع بالعديد من المزايا التي جعلته الخيار الأمثل للناقلين والشاحنين لنقل بضائعهم نذكر منها:

- الكفاءة حيث يسهل نظام الحاويات عملية النقل المختلط² الذي يتم بأكثر من وسيلتين أي أنه يسهل عملية النقل من باب الى باب بسرعة، بالإضافة الى أنه يسمح بنقل كميات أكبر من البضائع في وقت قصير مما يساعد على تحسين كفاءة سلسلة التوريد بالإضافة الى تخفيض تكاليف النقل³.

- الفعالية والأمان إذ قلل هذا النظام من سرقة البضائع ومن تعرضها للهلاك لما توفره من سلامة وحماية لمحتواها.

- تقليل مرات المناولة ذلك أن استخدام هذا النظام الذي تتم فيه مناولة البضائع بشكل موحد في وحدة واحدة بمعدات وروافع وعلى السفن المخصصة لمناولة الحاويات يساعد على

¹ إلهام عزيز، أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، العدد 06، الجزائر، سنة 2017، ص 277.

² هذا ما يعرف بالنقل متعدد الوسائط عرفته اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط للبضائع في المادة 1 منها بانه: "نقل البضائع بواسطة مختلفتين على الأقل من وسائط النقل على أساس عقد النقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما، يأخذ فيه متعدد النقل البضائع في عهده الى المكان المحدد للتسليم في بلد اخر"، أي ان هذا النوع من النقل يحتاج وسيلتين مختلفتين للنقل على الأقل مثلا نقل بري بالشاحنات ونقل بحري بالسفن، وان يكون هذا النقل دوليا، وان تصدر وثيقة نقل واحدة لكافة مراحل النقل، للمزيد من المعلومات انظر: اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط، موقع مركز المعلومات القانوني <http://77.42.251.205>، تمت مراجعته بتاريخ 19 أبريل 2024 على الساعة 13:20 دقيقة.

³ أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 30.

تسريع عمليات شحن وتفريغ البضائع بمرونة وسلاسة والتقليل من عدد مرات المناولة بخلاف النظام العادي¹.

- تحسين تتبع البضائع فقد أصبحت عملية تتبع البضائع أكثر سهولة ودقة بفضل استخدام أنظمة التتبع الرقمية وأجهزة الاستشعار المتصلة بالإنترنت لتتبع حركتها بدقة من مكان إنتاجها حتى وصولها الى وجهتها النهائية².

- توحيد الإجراءات فقد أدى توحيد إجراء أحجام الحاوية الى توحيد الإجراءات المتبعة في عمليات الشحن والتفريغ مما ساهم في تبسيطها وزيادة كفاءتها³.

المطلب الثاني: وضعية الموانئ في ظل نظام الحاويات

إن مبادرات تحسين الموانئ وتطويرها كانت نتيجة احتياجات السلطة المينائية والحاجة الماسة الى ترقية وتوسيع الموانئ أمام عدم قدرتها لا من الناحية المادية ولا من ناحية الخبرة على تلبية حاجيات أنشطتها المينائية من بينها مناولة الحاويات، ومع الانتشار الواسع للحاويات في النقل البحري ساهم في تغيير مفهوم الميناء التقليدي الى المفهوم الحديث والذي أصبح يعرف بميناء الحاويات أو نهائي الحاويات⁴، وهو ما جعل مفهوم الميناء يتحول من كونه مجرد نقطة من الساحل مجهزة لاستقبال السفن تتم فيها مختلف الأنشطة التجارية البحرية الى مجموعة نهائيات مينائية تصنف كحلقات رئيسية في السلسلة اللوجستية⁵، وبناءً على هذا قسمنا المطلب الى فرعين هما محطات الحاويات والتزاماتها في (الفرع الأول) والوسائل المستخدمة في محطات الحاويات في (الفرع الثاني).

¹ أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 29.

² عبد القادر حليس، نزيهة دلال براهيم، استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصال كاستراتيجية لعصرنة أداء الموانئ البحرية في الجزائر، مجلة دفاتر اقتصادية، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور الجلفة، المجلد 14، العدد 01، الجزائر، سنة 2023، ص 314.

³ المرجع نفسه، ص 314.

⁴ خديجة بلحاج، أثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء، مجلة حقوق الانسان والحريات العامة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن احمد، المجلد 07، العدد 2، الجزائر، سنة 2022، ص 535.

⁵ فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية، امتياز نهائي الحاويات، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، الجزائر، سنة 2016 - 2017، ص 82.

الفرع الأول: محطات الحاويات والتزاماتها

إن النقل البحري يعتمد على الصادرات والواردات اعتمادا أساسيا وهذا بدوره يعتمد على نظام النقل بالحاويات¹، والذي يتضح منه سعي الدول والموانئ لتطوير هذا النظام من خلال تطوير الموانئ الرئيسية ودعم شبكات خدمات سفن الحاويات²، لتحديث هذه الأخيرة ثورة جذرية في تركيب الميناء وهذا ما عجل بظهور الموانئ الجديدة ذات مواصفات متباينة ومتنوعة ومختلفة عما كانت عليه من قبل.

أولا/ تعريف محطات الحاويات: يقصد بمحطات الحاويات أنها منظمة تقوم على مجموعة متسقة من الموارد المادية والبشرية في تقديمها لخدمات التداول والتخزين للحاويات في إطار منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط بما يتحقق منه تدفق الحاويات بكفاءة عالية وتكلفة اقتصادية³.

وبالتالي هو المكان الذي يعاد فيه شحن الحاويات بين وسائل النقل المختلفة بين السفن والشاحنات⁴، فهي مصممة لاستقبال وتخزين وإعادة تصدير أعداد هائلة من الحاويات يوميا بسرعة ودقة⁵، فلولا ظهور الحاويات ودخولها مجال النقل البحري لما نجحت فكرة تطوير الميناء التقليدي وانشاء محطات الحاويات به⁶.

فلهذا تعتبر الحاويات وسفنها هي السبب الرئيسي الذي أدى الى ظهور هذه المحطات ذات المواصفات المختلفة عن الموانئ التقليدية حيث تتضمن ساحات مخصصة للحاويات وتحسين وظائفها بالإضافة الى تخصيص أماكن للحاويات الصادرة والواردة، ومحطات

¹ إيهاب محمد محمد خليل النحراوي، النقل الدولي واللوجستيات، أطروحة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، مصر، سنة 2007، ص 5.

² المرجع نفسه، ص 5.

³ أيمن النحراوي، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، سنة 2007، ص 08.

⁴ خديجة بلحاج، أثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء، المرجع السابق، ص 537.

⁵ المرجع نفسه، ص 537.

⁶ خديجة بلحاج، التنظيم الدولي لنقل الحاويات عن طريق البحر، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن احمد، الجزائر، سنة 2022 - 2023، ص 89.

الصيانة ونقاط تزويد الحاويات المبردة بالمعدات اللازمة¹، كما تشمل هذه التحولات غمق المياه المسموح بها لرسو السفن أي غمق الغاطس، وطول الأرصفة التي تسمح بمزيد من السفن بالإضافة الى الروافع العملاقة التي تتولى مناولة الحاويات بمختلف أنواعها وأوزانها والتي تتطلب مساحات كبيرة في الميناء².

كما تتركز محطة الحاويات على توفير خدمات الاستقبال والتخزين وإعادة تحميل الحاويات في الموانئ³ مع الرقابة على حركتها من سلامة ودقة في عمليات الاستلام والتسليم والفصل بين الحاويات الفارغة والمصدرة والمستوردة كما تقوم بالسيطرة عليها من خلال نظام التسجيل والمتابعة والتعرف عليها من أجل تنظيم عمليات التخزين والتداول والمناولة وكذا تنسيق العمليات والأنشطة بين الوحدات والإدارات المختلفة⁴.

ثانيا/ التزامات محطة الحاويات: من بين التزامات محطة الحاويات نذكر:

أ/ قبل وصول السفينة:

- الحصول على بيانات السفينة وشحناتها من حاويات من طرف المركز الرئيسي للخط الملاحي أو وكيل السفينة وآخر محطة تردت عليها قبل وصولها.
- تجهيز ساحات وأماكن لاستقبال الحاويات المشحونة على ظهر السفينة.
- نقل الحاويات الفارغة بناءً على تعليمات وكيل السفينة الى الساحات المتخصصة لشحن الصادرات وتسليمها الى أصحاب الشأن من عملاء المحطة لتعبئة الصادرات تحت الاشراف الجمركي أو الجهات ذات العلاقة وإعادة الحاويات المملوءة وتخزينها في ساحة الصادرات استعدادا لشحنها بنظام حسب ميناء الوصول⁵.

¹ خديجة بلحاج، أثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء، المرجع السابق، ص 535.

² المرجع نفسه، ص 535.

³ المرجع نفسه، ص 537.

⁴ أيمن النحراوى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 64.

⁵ المرجع نفسه، ص 83.

ب/ عند وصول السفينة الى المحطة:

- مراجعة خطة التفريغ والشحن مع ربان السفينة.
- تفريغ الحاويات الواردة وفحص الحالة الخارجية لها وسلامة أختامها حيث تنتقل مسؤولية الحاويات والبضائع انتقال مؤقت من وكيل السفينة الى محطة الحاويات.
- شحن الحاويات الصادرة والفارغة التابعة لكل خط ملاحي على حدى وتخزينها حسب ميناء الوصول.
- اعداد تقرير مغادرة السفينة يتضمن بيان لجميع العمليات التي تمت من شحن وتفريغ وتسليم نسخة منه الى ربان السفينة ووكيل السفينة وإرسال نسخة الى المركز الرئيسي للخط الملاحي ومحطة الحاويات في الميناء التالي لرحلة السفينة¹.

ج/ بعد مغادرة السفينة: تقوم المحطة بـ:

- التحفظ على الحاويات الواردة لمستلم واحد داخل المحطة لحين إتمام الإجراءات الجمركية وتسليم البضائع لصاحب الشأن ثم نقل الحاويات الفارغة الى الساحات المخصصة لها.
- نقل الحاويات لأكثر من مستلم واحد الى محطة شحن الحاويات حيث يتم تفريغ محتواها داخل المخزن وإخلاء مسؤولية محطة الحاويات عن البضاعة إذ تبقى مسؤولية وكيل السفينة مع المخزن لحين التسليم النهائي لكل صاحب شأن على حدا وتستمر مسؤولية محطة الحاويات بالنسبة للحاويات الفارغة التي يتم نقلها الى الساحات المخصصة لها².
- وهكذا تشكل محطة الحاويات منطقة متكاملة في التنظيم اللوجستي مصممة لاستقبال وتخزين وإعادة تصدير أعداد ضخمة من الحاويات يوميا بسرعة ودقة فائقة³.

¹ أيمن النحرأوى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 84.

² المرجع نفسه، ص 85.

³ خديجة بلحاج، أثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء، المرجع السابق، ص 537.

الفرع الثاني: الوسائل والمعدات التي تستخدم في محطات الحاويات

تختلف الوسائل والمعدات التي تستخدم في محطات الحاويات لمناولتها بدءاً من المعدات المادية التي تعد بمثابة المعدات الرئيسية لتداول الحاويات من السفينة الى الرصيف، كما تتنوع المعدات الخاصة بمناولة الحاويات بالساحات والتي تتباين أنظمتها التشغيلية من محطة الحاويات الى أخرى تبعاً لطبيعة حركة الحاويات من وإلى المحطة صادرة أو واردة، كما يتدخل في عمليات مناولة الحاويات الخاصة والتي تستخدم في محطات الحاويات العامة عمال يباشرون هذه العملية.

أ/ الوسائل المادية: تستعمل في محطات الحاويات وسائل مادية تختلف أنواعها باختلاف نوع وحجم الحاويات سواء كانت معبئة أو فارغة مع مراعاة طبيعة البضاعة المحتويات، فيتم استعمال العديد من الوسائل المادية والآلات المتطورة لنقل الحاويات من رصيف الميناء الى سطح السفينة ومن هذا الأخير الى أرض المرفأ وذلك لتنفيذ عملية الشحن والتفريغ بشكل سريع وفعال وآمن تتمثل بعضها في¹:

أ/ معدات ثابتة: هي جميع الآلات الثابتة المزودة للقيام بكل عمليات تداول الحاويات، بدءاً من تلك الخاصة بعمليات المناولة، وصولاً الى تلك التي تسمح بوضع الحاويات على وسائل النقل الأخرى².

ب/ العربات والآلات المتحركة: ويقصد بها عربات نقل الشاحنات والجرارات المتواجدة داخل مختلف مناطق النهائي والتي تُفيد في تحريك ونقل الحاويات من منطقة الى أخرى، أو من النهائي إلى خارجه³.

¹ NOPAR ANTOINE KASSABIAN, OPTIMISATION DU STOCKAGE DE CONTENUS DANS UN TERMINAL PORTUAIRE, Présentée pour obtenir le titre de DOCTEUR en mathématiques appliquées informatique, Institut de Recherche en Informatique, mathématiques, Automatique et signal (IRIMAS), Université HAUTE-ALSACE, France, 2022, P 23.

² فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية، امتياز نهائي الحاويات، المرجع السابق، ص 121.

³ المرجع نفسه، ص 121.

ج/ الرافعات الجسرية: تتخذ الروافع الجسرية شكل صندوق واحد ذو قوائم وهذا الشكل يكاد يكون هو الشكل العام الذي اتخذته هذه الروافع منذ تصميمها وصناعة أجيالها الأولى¹، يمكن القول إن التغيير الرئيسي الذي طرأ على هذه الروافع الجسرية يتمثل في أبعادها الرئيسية وقدرة الرفع بحيث تتواكب مع أبعاد وأوزان الحاويات المتداولة من وإلى سفن الحاويات².

د/ الأوناش: تستخدم في مناولة الحاويات أي رفعها من عنابر السفن وإنزالها إلى أرض المرفأ أو على شاحنات لنقلها إلى شاحنات أخرى أو مستودعات التخزين المختلفة وهي أنواع منها الثابتة والمتحركة، وأوناش الأرصفة وكذا العائمة في البحر كأوناش الرصيف ذات الإطارات المطاطية، كما أن عدد من السفن تستعمل روافعها الذاتية لتفريغ حمولتها كسفن الحاويات، رافعات الأوناش المتحركة، رافعات التلسكوب³ فكلها يتم تشغيلها ميدانياً بواسطة عمال أكفاء ومحترفين وعلى دراية بكيفية التحكم فيها بدقة وسهولة.

هـ/ الآلات الرافعة الضخمة: تستخدم لتحميل وتفريغ سفن الحاويات من وإلى السفينة مصممة بشكل أساسي لرفع أو خفض الأحمال الثقيلة بشكل يسهل عملية الشحن والتي قد تصل طاقتها الاستيعابية إلى خمسون (50) طن فأكثر، إلا أن التطور التكنولوجي أدى إلى ظهور تقنيات وأنظمة حديثة يتم من خلالها شحن الحاويات وفق نظام شحن أوتوماتيكي يمكن من تحريك آلات المناولة والروافع أوتوماتيكياً إذ تعمل بنظام آلي بحيث يتم التحكم فيها من برج مراقبة مركزي مما يسهل عمليات الشحن، ومثل هذه الأنظمة معمول بها في الموانئ الكبرى العالمية⁴.

¹ أيمن النحراوى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 190.

² المرجع نفسه، ص 190.

³ كميله أعراب، المناولة المينائية بين التنظيم القانوني والواقع في الجزائر، ملتقى وطني افتراضي الموسوم: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق، الموقع السابق، ص ص 273، 274.

⁴ مريم كريد، الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقاً للتشريع البحري الجزائري ولاتفاقيات الدولية، مجلة الشريعة والاقتصاد، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة 1، المجلد 07، العدد 14، الجزائر، سنة 2018، ص

ثانيا/ الإمكانيات البشرية¹: تكمن الإمكانيات البشرية في اليد العاملة المتمثلة في:

أ/ فرقة متخصصة بتحميل وتفريغ الحاويات: يقومون بتحميل الحاويات في المحطة ويستخدمون المعدات الثقيلة مثل الرافعات الشوكية لنقل الحاويات بشكل آمن وفعال، وفرقة منهم تعمل على سطح السفينة لربط وفك الحاويات، وفرقة تعمل على رصيف الميناء وفي بعض الأحيان تكون هذه الفرقة تابعة لطاقم السفينة.

ب/ مشرفي العمليات اللوجستية: فهم مسؤولون عن تنظيم وإدارة سير العمل في محطة الحاويات بشكل عام حيث يضمنون تنسيق العمليات وتخطيط الجداول الزمنية لضمان سلاسة العمل وفعاليتها.

ج/ عمال الصيانة: هم العاملون المهنيون مختصون في صيانة وإصلاح المعدات والآلات في محطة الحاويات، حيث يقومون بضمان أن جميع المعدات تعمل بكفاءة ويقومون بالصيانة الوقائية والإصلاحية.

د/ فرق الأمن والسلامة: هم عاملون مسؤولون عن تأمين محطة الحاويات وضمان سلامة العمال والمعدات، يقومون بتنفيذ إجراءات السلامة والحفاظ على بيئة عمل آمنة للجميع في المحطة.

المطلب الثالث: الموانئ الجزائرية في ظل نظام الحاويات

تعتبر الجزائر من الدول التي تعتمد بشكل كبير على قطاع النقل البحري كجزء أساسي من اقتصادها حيث تشكل التجارة الخارجية عبر النقل البحري 95% من حجم التبادل التجاري²، ويتضح هذا من خلال جهود المشرع الجزائري في وضع تشريعات تعزز نشاط الحاويات في الموانئ الجزائرية التي شهدت زيادة مستمرة في عدد الحاويات المتداولة على

¹ هذا ما صرح لنا به السيد "مبارك مسعود أودينا"، رئيس الرصيف، خلال الزيارة الميدانية لنا للمؤسسة المينائية لولاية سكيكدة يوم 27 مارس 2024 على الساعة 09:30 صباحا وذلك بهدف معرفة الوسائل المادية والإمكانيات البشرية المستعملة في محطة الحاويات.

² خديجة بلحاج، أثر تطور التنظيم الدولي الحاويات على الميناء، المرجع السابق، ص 538.

مر السنين¹، الأمر الذي أدى الى إنشاء محطات الحاويات والموانئ الجافة، وهذا ما سنتطرق إليه من خلال فرعين حيث نتناول في (الفرع الأول) الموانئ الجزائرية في فترة الاحتكار، ونتناول في (الفرع الثاني) صيانة الموانئ وإلغاء الاحتكار.

الفرع الأول: الموانئ الجزائرية في فترة الاحتكار

تعد الموانئ الجزائرية وسيلة أساسية لتبادل السلع والخدمات إلا أن سياسة الاحتكار التي اتبعتها الدولة لفترة طويلة أثرت سلبا على أداء هذه الموانئ وتطورها فقد ظهرت ملامح الاحتكار في الموانئ الجزائرية منذ سنة 1963 أين تم انشاء الشركة الوطنية الجزائرية للملاحة "LACNAN" التي كلفت بممارسة جميع نشاطات النقل والنشاطات المينائية بما في ذلك نشاط المناولة المينائية الذي كان من نصيب عدد من المؤسسات الأجنبية قبل الاستقلال²، وواصلت في اتباع نفس سياسة الاحتكار، ففي 1982 أنشأت عشرة (10) مؤسسات مينائية مكان الشركة الوطنية للشحن والتفريغ، مع توريثها حق احتكار نشاط المناولة³.

وقد تسببت هذه المرحلة في إقصاء المنافسة في الموانئ وطول المدة التي تقضيها السفن في الميناء، مما أدى إلى ارتفاع أسعار النقل البحري في الجزائر نتيجة غرامات التأخير وارتفاع الرسوم⁴، بالإضافة الى أن الموانئ في هذه المرحلة كانت تقليدية تفتقر الى العديد من الأمور كضعف المعدات والوسائل المستخدمة في أعمال المناولة وكذا منشآتها التي تعود الى مرحلة الاستعمار الفرنسي، بحيث لم يتم إنشائها وتصميمها بشكل يمكنها من استقبال السفن الضخمة والتي تحتاج الى عمق الغاطس وهذا الأمر جعل السفن كبيرة الحجم خاصة سفن الحاويات تتوجه الى موانئ أجنبية ليتم تفريغ حمولتها وإعادة شحنها في سفن

¹ خديجة بلحاج، أثر تطور التنظيم الدولي الحاويات على الميناء، المرجع السابق، ص 539.

² فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية، امتياز نهائي الحاويات، المرجع السابق، ص 82.

³ المرجع نفسه، ص 82.

⁴ سي عيسى بوعلي، أثر الامتياز على نقل البضائع بالحاويات في الجزائر، ملتقى وطني افتراضي الموسوم: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر: واقع وآفاق، الموقع السابق، ص 204.

صغيرة الحجم لنقلها الى الجزائر وهذا الأمر أدى الى ارتفاع تكاليف الشحن وكذا طول المدة المستغرقة لتنفيذ عمليات المناولة وعمليات النقل ووصول البضائع¹.

ناهيك عن الخط الذي كان قائماً بين نشاط المناولة المينائية ونشاط التشوين فقد كانت تصنف كنشاط واحد أي أن الأعمال المادية المتمثلة في الشحن والرص والفك والانزال تضاف اليها أعمال قانونية تتمثل في الوديعة والوكالة وكانت تمارس من قبل طرف واحد².

وهذه الأوضاع أثرت سلباً على التجارة الخارجية وعلى اقتصاد البلاد هذا ما دفع بالجزائر الى القيام بإصلاحات من بينها اصلاح موانئها وتحرير أنشطتها من الاحتكار.

الفرع الثاني: صيانة الموانئ وإلغاء الاحتكار

تعتبر الموانئ الجزائرية موانئ تقليدية تعمل كمراكز للنقل فقط وتتحصر نشاطاتها في بعض الخدمات الملاحية دون مراعاة متطلبات السفن وحركة البضائع واحتياجات المتعاملين معها حيث تتكون بشكل عام من أحواض صغيرة وضيقة ومخازن قريبة من بعضها إذ لم تعد تتناسب مع حجم السفن الضخمة كسفن الحاويات بالإضافة الى نقص كبير في المعدات والآلات المتعلقة بشحن وتفريغ السفن من الحاويات وهذا ما يؤدي بالانتظار الى فترات طويلة والارتفاع الكبير في خدمات الشحن والتفريغ بالإضافة الى الاحتكار الذي عانت منه جل الأنشطة المينائية لذا سعت السلطات الجزائرية الى القيام بصيانة موانئها وعصرنتها³ وتحرير أنشطتها من الاحتكار.

أولاً/ صيانة الموانئ: تشمل الصيانة بذلك توسيع الموانئ القديمة وجعلها ذات قدرة استيعابية أكبر مما كانت عليه من قبل كتوسيع ساحات التخزين والأرصفة المخصصة لاستقبال الحاويات والبضائع وانشاء محطات للحاويات وموانئ جافة لفك اختناق الموانئ⁴، فوجد مثال على ذلك شركة ميناء سكيكدة التي قامت بإصلاحات إذ أصبحت تحتوي على

¹ سي عيسى بوعليلى، الموقع السابق، ص 205.

² فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية، امتياز نهائي الحاويات، المرجع السابق، ص 83.

³ حياة بن عيسى، تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة تلمسان، العدد 01، الجزائر، سنة 2015، ص 123.

⁴ المرجع نفسه، ص 120.

أربعة عشرة (14) رصيف من بينها رصيف شاتو فير (Château Vert) الذي تتم فيه عمليات مناولة الحاويات كما تم تزويد المؤسسة المينائية بمعدات وآلات تتمثل في رافعات شوكية، مكدسات الوصول، مضخات الحبوب ومعدات الأشغال العامة ورافعات الميناء، بالإضافة الى معدات النقل من جرارات ومقطورات، ومن جهة أخرى تم إنشاء ميناء جاف بمنطقة حمروش حمودي بضواحي سكيكدة لتخفيف الضغط على الميناء الرئيسي ومنع تكسد الحاويات في الميناء، كما بلغت حركة الحاويات في سنة 2021 (124357) وحدة وذلك من خلال تحسن أداء الميناء¹.

إلا أن الشركة المينائية لازالت تحتاج الى وضع خطة وتحسين وتحديث في بنيتها التحتية للميناء كتعميق الأحواض وقنوات الوصول والأرصفة وتجديد معدات المناولة وهذا من أجل تحسين نشاط المناولة المينائية بصفة عامة ومناولة الحاويات بصفة خاصة لزيادة أدائها اللوجيستي.

ثانيا/ تحرير الأنشطة من الاحتكار: بالإضافة الى صيانة الموانئ الجزائرية استوجب تحرير أنشطتها من الاحتكار وهذا ما دفع بالمشروع الجزائري الى تجسيد مضمون القانون الجديد رقم 05-98 المعدل المتمم للأمر 76-08² المتضمن القانون البحري والذي سمح للقطاع الخاص بالمشاركة في هذا النشاط وقد جاء في المادة 892 منه "يشكل قطر السفينة وأعمال المناولة والتشوين، نشاطات تجارية مينائية، يمكن ممارستها من طرف كل شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري وذلك وفقا للشروط المحددة عن طريق التنظيم....".

إذ يستنتج من خلال هذه المادة بأن هذه الأنشطة (القطر، المناولة والتشوين) حررت من احتكار الدولة وفتحت المجال أمام الخواص لممارستها وفق شروط منصوص عليها في المرسوم التنفيذي رقم 06-139³ المتعلق بممارسة الأنشطة المينائية التجارية المعدل

¹ أنظر موقع المؤسسة المينائية لسكيكدة Skikda/port.com، تمت مراجعته بتاريخ 25 أبريل 2024، على الساعة 15:20 دقيقة.

² الأمر رقم 76-08، المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم بموجب القانون 05-98، المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 47، الصادر في 27 يونيو 1998.

³ المرسوم التنفيذي 06-139، المؤرخ في 15 أبريل 2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفينة وأعمال المناولة والتشوين، الجريدة الرسمية، العدد 24، الصادر في 16 أبريل 2006.

والمتمم بموجب المرسوم التنفيذي رقم 08-363¹ الذي يحدد شروط وكيفية ممارسة نشاطات قطر السفينة وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ من قبل الخواص.

كما تم الفصل بين الأعمال المادية والقانونية، وهذا يتضح من خلال نص المادتين 912 و920 من القانون البحري الجزائري، فمن خلال ما ورد في نص المادة 912 التي توضح الأعمال المادية التي تمثل المناولة المينائية والمتمثلة في شحن ورس وفك وإنزال البضائع والتي جاء فيها: "تشمل المناولة المينائية عمليات شحن البضائع ورسها وفكها وإنزالها وعمليات وضع البضاعة على السطوح الترابية والمغازات وأخذها".

أما فيما يخص مضمون المادة 920 فإنها تنص على أنه: "يشمل تشوين البضائع والعمليات الموجهة لتأمين الاستلام والتأشير والتعرف في اليابسة على البضائع المشحونة أو المنزلة وحراستها الى أن يتم شحنها أو تسليمها الى المرسل اليه"، فمن خلال هذه المادة بالإضافة الى المواد 921، 922، 923 من نفس القانون يستنتج بأن الأعمال القانونية قد تم فصلها عن الأعمال المادية وأصبح يطلق عليها بالتشوين إذ تتم بموجب عقد ومقابل أجر مثلها مثل العقود الأخرى، ويطلق على من يتولى القيام بأعمال التشوين بمقاول التشوين أو المشون.

ولتحرير الأنشطة المينائية من الاحتكار وتطوير الموانئ اعتمدت السلطة الجزائرية على أسلوب امتياز نهائي الحاويات أي عقود الامتياز أو بما يعرف بالشراكات المينائية فقامت بعقد شراكات تمثلت بعضها في:

أ/ اتفاقية شراكة ميناء جن جن بجيجل مع شركة ميناء دبي العالمي (DPW):

تهدف هذه الاتفاقية الى تحسين إدارة حركة الحاويات في الجزائر من خلال استحداث نهائي الحاويات واستخدامه في تداول الحاويات بين الموانئ وتسهيل عمليات الاستيراد والتصدير² مهمتها تكمن في ترقية وتنمية نشاط نهائي الحاويات من خلال ممارسة النشاطات المرتبطة

¹ المرسوم التنفيذي 08-363، المؤرخ في 8 نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي 06-139، المؤرخ في 15 أبريل 2006، المتضمن تحديد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية، العدد 64، الصادر في 17 نوفمبر 2008.

² خديجة بلحاج، أثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء، المرجع السابق، ص 543.

بحركة الحاويات من شحن وتفريغ أي مناولة الحاويات ونقلها لمواقع التخزين والمراقبة داخل الميناء¹، كما وافقت الشركة الإماراتية على تشغيل ميناء جن جن الذي يتمتع بمياه عميقة كجزء من خطتها لزيادة حركة الحاويات بهدف تحقيق نقل 1.5 مليون حاوية مكافئة لعشرون (20) قدم سنويا².

ب/ اتفاقية شراكة ميناء الجزائر العاصمة مع شركة ميناء دبي العالمي

(DPW): تعد هذه الشراكة ثالث أكبر مشغل لمحطة الحاويات في العالم والتي أبرمت في عام 2009، حيث تهدف الى تحسين البنية التحتية لميناء الجزائر من خلال تحديث أرصفة الحاويات وزيادة قدرتها الاستيعابية³، حيث تلتزم بتطوير إدارة مناولة الحاويات كزيادة مساحات تخزين الحاويات ومعالجتها وتحديث معدات وآلات وسائل المناولة في الميناء وتنظيم تسيير دخول وخروج الحاويات وإدارة بوابات عبورها وتدعيم البنى التحتية ورفع مستواها، وتطوير محطة الحاويات في مينائها ورفع طاقته الاستيعابية وسرعة تداول الحاويات داخله⁴، كما تهدف أيضا الى تحديث عملية فحص البضائع المحتويات لتوفير وقت للمستفيدين من الميناء وتسريع عمليات الاستثمار وتسهيل تخزين البضائع، وتعزيز إدارة الميناء من خلال تطبيق الشبكة الإلكترونية الموحدة مما يدفع بقوة حركة الحاويات في الميناء وجعله يحتل المرتبة الأولى على مستوى البلاد في معالجة الحاويات⁵.

فقد كان الهدف الرئيسي الذي سعت اليه الجزائر من خلال عقد هذه الشراكات توسيع موانئها وتحسين كفاءتها وقدراتها على التعامل مع حجم التبادل التجاري المتزايد، وزيادة الاستثمارات الأجنبية، مما يساعد على تمويل مشاريع التطوير والإصلاح لتحديث البنية التحتية لموانئها وتحسين أنشطتها المينائية كنشاط مناولة الحاويات من أجل خلق فرص

¹ إبراهيم ويس طيب، عقد المناولة المينائية كآلية اقتصادية فعالة لتطوير خدمات الموانئ الجزائرية للتحكم في نفقات النقل البحري للبضائع، مجلة دراسات اقتصادية، كلية الحقوق، جامعة سيدي بلعباس، المجلد 18، العدد 03، الجزائر، سنة 2020، ص 262.

² خديجة بلحاج، أثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء، المرجع السابق، ص 543.

³ المرجع نفسه، ص 544.

⁴ المرجع نفسه، ص 544.

⁵ المرجع نفسه، ص 544.

جديدة للتبادل التجاري¹، وبالاستناد الى المعلومات السابقة يبدو أن الجزائر تسعى جاهدة الى تحسين وتطوير موانئها وتحويلها الى مراكز لتداول الحاويات بمعايير عالمية مما يدفع بقوة حركة الحاويات في موانئها.

المبحث الثاني: تأثير نظام الحاويات على عقد المناولة المينائية

أحدث نظام الحاويات ثورة في قطاع النقل البحري مما أدى الى ظهور العديد من العقود والمعاملات التجارية المتخصصة ومن أهمها نجد عقد مناولة الحاويات فهذا الأخير يعتبر بمثابة اتفاق قانوني يربط بين مختلف الأطراف المعنية بعمليات مناولة الحاويات ونقلها بدء من المصدر وصولا الى المستورد، وعلى هذا الأساس سنتناول في هذا المبحث جوانب هذا العقد بدءاً من تعريفه في (المطلب الأول) وصولا الى الالتزامات المتبادلة بين أطرافه في (المطلب الثاني) بالإضافة الى المساعدين ودورهم في تسهيل عمليات الشحن والتفريغ في (المطلب الثالث).

المطلب الأول: عقد مناولة الحاويات

يعتبر عقد مناولة الحاويات ركيزة أساسية في التجارة العالمية والنقل البحري فهو يشكل بذلك حلقة وصل حيوية بين المصدرين والمستوردين عبر الموانئ وتحديد طبيعة هذا العقد وأطرافه والتزامات كل طرف يكتسب أهمية بالغة في ضوء التطور المتسارع في التجارة الدولية وتزايد حجم الحاويات المنقولة عبر الموانئ العالمية ولهذا ارتأينا أن نقسم المطلب الى فرعين، تعريف عقد مناولة الحاويات في (الفرع الأول) وأطراف عقد مناولة الحاويات في (الفرع الثاني).

¹ خديجة بلحاج، أثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء، المرجع السابق، ص 544.

الفرع الأول: تعريف عقد مناولة الحاويات

نظم المشرع الجزائري المناولة المينائية بصفة عامة في القانون البحري الجزائري من الفصل الأول بالمواد من 912 الى 919 من الباب الخامس تحت عنوان النشاطات المينائية بموجب الأمر رقم 76-08 المعدل والمتمم.

وقد جاء في المادة 912 من القانون البحري سابقة الذكر بأن المناولة المينائية تتمثل في عمليات شحن البضاعة ورسها على سطح السفينة وكذا فكها وانزالها منها، كما نصت المادة 913 من نفس القانون على أنه: "تجري عمليات المناولة المينائية بموجب عقد وتقضي الى دفع مقابل".

ومن خلال مضمون المواد سابقة الذكر نستنتج بأن المناولة المينائية عبارة عن مجموعة من العمليات المادية المتسلسلة والمتكاملة التي ترتبط بعضها ببعض والتي تمارس في الموانئ التجارية والمتمثلة في شحن ورس وفك البضائع وتفريغها، إذ تتم هذه العمليات بموجب عقد وتقضي الى دفع أجر مقابل القيام بهذه الأعمال.

إذ يعتبر المحل الرئيسي لعقد المناولة المينائية القيام بالعمليات المادية من شحن وما يستتبعه من عمليات أخرى كرس وتستيف البضائع وتثبيتها على سطح السفينة في ميناء الشحن بعد احضارها من المستودعات ووضعها على رصيف الميناء¹، وفكها وانزالها في ميناء التفريغ، بالإضافة الى وضعها على السطوح الترابية أو في المخازن لإتمام عملية التفريغ.

وبظهور الحاويات أو ما يعرف بنظام الحاويات أصبح نشاط المناولة المينائية يشهد تغيرا في مفاهيمه باعتبار أن طريقة شحن وتفريغ البضائع في هذا النظام الذي يعتمد فيه على تجميع البضائع بشكل موحد في حاوية واحدة مما يزيد في حجم الشحنات أي نقل كميات أكبر من البضائع عكس الطرق التقليدية ولهذا تم استبدال العمالة اليدوية برافعات

¹ بدر إبراهيم الملحم، مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، عمان، الأردن، سنة 2010، ص 11.

وآلات متخصصة في التعامل مع الحاويات مما زاد من سرعة ودقة عمليات التحميل والتفريغ¹.

ومن هنا يمكن تعريف مناولة الحاويات بأنها مجموعة من العمليات المادية واللوجستية التي يقوم بها مقاول المناولة والمتمثلة في عملية شحن الحاويات ورسها وتثبيتها بشكل جيد على سطح السفينة في ميناء الشحن، وكذا فكها وانزالها أي تفريغها من سطح السفينة في ميناء التفريغ والتي تحتاج للقيام بها الى موانئ مجهزة بأرصفة مخصصة لاستقبال سفن الحاويات والسفن الضخمة ومعدات ووسائل وآلات خاصة كالرافعات ويد عاملة ذات كفاءة وخبرة، وتكون بموجب عقد ومقابل أجر.

كما يعرف عقد مناولة الحاويات بأنه عقد يعهد بمقتضاه أحد أطراف عقد النقل البحري سواء كان الناقل أو الشاحن أو المرسل اليه الى طلب خدمات شخص متخصص يعرف بمقاول المناولة للقيام بأعمال شحن وتفريغ الحاويات بواسطة عمال تابعين له ومعدات مملوكة له أو مؤجرة من طرف ادارة الميناء، مقابل أجر يتم الاتفاق عليه².

الفرع الثاني: أطراف عقد مناولة الحاويات

تبدو عملية شحن الحاوية بسيطة للوهلة الأولى ولكنها في الواقع تتضمن شبكة معقدة من الأطراف تعمل معا لتحقيق هدف واحد وهو إيصال البضائع المحتويات الى وجهتها النهائية بأمان وسرعة، وتتمثل هذه الأطراف فيما يلي:

أولا/ الطرف الأصلي في عقد مناولة الحاويات (مقاول المناولة): ظهر مقاول المناولة نتيجة الحاجة الى أشخاص متخصصين في الموانئ لشحن وتفريغ السفن فمع ضخامتها وقلة الوقت والاحترافية المطلوبة وازدياد حمولة السفن وظهور نظام النقل بالحاويات أصبح من الضروري طلب خدمات شخص متخصص في الميناء يقوم بعمليات

¹ ليلي قماز، المرجع السابق، ص 56.

² كمال حمدي، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2003، ص 344.

الشحن والتفريغ يعرف بمقاول المناولة في الموانئ الجزائرية كما يطلق عليه في البلدان الأخرى باسم مقاول الشحن والتفريغ أو المقاول البحري أو متعهد الشحن¹.

فهو الشخص الذي يتعاقد مع الناقل أو الشاحن أو المرسل اليه على شحن البضائع المحتوات على سطح السفينة أو تفريغها منها مقابل أجر معين² مستعينا في ذلك بوسائل ومعدات خاصة وبعمال متخصصين في هذا المجال يعملون بأمره وبتوجيهات منه.

وتسند مهمة القيام بأعمال المناولة في الموانئ الجزائرية الى كل شخص طبيعي من جنسية جزائرية أو شخص اعتباري خاضع للقانون الجزائري وهذا ما نصت عليه المادة 892 من القانون البحري الجزائري.

ولقيام المقاول بهذا النشاط يستوجب توفر شرط الكفاءة والتأهيل حسب ما نصت عليه المادة 914 من القانون البحري الجزائري والتي جاء فيها "يجب أن تجري عمليات المناولة المينائية طبقا لمتطلبات الكفاءة المهنية والتأهيل المطلوبين، تحدد شروط وكيفيات ممارسة هذا النشاط عن طريق التنظيم".

كما يمكن أن يمارس من قبل الخواص على أن يكونوا حائزين على امتياز تحدد مدته بأربعون (40) سنة كحد أقصى³ حسب أهمية النشاط والاستثمارات المقرر أن ينجزها صاحب الامتياز، ويستوفي شروط التأهيل المهني المطلوبة ويلتزم باحترام شروط الاتفاقية ودفتر الشروط التي تعلن عنها السلطة المينائية المعنية، مع ضرورة احترام الأنظمة والتعليمات الخاصة المعمول بها في الموانئ⁴.

إذ يتم اختيار المتعامل المتعاقد صاحب الامتياز (المقاول) لممارسة نشاط المناولة المينائية إما عن طريق المنافسة أو يتم اختياره للتفاوض المباشر على أساس سمعة صاحب الطلب ومساهمته التقنية والتسييرية وفائدة استثماره بالنسبة للاقتصاد الوطني⁵، ويتم اختياره

¹ بدر إبراهيم الملحم، المرجع السابق، ص 31.

² عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، سنة 2008، ص 446.

³ المادة 3 من المرسوم التنفيذي 08-363.

⁴ سي عيسى بوعلي، الموقع السابق، ص 205.

⁵ المادة 2 من المرسوم التنفيذي 08-363.

من قبل الوزير المكلف بالموانئ بمبادرة شخصية منه أو بطلب من السلطة المكلفة بالاستثمارات أو بناءً على اقتراح من السلطة المينائية المعنية¹.

ثانيا/ المتعاقد مع مقاول المناولة: يمكن أن يكون الطرف المتعاقد مع مقاول المناولة الناقل أو الشاحن أو المرسل اليه أي أحد أطراف عقد النقل البحري.

أ/ الناقل: هو الشخص الذي يتولى القيام بعملية نقل البضائع والحاويات سواء على سفينة يملكها أو على سفينة تابعة لخط ملاحى معين يتولى تأجيرها لحسابه² كما يقوم بإيصال البضائع المحتويات الى المرسل اليه أو الى ممثله القانوني في الميناء المتفق عليه³.

فتبدأ مهمته بمجرد أخذ الحاويات على عاتقه وتنتهي بتسليمها لصاحب الحق فيها، إذ تعتبر عمليات المناولة في الأصل من اختصاص الناقل فهي التزامات تقع على عاتقه تنفيذا لعقد النقل البحري ويلاحظ بأن هذا الأخير يرتبط ارتباط وثيقا بعقد المناولة المينائية إذ يعد جزء لا يتجزأ منه سواء قام بها الناقل أو يعهد بها الى مقاول المناولة بموجب عقد ومقابل أجر للقيام بأعمال الشحن والتفريغ نيابة عنه⁴.

ب/ الشاحن: هو كل شخص طبيعي أو معنوي كالشركات التي تقدم أو تسلم الحاويات والبضائع لشحنها ويعتبر طرفا مهما في عملية الشحن⁵، حيث يحق له وحده باستلام وثائق الشحن الأصلية، وقد يكون هو مالك البضاعة المحتويات أو بائعها كما يعد طرف متعاقد مع شركة المناولة في الميناء (مقاول المناولة)⁶.

¹ المادة 6 من المرسوم التنفيذي 08-363.

² محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 57.

³ نوال مجذوب، مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، العدد 03، الجزائر، سنة 2014، ص 86.

⁴ المرجع نفسه، ص 86.

⁵ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الاخوة منتوري، قسنطينة 01، الجزائر، سنة 2019 - 2020، ص 123.

⁶ محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 57.

ج/ المرسل اليه: يعد آخر متدخل في عملية النقل البحري لكونه صاحب البضاعة المحتوات التي تعد محل للاستيراد¹ فهو ذلك الشخص الذي له الحق في استلام الحاويات، وذلك يعني أنه يتمتع بالصفة القانونية لمطالبة الناقل بتنفيذ التزامه من تفريغ وتسليم الحاويات²، وقد يكون هو المتعاقد مع مقاول المناولة.

المطلب الثاني: التزامات أطراف عقد مناولة الحاويات

بعد أن تعرفنا على الأطراف الرئيسية المعنية بعقد مناولة الحاويات، باعتبار هذا الأخير عقد متعدد الأطراف يولد شبكة معقدة من الالتزامات المتبادلة والمتمثلة في التزامات الطرف الأصلي في عقد مناولة الحاويات في (الفرع الأول) والتزامات المتعاقد مع الطرف الأصلي في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: التزامات الطرف الأصلي في عقد مناولة الحاويات

تحدد التزامات مقاول المناولة بشكل أساسي بنصوص العقد المبرم بينه وبين صاحب البضاعة المحتوات فيتولى القيام بالأعمال المادية المتعلقة بتحميل وتفريغ الحاويات والبضائع من وإلى السفينة وذلك في إطار عمليات النقل البحري إذ تتمثل التزامات مقاول المناولة وأعماله فيما يلي:

أ/ التحميل: الذي يتمثل في رفع الحاويات من رصيف الميناء الى ظهر السفينة.

ب/ التفريغ: والمتمثل في إنزال الحاويات من السفينة الى رصيف الميناء³.

فتحميل وتفريغ الحاويات يعد من الالتزامات الرئيسية للمقاول التي يقوم عليها عقد مناولة الحاويات، وهذا ما سيتم التطرق اليه بشكل مفصل في الفصل الثاني.

إضافة الى ذلك يلتزم مقاول المناولة بـ:

- المحافظة على البضائع المحتوات من أي تلف أو فقد قد يحدث خلال عملية المناولة.

¹ نوال مجذوب، المرجع السابق، ص 88.

² مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 124.

³ بدر إبراهيم الملحم، المرجع السابق، ص 52.

- ترتيب الحاويات في الساحات أو داخل السفينة بشكل منظم وآمن¹.
- الالتزام بالمواعيد المتفق عليها لتنفيذ عمليات المناولة وذلك لتجنب التأثير على سير عمليات الشحن والتفريغ.
- الالتزام بالمعايير الدولية المتعلقة بسلامة وأمن عمليات المناولة وكذا المعايير البيئية².
- توفير المعدات اللازمة لتنفيذ عمليات المناولة كالرافعات والشاحنات مثلا، بالإضافة الى توفير اليد العاملة المؤهلة والمدربة للقيام بهذه العمليات بكفاءة وأمان³.

الفرع الثاني: التزامات المتعاقد مع الطرف الأصلي

للمتعاقد مع مقاول المناولة التزام رئيسي يتمثل في دفع الأجرة مقابل قيام المقاول بأعمال الشحن والتفريغ لحسابه، إلا أنه توجد التزامات فرعية لكل طرف والمتمثلة فيما يلي:

أولا/ التزامات الناقل: يشمل عقد مناولة الحاويات العديد من الالتزامات التي يتحملها الناقل حيث تختلف باختلاف الشروط المتفق عليها بين الطرفين والقوانين المنظمة لهذا النوع من العقود في كل دولة والمتمثلة في:

- أ/ استلام الحاويات:** يتعين على الناقل استلام الحاويات من الشاحن في الحالة التي كانت عليها عند التسليم مع مراعاة العلامات والتواريخ والوثائق المرفقة⁴.
- ب/ النقل السريع والأمن للحاويات:** إذ يجب على الناقل نقل الحاويات الى الوجهة المتفق عليها بأسرع وقت ممكن وبأمان تام مع اتخاذ كافة التدابير اللازمة لحماية الحاويات من المخاطر المحتملة أثناء تداولها ونقلها⁵.

¹ منال بوقرقور، دروس في المناولة المينائية لمقابلة على طلبة السنة الثانية ماستر، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955 سكيكدة، الجزائر، سنة 2024، ص 04، تمت مراجعتهم على الموقع <http://elearning.univ/skikda.dz> يوم 15 ماي 2024، على الساعة 11:30 دقيقة.

² ليلي قماز، المرجع السابق، ص 69.

³ إبراهيم ويس طيب، المرجع السابق، ص 256.

⁴ بدر إبراهيم الملحم، المرجع السابق، ص 51.

⁵ ليلي قماز، المرجع السابق، ص 55.

ج/ إعداد السفينة ومراقبة الحاويات والحفاظ عليها: يقع على عاتق الناقل البحري إعداد السفينة وتجهيزها بما يلزم لتكون صالحة للملاحة البحرية لتنفيذ نقل الحاويات التي شحنت على ظهرها، كما يلتزم الناقل بإعداد أقسام السفينة المخصصة للشحن لتكون صالحة لوضع الحاويات فيها وحفظها من الضرر¹، ومن جهة أخرى يقع على عاتقه مراقبة وفحص الحاويات والتأكد من صحة وعدد الأختام الموجودة على الحاويات وتطابقها مع بيانات سند الشحن المشار إليها فيه².

ثانيا/ التزامات الشاحن: يرتب عقد مناولة الحاويات على عاتق الشاحن مالك البضاعة المحتوات المتعاقد مع المقاول مجموعة من الالتزامات الأساسية منها:

أ/ الالتزام بتقديم البضاعة والحاوية الى المقاول والتعاقد معه: يلتزم الشاحن بتقديم الحاويات للمقاول وذلك في الأوقات المحددة في الاتفاق المبرم بين الشاحن صاحب البضائع المحتوات ومقاول المناولة أو حسب العرف السائد والمعمول به في ميناء الشحن وهذا ما بينته المادة 772 من القانون البحري الجزائري³.

ب/ الالتزام بتسديد كافة العوائد والرسوم الجمركية: يلتزم الشاحن قبل تسليم الحاويات للناقل أو للمقاول لشحنها على سطح السفينة بدفع جميع الرسوم الجمركية اللازمة والقيام بكافة الاجراءات الجمركية المفروضة لتصدير واستيراد الحاويات وكذا ما تستلزمه إدارة الميناء⁴.

ج/ الالتزام بتغليف وحزم البضائع وتعبئة الحاويات: يجب على الشاحن اختيار نوع التغليف المناسب للبضاعة بحيث يحميها من التلف والهالك أثناء النقل إذ يتحمل الشاحن

¹ أمير خالد عدلي، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، سنة 2006، ص 60.

² محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 65.

³ تنص المادة 772 من القانون البحري الجزائري "يجب على الشاحن أو من ينوب عنه ان يقدم البضائع في الأوقات والأمكنة المحددة بالاتفاقية المبرمة بين الأطراف أو حسب العرف في ميناء التحميل....".

⁴ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 165.

مسؤولية تعبئة الحاوية بشكل صحيح بحيث تكون البضائع مضبوطة وآمنة ولا تشكل خطراً على الأشخاص أو الممتلكات¹.

د/ الالتزام بتعليم الحاويات وطبع العلامات الرئيسية: يلتزم الشاحن بوضع طبع وختم العلامات الرئيسية لمعرفة محتوى كل حاوية وكل طرد بالرجوع للعلامات الموضوعه عليها²، ولا بد أن يكون ختم وطبع العلامات واضح على الحاوية وعلى كل قطعة من البضاعة³، كما يجب على الشاحن ذكر عدد الحاويات والطرود مع ذكر كميتها وزنها وكل المعلومات الخاصة بها⁴.

هـ/ الالتزام بتقديم البيانات في وثيقة الشحن والتعريف بالبضاعة المحتوات: يلتزم الشاحن بتقديم البيانات والتعريف بالبضاعة كتابيا في وثيقة الشحن ومن ثم تمكين مقالو المناولة من هذه الوثيقة أو إذن الشحن والتي يجب أن تتضمن حجم الحمولة وطبيعتها أي كل البيانات الخاصة بالبضاعة⁵.

ثالثا/ التزامات المرسل إليه: يرتب عقد النقل البحري ومناولة الحاويات على المرسل اليه مجموعة من الالتزامات اتجاء المقاول أهمها:

أ/ توفير المساحات اللازمة والصالحة لتفريغ الحاويات: يلتزم المرسل اليه بتوفير مساحات كافية وآمنة ومجهزة بجميع وسائل المناولة اللازمة لاستقبال وتخزين البضائع القادمة اليه وذلك وفقا لشروط العقد⁶.

¹ مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، الجزائر، سنة 2011 - 2012، ص 163.

² المرجع نفسه، ص 165.

³ المرجع نفسه، ص 165.

⁴ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 166.

⁵ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 61.

⁶ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 168.

ب/ إخطار المقاول قبل موعد وصول السفينة: يلتزم المرسل اليه بإخطار المقاول قبل موعد وصول السفينة المراد تفريغها بمدة معينة¹، وفي حالة عدم تمام عملية رسو السفينة أمام الرصيف لتفريغ الحاويات يلتزم المرسل اليه بإخطار المقاول، كما يلتزم بتسليم وثيقة الشحن أو إذن التسليم للمقاول لتمكينه من استلام الحاوية نيابة عنه².

ج/ تسديد فترات توقف وانتظار عمال مقاول الشحن والتفريغ والعوائد والضرائب الجمركية: يلتزم المرسل اليه بتسديد فترات توقف وانتظار عمال مقاول المناولة الخارجة عن إرادته، بالإضافة الى العوامل الأخرى المختلفة التي من شأنها عرقلة عملية التفريغ³، كما يلتزم بتسديد مصاريف كافة الإجراءات الجمركية.

المطلب الثالث: المساعدين ودورهم في عملية مناولة الحاويات

باعتبار أن عمليات مناولة الحاويات من العمليات اللوجستية المعقدة التي تتطلب جهود العديد من الأطراف بالإضافة الى مقاول المناولة والعميل (المتعاقد معه)، هناك مجموعة من الأطراف المتدخلين كمساعدين كوكيل السفينة وإدارة الجمارك وغيرهم، فالتعاون بين هذه الأطراف وتحديد أدوار كل منهم بشكل واضح من شأنه أن يساهم في تسهيل حركة البضائع وتقليل التكاليف وضمان سلامة عمليات الشحن والتفريغ، ولهذا سيتم التطرق في هذا المطلب الى حلقة المساعدين في عمليات مناولة الحاويات في (الفرع الأول) ودور المساعدين في عمليات مناولة الحاويات في (الفرع الثاني).

¹ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 168.

² المرجع نفسه، ص 168.

³ المرجع نفسه، ص 168.

الفرع الأول: حلقة المساعدين في عمليات مناولة الحاويات

يلعب المساعدين في عمليات مناولة الحاويات دورا حيويا حيث يقومون بمجموعة واسعة من المهام التي تضمن سير العملية بسلاسة وكفاءة.

أولا/ وكيل السفينة: هو الشخص أو الشركة التي تتولى إدارة شؤون السفينة في الموانئ التي تصل إليها¹، وقد عرفه القانون البحري الجزائري في نص المادة 609 بأنه: "كل شخص طبيعي أو معنوي، يلتزم مقابل أجر، وبموجب وكالة من المجهز أو الريان بالقيام بالعمليات المتعلقة باحتياجات السفينة ولحسابها أثناء الرحلة والتي لا يقوم بها الريان شخصا وكذلك بالعمليات المعتادة الأخرى والمرتبطة برسو السفينة في الميناء".

ثانيا/ وكيل الحمولة: هو كل شخص طبيعي أو معنوي يلتزم مقابل أجر وبموجب وكالة من ذوي الحق على البضاعة باستلام البضائع المحتوات باسم ولحساب موكله ودفع أجرة الشحن عن البضائع إذا كانت مستحقة وتوزيع البضائع بين المرسل إليهم².

فوكيل الحمولة يعد وكيلا عن المرسل إليه يربطهما عقد وكالة مأجورة حيث يقوم باستلام الحاويات باسم ولحساب موكله (المرسل إليهم) بعد التحقق من العلامات الرئيسية الموجودة عليها والوزن والكمية وعدد الطرود³.

ثالثا/ ريان السفينة: يتولى قيادة السفينة ويعين ضمن الأشخاص المؤهلين قانونا، فيقوم بتمثيل المجهز خارج الأماكن التي تقع في دائرة مؤسسته الرئيسية وذلك في إطار الاحتياجات العادية للسفينة والرحلة⁴، فيكون ممثلا عن الناقل ومسؤولا عن رص وتستيف

¹ محمد أمين شيخي، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان، العدد 04، الجزائر، سنة 2016، ص 97.

² أنظر المادة 621 من القانون البحري الجزائري.

³ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 113.

⁴ نوال مجذوب، المرجع السابق، ص 86.

الحاويات داخل العنابر وعلى السطح للحفاظ على توازن السفينة الى جانب التسليم الآمن لها في الموانئ المتجهة إليها أي تحقيق نتيجة بهذا التسليم¹.

رابعاً/ الوكيل المعتمد لدى الجمارك: يعد الوكيل المعتمد لدى الجمارك (العابر) وسيط بين المرسل أي الشاحن وكذا الناقل أو ممثله².

خامساً/ المؤسسة المينائية: والتي تقدم خدمات تجعل لها دوراً هاماً في ممارسة نشاط مناولة الحاويات وتسهيل حركة التجارة الدولية³.

سادساً/ سلطة الجمارك: هي جزء من وزارة المالية ولها دور هام في الاقتصاد الوطني، حيث تقوم بمراقبة حركة الحاويات التي تدخل وتخرج من البلاد⁴، وتتولى مهمة رقابة الصادرات والواردات بغض النظر عن وسيلة النقل سواء كانت برية أو جوية أو بحرية⁵.

وتعتمد في ذلك على مجموعة من الإمكانيات الميدانية والتقنية والتكنولوجية، المادية والبشرية⁶، بالإضافة الي الجوانب القانونية، فهي تسعى الى تحسين وتبسيط إجراءاتها لتحقيق سرعة وسلاسة حركة الحاويات والسلع المستوردة والمصدرة، ويتم ذلك من خلال تطوير الإجراءات الجمركية واستخدام التكنولوجيا المتقدمة مثل الحاسب الآلي وهذا ما يساعد في تسهيل عملية تنفيذ الأعمال الجمركية بكفاءة ودقة⁷.

¹ محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 60.

² نوال مجذوب، المرجع السابق، ص 87.

³ المرجع نفسه، ص ص 87، 88.

⁴ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 132.

⁵ خير الدين بوسنة، الجمارك بين الوظيفة الجبائية والاقتصادية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، الجزائر، سنة 2014 - 2015، ص 23.

⁶ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 132.

⁷ المرجع نفسه، ص 132.

الفرع الثاني: دور المساعدين في عمليات مناولة الحاويات

يعتبر مقال المناولة هو المسؤول المباشر عن تنفيذ الأعمال المادية من شحن وتفريغ الحاويات أما المساعدين يوفرون له الدعم اللوجستي والقانوني والإداري اللازم لإنجاز هذا العمل، فلضمان سلاسة وفعالية أعمال المناولة يتطلب الأمر تنسيقاً جيداً بينهم لتجنب أي تأخير أو مشاكل فلكل منهم دور مهم ويتجلى دور كل طرف فيما يلي:

أولاً/ دور وكيل السفينة: ويعتبر وكيل السفينة بمثابة القلب في جسد النقل البحري¹ لكونه يقوم بمجموعة من النشاطات المتعلقة باستلام البضائع² التي تم نقلها بواسطة الحاويات باسم الربان وكذا تنظيم العلاقات الإدارية للسفينة مع السلطات المحلية³ كما يمكنه إبرام عقود المعالجة والقطر والإرشاد وإسعاف السفينة أثناء رسوها بالرصيف⁴ وهي حاملة للحاويات، كما يمكن القول أن وكيل السفينة قبل كل شيء عون مساعد إما بصورة مؤقتة أو دائمة مقيم في أحد الموانئ.

ثانياً/ دور وكيل الحمولة: يعد المسؤول على شحن وتفريغ البضائع المحتويات يقوم بالتعامل مع المستوردين والمصدرين لتنظيم عملية نقل الحاويات والتأكد من صحة تحميل البضائع بشكل صحيح وآمن، كما يتولى القيام بإعداد الوثائق اللازمة للجمارك⁵.

ومنه يمكن القول أن وكيل السفينة ووكيل الحمولة هما بمثابة الوطاء بين مقال المناولة والشركة الشاحنة أو الميناء، يقومان بتنسيق جميع الإجراءات اللوجستية والورقية اللازمة لمباشرة أعمال مناولة الحاويات فيساعدونه في حل أي مشاكل قد تنشأ أثناء عملية الشحن والتفريغ مثل تأخر وصول السفينة أو وجود مشاكل في الوثائق الجمركية مما يوفر على المقال الكثير من الوقت والجهد.

¹ محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 61.

² مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 127.

³ حمودي زكراوي، الوكلاء البريون للملاحة البحرية، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، كلية الحقوق، جامعة طاهري محمد بشار، العدد 01، الجزائر، سنة 2022، ص 1009.

⁴ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 127.

⁵ حمودي زكراوي، المرجع السابق، ص 1009.

ثالثا/ دور الريان: هو المسؤول عن تشغيل السفينة بأمان فيقوم بالتأكد من أن جميع الأوامر الصادرة من وكيل السفينة يتم تنفيذها، كما يتحمل المسؤولية القانونية عن أي أضرار تحدث للسفينة وما تحمله على متنها بما في ذلك الحاويات وما تحويه من بضائع¹.

رابعا/ دور الوكيل المعتمد لدى الجمارك: هو المكلف بالقيام بإجراءات الجمركة ومنح الحاويات الى الناقل أو مقاول المناولة لشحنها في حالة التصدير مع تكفله بها مقابل كفالة تدفع في حالة الاستيراد مع إمكانية أن يمنح الوكيل المعتمد استشارات أو توجيهات لزبونه حول الأنماط الأكثر نجاعة للاستيراد والتصدير بأقل التكاليف².

خامسا/ دور المؤسسة المينائية: هي المسؤولة عن إدارة الميناء وتوفير الخدمات اللازمة للحاويات والبضائع فتقوم بتوفير الأرصفة والمرافق اللازمة لعمليات شحن وتفريغ الحاويات بالإضافة الى تقديم الخدمات اللوجستية كتخزين الحاويات وتزويدها بالطاقة الكهربائية مع ضمان الأمن وسلامة الحاويات من السرقة والتخريب والصحة المهنية للعاملين³.

سادسا/ دور سلطة الجمارك: هي السلطة المسؤولة عن فرض الرسوم الجمركية على البضائع المحتويات المستوردة والمعدة للتصدير من جهة أخرى تقوم بفحص الحاويات وما تحتويه من بضائع للتأكد من صحتها وتطابقها مع البيانات والوثائق الجمركية، بالإضافة الى تصدير التراخيص اللازمة لإدخال البضائع المحتويات للبلاد أو تصديرها⁴.

ومنه نستنتج بأن الريان والمؤسسة المينائية والسلطة الجمركية هم الجهات الرسمية التي تضمن سير عمليات شحن وتفريغ الحاويات بشكل قانوني وآمن.

¹ نهى شيروف، حركية معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور الجلفة، العدد 01، الجزائر، سنة 2018، ص 184.

² نوال مجذوب، المرجع السابق، ص 87.

³ نهى شيروف، المرجع السابق، ص 184.

⁴ خير الدين بوسنة، المرجع السابق، ص 23.

الفصل الثاني

العمليات المادية لمناولة الحاويات

الفصل الثاني: العمليات المادية لمناولة الحاويات

تعتبر عمليات مناولة الحاويات في الموانئ والمتمثلة في شحن وتفريغ الحاويات من وإلى السفينة وما يتبعهم من عمليات أخرى كالرص والتستيف الفك والتفريغ التزامات تقع على عاتق مقال المناولة يلتزم بها تنفيذاً لعقد المناولة، إذ تعد هذه العمليات المادية ضرورية تهدف إلى زيادة حركة التجارة البحرية وحمولة السفن في هذا العصر، وعنصر جوهري في نشاط مناولة الحاويات في الموانئ وإحدى أهم العمليات التي يركز عليها النقل البحري للبضائع، ولهذا كان من اللازم لدراسة مناولة الحاويات التعرض في هذا الفصل أولاً لإجراءات شحن الحاويات في (المبحث الأول)، ثم التطرق لإجراءات التفريغ في (المبحث الثاني).

المبحث الأول: إجراءات شحن الحاويات

يعرف الشحن البحري عموماً بأنه عملية مادية تقتصر على رفع الحاويات والبضائع من رصيف الميناء ووضعها على سطح السفينة¹، ويكون ذلك باستخدام معدات وآلات ووسائل خاصة تتناسب مع نوع الحاوية وطبيعة البضاعة المعبئة²، مما يتطلب رصها وترتيبها وتثبيتها تبعاً للطرق الفنية المعروفة دولياً على النحو الذي تكون فيه السفينة مهيئة ومعدة للرحلة البحرية³.

اذ تتم هذه العملية وفق مراحل سنقوم بدراستها من خلال ثلاثة مطالب وهي التخطيط لعملية الشحن (المطلب الأول)، والمعاملات القانونية في ميناء الشحن (المطلب الثاني)، تنفيذ عملية الشحن (المطلب الثالث).

المطلب الأول: التخطيط لعملية الشحن

يرتبط عقد مناولة الحاويات أو البضائع بصفة عامة بعقد النقل البحري ارتباطاً وثيقاً، فقد جاء في المادة 738 من القانون البحري الجزائري على أنه: "يتعهد الناقل بموجب عقد نقل البضائع عن طريق البحر بإيصال بضاعة معينة من ميناء إلى ميناء آخر ويتعهد الشاحن بدفع المكافئة له والمسماة أجرة الحمولة"، فالشاحن إذا أراد نقل بضاعة ما عبر البحر فهو بحاجة إلى وسيلة نقل وطريقة تغليف تحافظ عليها من المخاطر المحتمل أن تتعرض لها سواء أثناء نقلها إلى الموانئ بوسائل النقل المختلفة كالشاحنات، أو أثناء مناولتها أو نقلها بحراً بالسفن⁴، وهذا ما سنتطرق إليه في هذا المطلب من خلال فرعين متمثلين في اختيار الحاويات المناسبة للبضائع في (الفرع الأول)، تعبئة الحاويات في (الفرع الثاني).

¹ المرسوم التنفيذي رقم 01-02، المؤرخ في 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 10، الصادر في 6 يناير 2002.

² مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 78.

³ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 78.

⁴ فريدة ابن عثمان، النقل البحري بالحاويات، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور الجلفة، العدد 04، الجزائر، سنة 2016، ص 351.

الفرع الأول: اختيار الحاويات المناسبة للبضائع

إذا اختار الشاحن أن ينقل البضائع بواسطة الحاويات باعتبارها توفر قدرا عالي من السلامة والأمان لوصول البضاعة وسهولة مناولتها بدلا من الطرق العادية والتي عادة ما تكون أكثر تكلفة وتتطلب وقت وجهد أطول، وجب عليه اختيار الحاويات المناسبة لنوع وطبيعة وحجم البضاعة المراد نقلها استعدادا لتعبئتها، فهناك شركات شحن بحرية دولية توفر حاويات بمواصفات عالمية تسمح للناقلين أو الشاحنين باستئجارها أو شرائها من أجل نقل سلعهم بشكل آمن لما تمنحه من أعلى درجات الحماية أثناء النقل¹.

فإذا اتخذ العميل (الشاحن) قراره بنقل البضائع عن طريق البحر باستخدام الحاويات فإن أول ما يستلزمه التعاقد مع إحدى المؤسسات المتخصصة في صناعة الحاويات لاستئجارها أو شرائها بما يتناسب مع نوع وطبيعة البضائع المراد نقلها²، وناذرا ما يقوم الشاحن بشراء الحاويات وذلك راجع لاختلاف وتفاوت أحجامها وأشكالها ومواصفاتها بما يتناسب مع احتياجات البضائع المعدة للتعبئة من حيث نوعها وطبيعتها، وقد يكون المؤجر هو الناقل نفسه إما بصفة مستأجر أو مالك لها فيضعها تحت تصرف الشاحن أو وكيله لفترة زمنية محددة بموجب عقد ومقابل أجر يتم الاتفاق عليه³.

ويتعين على مالك الحاويات أو من يستغلها ويؤجرها للغير أن يقوم بتنظيفها وتطهيرها قبل بداية كل رحلة وأن يتعهد بالصيانة اللازمة لها بصفة دورية، فضلا عن التزامه بتقديم النصح للمستأجر فيما يخص النوع الذي يتناسب مع حمولته⁴، إذ أنها تختلف وتتعدد باختلاف أنواع البضائع التي يستوجب شحنها فتتقسم بدورها الى نوعين:

¹ محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 15.

² المرجع نفسه، ص 25.

³ المرجع نفسه، ص 26.

⁴ فاروق فرنان، المرجع السابق، ص 38.

أولاً/ حاويات البضائع الخاصة: تأخذ أشكال متعددة مصممة حسب نوع البضائع التي توضع فيها والمتمثلة في:

- حاويات مزودة بأجهزة تبريد تضمن الاحتفاظ بالبرودة عند مستوى معين تعرف باسم "الحاويات المبردة" تستخدم في نقل البضائع التي تستوجب شروط خاصة أثناء نقلها كاللحوم والأسماك، فتصميمها الخاص يسمح لها بالمراقبة والتحكم في درجة الحرارة والرطوبة الداخلية مما يجعلها مناسبة للحفاظ على الجودة والصحة الغذائية للمنتجات.

- حاويات مزودة بأجهزة منتجة للحرارة وأخرى ذات مواصفات حرارية لها جوانب وأرضية وسقف معزولين حرارياً لتخفيض تبادل الحرارة بين الداخل والخارج تستعمل لتعبئة المواد الغذائية من منتجات نباتية أو حيوانية مثلاً، وكذا المواد التي تتأثر بفعل العوامل المناخية¹.

ويحتاج هذا النوع من الحاويات لتزويده بالتيار الكهربائي من مصادر خارجية لتشغيل أجهزة التبريد والأجهزة الحرارية الخاصة بها وذلك عن طريق جهاز مثبت فيها يعمل لأيام محددة أو عن طريق أجهزة السفينة الحاملة لها أو عن طريق أجهزة رصيف الميناء عندما تكون موضوعة عليه².

- ونجد أيضاً حاويات السوائل الصب والغازات تكون على شكل خزانات أو صهاريج مخصصة لنقل السوائل مثلاً كالزيوت والعصائر والغاز المسيل³.

¹ هشام رمضان الجزائري، صدام عبد الحسين رميش، مزايا وعوائق نظام النقل بالحاويات في النقل البحري، مجلة دراسات البصرة، كلية العلوم السياسية، جامعة الامام الصادق، العدد 50، العراق، سنة 2023، ص 369.

² المرجع نفسه، ص 369.

³ أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 21.

ثانيا/ حاويات البضائع العامة: غير مخصصة لنوع معين من البضائع لعدم احتياجها لضوابط معينة إذ تمثل أكثر الأنواع شيوعا واستعمالا لملائمتها لعدة أنواع من السلع والتي لا يشترط في نقلها معايير خاصة تتمثل بعضها في¹:

- حاويات ذات الاستعمال العام أو الحاويات المغلقة تستخدم لشحن البضائع الجافة كالحبوب، تتميز بانخفاض ثمنها وسهولة الحصول عليها وقلة الحاجة الى صيانتها.
- حاويات مسطحة تستخدم لنقل الأنابيب مثلا تكون مزودة بزوايا لتسهيل عملية مناولتها.
- حاويات ذات السقف المفتوح تستعمل لشحن البضائع ذات ارتفاع عالي أي ذات حجم كبير كالألات.

- حاويات ذات قوائم وجوانب مفتوحة تحتوي على عدد كبير من نقاط التخزين القوية التي تتحمل حجم وشدة الحمولة أثناء نقلها تستخدم لنقل المواشي مثلا تصلح للمسافات القصيرة². وكل هذه الأنواع مصممة لتناسب جميع أنواع البضائع وحالاتها المادية³، واختيار الحاوية المناسبة لنوع وطبيعة البضاعة يعد إجراء دقيق وضروري للحفاظ عليها من التلف والهلاك أثناء تداولها، فاختيار الشاحن لحاويات البضائع العامة من أجل نقل بضائع سريعة التلف بحكم طبيعتها التي تتطلب درجة معينة من البرودة مثلا يؤدي إلى تلفها بطبيعة الحال⁴.

¹ صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 27.

² أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 22.

³ فاروق فرنان، المرجع السابق، ص 15.

⁴ صالح خالد الشيخ، المرجع السابق، ص 18.

الفرع الثاني: تعبئة الحاويات

بعد اختيار الحاويات المناسبة المراد شحنها، يستوجب على الشاحن أو من يكلف بهذه العملية سواء كان الناقل أو أحد الشركات المتخصصة¹ القيام بعملية التعبئة بعد أن يتم إجراء الفحوصات اللازمة للحاويات من الخارج ومن الداخل وذلك للتأكد من صلاحيتها وقدرتها على تحمل المخاطر والحفاظ على محتواها² بشكل يصلح لمناولتها وانتقالها عبر وسائل النقل المختلفة كالسفن والشاحنات وعربات السكك الحديدية وذلك باتباع بعض التعليمات التي تهدف الى تطبيق وتجسيد المبادئ الأساسية الواجب احترامها عند تعبئة الحاويات من أجل ضمان سلامة الحمولة والأرواح البشرية والسفينة³، كالتأكد من خلوها من أي ثقب أو فتحات قد تسبب أضرار للبضاعة التي بداخلها وكذا سلامة الأقفال والأبواب والتأكد من إزالة أي ملصقات من على الحاويات التي كانت تخص شحنة سابقة ومن أنها مانعة لتسرب المياه وتفقد سلامة أجهزة التبريد مثلا في الحاويات المبردة بثبات درجة الحرارة داخلها بما يتناسب مع طبيعة البضائع المعدة للتعبئة⁴.

والمقصود بالتعبئة عملية وضع ورص وترتيب وتستيف وحدات البضاعة أو الطرود داخل الحاوية⁵ مع ضرورة تثبيت البضائع داخلها وتوزيع ثقلها بشكل متناسق لحمايتها من الضغوط التي تقع أثناء نقلها ومناولتها⁶، فالحمولة الخفيفة يستوجب رصها فوق الحمولة الثقيلة، والبضائع السائلة تحت الصلبة⁷، ومن أجل التقليل من تحرك البضائع داخل

¹ وفي العادة يلجأ المرسل (الشاحن) أو وكيله الى شركات متخصصة للقيام بعملية التعبئة نظرا لطبيعة بعض أنواع البضائع التي تستوجب في تعبئتها أدوات خاصة وعمال متخصصين وكذا الحاجة الى الدقة في التعامل معها كالزجاج والأثاث مثلا، انظر: محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 58، 59.

² فاروق فرنان، المرجع السابق، ص 43.

³ للمزيد من المعلومات أنظر:

"Code de bonnes pratiques OMI OIT CEE_ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (CODE CTU) janvier 2014, <https://unece.org>, on a visés le jour le 06 mars 2024, à 10h:25 min.

⁴ أيمن النحرأوى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 144، 145.

⁵ فاروق فرنان، المرجع السابق، ص 44.

⁶ لمعرفة المزيد من المعلومات حول قواعد توزيع الحمولة بالحاوية، انظر: أيمن النحرأوى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 153، 154.

⁷ المرجع نفسه، ص 155.

الحاويات يستوجب ملأ الفراغات بوضع دعامات إذا كان ذلك ضروريا وكذا استخدام ركائز أو أربطة تحزيم لمنع انزلاقها وتآرجحها مع مراعاة تثبيت الحمولة من الأمام تقاديا لسقوطها عند فتح باب الحاوية¹، وفي حال ما اذا كانت الحاوية تحتوي على أصناف كثيرة من البضائع سواء كانت تخص مصدر واحد فتسمى الشحن الكامل للحاوية FCL، أو الشحن الجزئي LCL الذي يركز على وضع بضائع عديدة مختلفة تعود لأشخاص مختلفين تكون بأوزان وأبعاد مختلفة تجمع في حاوية واحدة²، وفي كلتا الحالتين من الأفضل وضع عينات من كل صنف منها في مواجهة باب الحاوية لاختصار الوقت عند إجراء الفحص والتفتيش من طرف الجمارك³.

أما بالنسبة للبضائع الخطيرة يستوجب أثناء مناولتها وتعبئتها داخل الحاوية اتخاذ إجراءات وتدابير وقائية من أجل الحرص على سلامة الأفراد والبيئة البحرية والسفينة، واتباع التعليمات الدولية والمحلية أمر ضروري لتقادي خطورة هذه البضائع⁴، فمن المهم الحصول على جميع المعلومات التي تخص السلع الخطيرة من الشاحن⁵.

وينبغي أن يتولى مناولتها وتعبئتها ورسها عمال مدربين ومتخصصين وعلى دراية بكيفية شحنها على أن يكون المشرف على ذلك شخص مسؤول مُلم بالأحكام القانونية والمخاطر والتدابير الوقائية اللازمة التي يجب اتخاذها في حالات الطوارئ ومعرفة الطرق الصحيحة لإنجاح هذه العملية في ظروف آمنة لتقادي وقوع حوادث⁶، وذلك لتأثيرها السلبي سواء على البيئة البحرية والمنشآت القاعدية أو الكائنات الحية أو على صحة الانسان، فعند

¹ "Code de bonnes pratiques OMI OIT CEE_ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport, op.cit.

² فاطيمة زهرة شريف الماحي، الشراكة المينائية، امتياز نهائي الحاويات، المرجع السابق، ص 207.

³ أيمن النحراوى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 147.

⁴ تشرع كل دول العالم في وضع قوانين وقرارات التي تضمن أمن وسلامة نقل البضائع الخطيرة داخل اقليمها، ولذلك يجب أن يتماشى تصنيف وتغليف ونظام تعبئة البضائع الخطرة مع التشريعات في كل من: دولة المنشأ، الدولة المستوردة، الدولة التي تعبرها البضاعة (ميناء العبور) بالإضافة الى الالتزام بلاتحة تنظيم نقل البضائع الخطرة التي أصدرتها المنظمة الدولية البحرية "IMO" انظر: أيمن النحراوى، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، المرجع السابق، ص 24.

⁵ أنظر الملحق رقم 03.

⁶ شهاب عينونة، القواعد الخاصة بنقل البضائع الخطرة عن طريق البحر، مجلة القانون المجتمع والسلطة، كلية الحقوق، جامعة وهران 2 محمد بن احمد، العدد 02، الجزائر، سنة 2023، ص 269.

الانتهاء من شحنها في الحاويات يستوجب وضع العلامات والرموز والملصقات الخاصة بها في جوانب الحاويات بشكل تكون فيه كل البيانات واضحة للدلالة على خطورتها¹.

بعد الانتهاء من عملية التعبئة بشكل يتناسب مع شروط السلامة يتم إقفال أبواب الحاويات ووضع الأختام عليها بشكل يسهل فتحها عند إجراء التفتيش من طرف الجمارك، ليقوم الشاحن بتسليم الحاويات الى الناقل في المكان المتفق عليه سواء كان في موقعه أو في المصانع أو المستودعات أو في مناطق الشحن اللوجستية ليتم نقلها إلى ميناء الشحن لإتمام الإجراءات اللازمة لشحنها على سطح السفينة.

المطلب الثاني: المعاملات القانونية اللازمة في ميناء الشحن

يتطلب تنفيذ عملية شحن الحاويات من البلد المصدر الى البلد المستورد القيام ببعض الإجراءات الإدارية والجمركية وتحضير الوثائق اللازمة لمباشرة الأعمال المادية المتمثلة في الرص والتستيف والتثبيت على سطح السفينة.

إذ يستوجب على الشاحن بصفته صاحب البضاعة أن يقوم بتقديم جميع البيانات والمعلومات الصحيحة التي تخص البضاعة المحتويات للناقل والمتعلقة بعدد الطرود المعبئة ووزنها وكميتها والعلامات الضرورية للتعريف بها، فمن حق هذا الأخير فحص الحاويات المطلوب نقلها للتأكد من صحة محتواها ومواصفاتها باعتبارها ضرورية لإكمال بقية الوثائق لإجراء عملية الشحن².

اذ يتم ملأ بعض الاستثمارات والتي تسلم من قبل شركة الملاحة المكلفة بالنقل، وأخرى من المؤسسة المينائية والمتمثلة في:

1- طلب الشحن أو بيان الشحن: يحرر على استمارة مقدمة من طرف شركة الملاحة يسمى بـ Déclaration d'embarquement³ يقدم من المسؤول عن عملية الشحن الى

¹ أيمن النحرأوى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 147.

² إلهام عزائز، المرجع السابق، ص 279.

³ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 79.

وكيل السفينة بميناء الشحن إذ يجب أن يتضمن هذا الطلب كافة البيانات المطلوب اثباتها من طبيعة ونوع ووزن الحاويات وكذا البضاعة المعبئة¹.

2 - إذن الشحن: عندما يتم اطلاع الناقل أو وكيله مقال المناولة على هذه المعلومات يتم تحرير إذن بالشحن permis de chargement يوجه من قبل وكيل السفينة الى ربان السفينة التي سيتم الشحن عليها ليسمح لهم بشحن الحاويات على سطح السفينة².

3 - إيصال مؤقت: بعد تسلّم الناقل أو وكيله الحاويات يسلم الشاحن إيصال مؤقت récu provisoire بما سيتم شحنه، يوقع من طرف ضابط الملاحة الذي يشرف على عملية الشحن³.

4 - سند الشحن: تجمع هذه الوثائق المذكورة في دفتر مطبوع يسمى تذكرة السطح billet de bord يستبدل قبل الإبحار بسند الشحن le connaissement يصدره الناقل نيابة عن الشاحن بعد استلام البضاعة المحتويات والتأكد من صحة المعلومات التي يقدمها الشاحن وأخذها في عهده⁴ وقد نصت على ذلك المادة 748 من القانون البحري الجزائري حيث جاء فيها "بعد استلام البضائع يلتزم الناقل أو من يمثله بناء على طلب الشاحن، بتزويده بوثيقة شحن تتضمن قيودا بهوية الأطراف والبضائع الواجب نقلها وعناصر الرحلة الواجب اتمامها وأجرة الحمولة الواجب دفعها".

كما أوضحت المادة 752 من نفس القانون البيانات التي يصرح بها الشاحن في وثيقة الشحن، الا أن ظهور الحاويات في مجال النقل البحري أدى الى ادخال بيانات أخرى في وثيقة الشحن على نحو يجعلها تتلاءم مع الحاويات تتمثل بعضها في:

¹ حليم دحو، رواني بو حفص، إجراءات الاستيراد والتصدير، محاضرات في تقنيات الاستيراد والتصدير، قسم العلوم التجارية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارة وعلوم التسيير، جامعة غرداية، الجزائر، سنة 2018 - 2019، ص 23، على الموقع <http://dspace.univ-ghardaia.dz>، تمت مراجعته بتاريخ 6 مارس 2024، على الساعة 10:30 دقيقة.

² محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 1995، ص 45.

³ المرجع نفسه، ص 45.

⁴ أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 109.

- العلامات الرئيسية اللازمة للتعرف على البضاعة المحتويات، فعلى الشاحن وضع العلامات مطبوعة بشكل ظاهر على الحاويات، بحيث تبقى قراءتها ممكنة وواضحة¹.
 - عدد الطرود وكمية البضائع ووزن الحاوية².
 - عدد الحاويات ونوعها والأرقام المعروفة لها³.
 - الحالة الظاهرة للحاوية أي ما يمكن ملاحظته بالعين المجردة على بدن الحاوية⁴.
- وقد ظهرت صور جديدة لسندات الشحن تختلف في بعض وظائفها عن الوظائف التقليدية لسند الشحن المعروف، مثل تذكرة النقل البحري، تذكرة النقل بالخطوط المنتظمة، إيصال بيانات البضاعة، وهي سندات غير قابلة للتداول لذلك تصدر مختومة بكلمة "غير قابل للتداول"⁵.

5 - وصل الاستلام: كما يتم تحرير وصل الاستلام bon de livraison لاحقاً من قبل عون السفينة مقابل وثيقة الشحن ليمنحها للشاحن أو وكيله كوصل عن شحن البضائع المتواجدة على متن السفينة وتسليمها للناقل وبالتالي مسؤولية التكفل بالبضائع تكون على عاتقه⁶.

6 - تحرير بوليصة الشحن: وهي عبارة عن وثيقة تعتبر كوصل تسلّم البضاعة ومستند يؤكد ملكيتها للجهة المذكورة فيها والمحركة لأمرها، يصدر من خطوط الملاحة بعد إبحار السفينة تحتوي على تفاصيل الشاحن والمرسل إليه وتفاصيل البضائع المشحونة، تستخدم كإثبات بأن الشحنة قد غادرت وكانت محملة على متن السفينة، حيث تقدم نسخة منها

¹ إلهام عزازيز، المرجع السابق، ص 280.

² المرجع نفسه، ص 280.

³ المرجع نفسه، ص 281.

⁴ المرجع نفسه، ص 282.

⁵ أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 161.

⁶ نهى شيروف، المرجع السابق، ص 189.

لشاحن بعد عملية الشحن وترسل نسخة منها إلى المرسل اليه الذي يعتبر مالكا للشحنة بمجرد حصوله عليها¹.

هذا ويقوم الشاحن أو وكيله بملاأ استمارات أخرى تسلم من قبل السلطة المينائية تسمى la mise à quai تكون على شكل 07 نسخ تقدم لكل من الناقل، الشاحن، ووكيل الشحنة أو المقاول، الضابط الثاني للسفينة، مصلحة الجمارك، مصلحة الشرطة، مصلحة التخليص، بموجبها يتحصل على إذن الموافقة بإدخال الحاويات إلى الميناء².

لتنتم بعدها مراقبة الحاويات من قبل أعوان شرطة الميناء المستقبلين المكلفين بالمراقبة وذلك بالاطلاع على بعض الوثائق من أجل السماح بإدخال البضائع المعبئة في الحاوية، لتباشر بعدها الجمارك تفتيشها باعتبارها أحد أهم الأطراف في السلسلة اللوجستية للتجارة الدولية، بحيث تفرض رقابتها في عمليات التصدير والاستيراد لضمان الأمن والأمان للدولة والمواطن³.

فلكي يتم استعمال الحاويات في النقل البحري للبضائع داخل الإقليم الجمركي وتحت الختم الجمركي يستوجب أن تتوفر فيها شروط تضعها إدارة الجمارك تسهل لها ممارسة مهام المراقبة والفحص كأن تكون الحاوية مهيئة بشكل يمكنهم من وضع الأختام الجمركية بطريقة سهلة وفعالة وأن تكون كل الفضاءات المعدة لاحتواء البضائع سهلة الدخول اليها للمراقبة من طرف أعوان الجمارك⁴.

ويجب أن تكون البضاعة المعبئة موضع تصريح مفصل يقوم بإيداعه المصريح لدى الجمارك على مستوى المفتشية الرئيسية للأقسام، فهو عبارة عن وثيقة تحرر وفقا لأشكال قانونية والتي يبين فيها النظام الجمركي المراد تحديده للبضائع، ويقدم العناصر المطلوبة لتطبيق الحقوق والرسوم الخاصة بها، وسيتم التفصيل أكثر في إجراءات الجمركة في المبحث الثاني لاحقا.

¹ حليم دحو، رواني بو حفص، الموقع السابق، ص 37.

² مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 81.

³ نهى شيروف، المرجع السابق، ص 181.

⁴ المرجع نفسه، ص 190.

وبعد الانتهاء من التفتيش يتم وضع الختم الجمركي والتأمين على الحاويات لتصبح معدة ومهيئة للشحن، ليتم بعدها حجز أماكن في الساحات المخصصة لها في الميناء أو في المخازن المؤقتة أوفي مستودعات الجمارك لوضعها فيها الى أن يحين موعد شحنها على سطح السفينة¹.

المطلب الثالث: مباشرة عملية الشحن

يتم الشحن على سطح السفينة وفقا لما تتطلبه مقتضيات السلامة البحرية طبقا للأصول الفنية المتعارف عليها من أجل المحافظة على الحاويات ومحتواها، وهذا ما سيتم التطرق اليه في هذا المطلب في (الفرع الأول) الشحن على سطح السفينة، وفي (الفرع الثاني) رص وتستيف الحاويات في العنابر وعلى السطح وفي (الفرع الثالث) عملية الشحن الفعلي للحاوية على سطح السفينة.

الفرع الاول: الشحن على سطح السفينة

تتم عملية الشحن برفع الحاويات الموجهة للتصدير من على رصيف الميناء لتحميلها على السفينة ووضعها داخل العنابر أو على السطح، والأصح هنا أن يتم الشحن في عنابر السفينة الا أنه يجوز للناقل شحن الحاويات على سطح السفن التقليدية بشرط أن لا يحد ذلك من أمن الرحلة وأن يكون الشاحن على علم ودراية بالعملية وأن يحصل الناقل على الموافقة المسبقة له²، وإلا فلصاحب البضاعة (الشاحن) الحق في الحصول على تعويض كامل عن الأضرار الناتجة عن تلف وهلاك الحاويات ومحتواها مع تجريد الناقل من حقه في تحديد مسؤوليته إذا تم الشحن دون أخذ إذن منه³، وهذا ما جاء في المادة 774 من القانون البحري الجزائري إذ نصت على أنه: "لا يجوز تحميل البضائع على سطح السفينة إلا ضمن الشروط التي لا تحد من أمن الرحلة وعندما يكون التحميل في هذه الحالة نظاميا ومتعارفا

¹ نصت المادة 51 مكرر من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، على "بعد إتمام الإجراءات الجمركية، يجب وضع البضائع المعدة للتصدير في المخازن المؤقتة أو في المستودعات الجمركية، في انتظار إرسالها الى الخارج...".

² أمينة بورطال، إشكالية الشحن على سطح السفينة في قانون النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، العدد 05، الجزائر، سنة 2017، ص 170.

³ أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 123.

عليه بوجه العموم، وفي حالة تحميل البضائع على سطح السفينة يجب على الناقل إعلام الشاحن بذلك ما عدا في حالة ما إذا كان التحميل قد تم بالاتفاق مع الشاحن"، وهذا باعتبار أن حمولة السطح أكثر تعرضا للهلاك والمخاطر مقارنة مع الحاويات المرصوفة داخل العنابر¹.

الا أنه في حالة الشحن في سفن الحاويات المصممة خصيصا لنقلها والمجهزة بتقنيات حديثة تسمح بالشحن على سطحها لا يحتاج الموافقة المسبقة من الشاحن فغالبا ما يتوقع شحن بضاعته المحتوات على السطح².

الفرع الثاني: رص وتستيف الحاويات في العنابر وعلى السطح

لا يمكن أن تتم عملية الشحن بطريقة عشوائية بل تحتاج للقيام برص وتثبيت وتستيف الحاويات في عنابرها وعلى سطحها وهي عملية مرتبطة بالشحن وهذا ما يتطلب احترام قواعد ومعايير محددة³، واستخدام وسائل ومعدات خاصة بالمناولة تختلف باختلاف نوع الحاويات ومكان رسو السفينة، وكذا الاستعانة بعمال محترفين ذوي خبرة وكفاءة⁴ كما سبق وأشرنا سابقا للقيام بأعمال المناولة وذلك لتوفير الحماية والسلامة سواء للعنصر البشري أو السفينة أثناء الشحن.

إذ يقصد برص وتستيف الحاويات تعيين موضعها لترتيبها وتنظيمها وتوزيعها على مختلف الأماكن المخصصة لاستقبالها داخل عنابر السفينة أو على السطح بطريقة نظامية تقيها خطر الهلاك وتحفظ للسفينة توازنها أثناء الرحلة البحرية⁵، مما يجعل لهذه العملية تأثير قوي على ثبات واتزان السفينة وسلامتها إذ تتم بمعرفة الربان فهي تدخل ضمن

¹ أمينة بورطال، المرجع السابق، ص 178.

² أسامة عبد العزيز، المرجع السابق، ص 123.

³ مريم كريد، الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 348.

⁴ انظر المادة 914 من القانون البحري الجزائري.

⁵ مريم كريد، الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، المرجع السابق، ص 353.

اختصاصاته الفنية وتحت اشرافه ومسؤوليته نيابة عن الناقل سواء قام بها رجال الطاقم أو مقاول المناولة وذلك للاطمئنان على أنها مطابقة لشروط السلامة¹.

نوعين من الرص، الرص الذي يتعلق بالمحافظة على توازن السفينة أثناء الرحلة البحرية ويسمى بالرص الملاحي، والرص الذي يتعلق بالمحافظة على البضائع أثناء النقل من مخاطر البحر ويسمى بالرص التجاري².

الفرع الثالث: عملية الشحن الفعلي للحاوية على سطح السفينة

تتم عملية الشحن على متن السفينة من خلال رسوها بمحاذاة الرصيف، حيث يتم تحميل الحاويات باستخدام الروافع المناسبة المتاحة في ميناء الشحن كرافعات الرصيف³، ووفق مخطط الشحن⁴ الذي يعد بواسطة الضابط الثاني تحت مسؤولية الربان⁵ ويراعى في اعداده بعض العناصر المتمثلة في عدد الحاويات المراد شحنها، أنواع وأشكال وأبعاد الحاويات ومحتواها، الطاقة الاستيعابية الشاغرة في السفينة وكذا هيكلها ونوعها⁶، وكل هذه المعلومات تساعد في ضبط خطة لرص الحاويات بشكل آمن مما يحافظ على سلامة البضائع المحتويات وتوازن السفينة.

وبعد أن يتم تحضير خطة الشحن ووسائل المناولة اللازمة، يحدد موقع الحاوية المراد شحنها داخل الساحات المخصصة لها في محطة الحاويات وذلك بتحديد رقم الحاوية والمنطقة المتواجدة بها والصف المرصوفة به ورقم الطبقة من أجل تمكين عامل الونش من التوجه إليها لإحضارها ووضعها بجانب الرصيف المحاذي للسفينة تحضيراً لعملية الشحن

¹ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، سنة 2002، ص 258.

² محمد السيد الفقى، المرجع السابق، ص 94.

³ كميلة اعراب، الموقع السابق، ص 270.

⁴ مخطط الشحن: عبارة عن رسم تخطيطي مجمع وموضح لعناصر السفينة، يحدد فيه مكان كل حاوية لتوضع في مكانها الصحيح سواء في العنابر أو على السطح مما يسهل عملية تحريك الحاويات اثناء الشحن، انظر: ايمن النحرولى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص ص 93، 94، كما هو موضح في الملحق رقم 04.

⁵ كمال حمدي، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2008، ص 51.

⁶ فاطيمة زهرة شريفة الماحي، التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن احمد، العدد 03، الجزائر، سنة 2016، ص 89.

الفعلي¹، وتعتمد في ذلك على الروافع كما سبق ذكرها، وتتم عملية الرفع بحذر مع مراعاة طبيعة ونوع ووزن الحاوية وكذا البضاعة المحتويات، وذلك للحفاظ على محتواها وتجنب سقوطها وانزلاقها، فيتم الشحن بطريقة موزعة على السطح لكلا الجانبين الأيمن والأيسر بالتوالي على قدر الإمكان بدءاً من نهاية الجانبين في اتجاه منتصف السفينة للحفاظ على توازنها²، فيتم وضعها في المكان المخصص لها في عنابر السفينة، بحيث يتم انزالها في فتحة العنبر مباشرة³، أو نقلها على السطح بواسطة وسائل تثبيت آلية⁴.

كما يتم التستيف بطريقة منظمة وطبقاً للأصول الفنية المتعارف عليها، فالحاويات الخفيفة ترص فوق الثقيلة والحاويات الفارغة فوق المعبئة، أما الحاويات المبردة توضع بمحاذاة مصادر الطاقة على سطح السفينة ليتم تزويدها بالتيار الكهربائي، أما بالنسبة لحاويات البضائع الخطيرة فيتم رصها بشكل تكون فيه العلامات والرموز الدالة على خطورة محتواها واضحة كما يتم رفع راية حمراء على سطح السفينة للدلالة على وجود السلع الخطيرة وذلك لاتخاذ كافة التدابير اللازمة أثناء نقلها ومناولتها في ميناء التفريغ⁵.

وبعد أن تتم عملية الرص والتستيف تقفل العنابر ويتم ربط وتحزيم الحاويات وتثبيتها على السطح مع بعضها البعض بواسطة أدوات تثبيت وتحزيم⁶ خاصة مثل الأقفال الملتوية، لتصبح كتلة واحدة متناسقة مع هيكل السفينة مما يزيد من قوة ثباتها على السطح حتى لا تتأثر الحاويات ومشمولها من البضائع بحركة السفينة أثناء الابحار⁷.

¹ أيمن النحراوى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 301.

² في الوقت الراهن عادة ما تجهز معظم سفن الحاويات الحديثة بنظام صابورة (مياه الاتزان) يعمل اوتوماتيكياً للمحافظة على اتزان السفينة، فليس من الضرورة تنفيذ هذه الطريقة، انظر: أيمن النحراوى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 74.

³ العنابر: هي عبارة عن خلايا تسندها أربع قضبان حديدية تعد جزء من بناء السفينة، انظر: محمد غريب عبد العزيز، المرجع السابق، ص 131.

⁴ ليلى قماز، المرجع السابق، ص 68.

⁵ هذا ما صرح لنا به السيد "مبارك مسعود أودينا" رئيس الرصيف بالمؤسسة المينائية لولاية سكيكدة خلال الزيارة الميدانية لنا التي تم اجرائها يوم 4 مارس 2024، على الساعة 10:10 صباحاً.

⁶ أدوات التثبيت تكون على شكل قضبان من الصلب أو الأسلاك أو السلاسل بحيث تتناسب مع الاجهادات المختلفة وعادة تثبت في زوايا قاعدة الحاوية، انظر: أيمن النحراوى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 73.

⁷ المرجع نفسه، ص 73.

بعد الانتهاء من تنفيذ العمليات سابقة الذكر تصبح السفينة معدة ومهيئة لإتمام الرحلة البحرية.

المبحث الثاني: إجراءات تفريغ الحاويات

يعرف التفريغ بأنه العملية المادية التي تتضمن إنزال الحاويات من السفينة ووضعها على رصيف الميناء¹، وذلك بعد الانتهاء من عملية فك الحاويات وإخراجها من عابرها السفينة²، فهي عملية عكسية تقابل رص الحاويات في ميناء الشحن³.

ولتفريغ الحاويات وإنزالها من ظهر السفينة بشكل فعال وآمن يتوجب اتباع الخطوات والإجراءات القانونية المطلوبة بهدف ضمان سلامة الحاويات وحماية البضائع المنقولة، ولمعرفة هذه الإجراءات التي يستوجب اتباعها سنقسم المبحث الى ثلاثة مطالب تتمثل في البيانات والوثائق اللازمة في ميناء التفريغ في (المطلب الأول)، فك وإنزال الحاويات من سطح السفينة في (المطلب الثاني) والتخليص الجمركي في (المطلب الثالث).

المطلب الأول: البيانات والوثائق اللازمة في ميناء التفريغ

من أجل مباشرة أعمال التفريغ ميدانيا لا بد من اتباع الإجراءات اللازمة وتقديم المعلومات الضرورية، وهذا ما سنتطرق اليه في هذا المطلب من خلال فرعين نتناول في (الفرع الأول) المعلومات المقدمة للسلطة المينائية قبل وصول السفينة، أما في (الفرع الثاني) سنتناول بعض الوثائق اللازمة لتفريغ الحاوية.

¹ خديجة بلحاج، التنظيم الدولي لنقل الحاويات عن طريق البحر، المرجع السابق، ص 81.

² مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 22.

³ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 99.

الفرع الأول: المعلومات المقدمة للسلطة المينائية قبل وصول السفينة

قبل وصول السفينة الى ميناء التفريغ بثمانى وأربعين (48) ساعة على الأقل¹ يجب أن يُشعر وكيل السفينة على مستوى المنصة الرقمية "APSC"² لدى السلطة المينائية بمكان وجودهم وذلك لتجهيز أماكن التفريغ الخاصة وحجز مركز الرصيف، حيث يقوم بإخطار السلطة المينائية قبل وصولها بتصريح حول عرض وطول وغطس السفينة من أجل اطلاعها على هذه المعلومات وتخصيص أو حجز أحد الأرصفة المتاحة التي تتلاءم قدر الإمكان مع حجم السفينة ومع طولها وعرضها وعمقها، لأن لكل رصيف مميزات وخصائص تختلف من رصيف لآخر فإذا كان الرصيف الفارغ أو الشاغر لا يناسب خاصيات السفينة فيجب على السلطة المينائية إبقاء سفينة الحاويات في عرض البحر لمدة قد تتجاوز أربعة وعشرون (24) ساعة الى أن يتم تفريغ وتجهيز أحد الأرصفة المناسبة لها فتقوم السلطة المينائية بتوجيه السفينة اليه لمباشرة عملية التفريغ³، وكذا تحديد وإعطاء البيانات⁴ المتعلقة باسم السفينة ورايتها وساعة وصولها للميناء مع مدة التوقف المتوقعة والخاصيات الأساسية لها والمتمثلة في (الحمولات الكلية والصادفية، الطول والعرض، مسحوب الماء الأقصى لها)⁵، ويقدم تصريح حول عدد الحاويات المراد تفريغها بهذا النهائي، مع تحديد طبيعتها ما إذا كانت عادية أو مبردة وكذا خصائص البضاعة المحتوات ونوعها وطريقة تسيورها خاصة

¹ المادة 73 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01، والتي جاء فيها "يجب أن يشعر مجهزة السفينة أو السمسار البحري أو وكيلها السلطة المينائية قبل وصول سفنهم إلى الميناء بثمان وأربعين ساعة 48 على الأقل أو عند انطلاقهم من الميناء السابق على الأكثر، عندما يقع هذا الأخير على مسافة تقل مدة قطعها أربعة وعشرين 24 ساعة وذلك لحجز مركز على الرصيف".

² "APCS": اختصار لكلمة (Algeria Port Community System) هي منصة رقمية وضعتها وزارة النقل تتمثل في نظام إلكتروني يربط بين المؤسسة المينائية وإدارة الجمارك، تهدف الى تسهيل عمليات المناولة والتخليص الجمركي في الموانئ الجزائرية.

³ هذا ما صرح لنا به السيد "مهدي بوقرو" رئيس قسم المناولة والسيد "الياس حركات" رئيس قسم التشوين بالمؤسسة المينائية لولاية سكيكدة، خلال الزيارة الميدانية التي تم إجراؤها يوم 18 مارس 2024، على الساعة 09:30 صباحا، وذلك بهدف معرفة المعلومات المقدمة للسلطة المينائية قبل وصول السفينة الى الميناء.

⁴ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 86.

⁵ المرجع نفسه، ص 86.

البضائع الخطيرة¹، فيجب تداولها طبقاً للقواعد الصادرة من المنظمة البحرية "IMO"² ليتم اتخاذ الإجراءات والاحتياطات اللازمة³.

وتتلخص كل هذه الإجراءات في قيام وكيل السفينة بإعداد وثيقة الرسو التي تدون بها كل المعلومات والبيانات الخاصة بالسفينة والبضاعة المحتويات⁴، ومن جهة أخرى يقوم الناقل بإخطار صاحب البضاعة بوصول السفينة إلى ميناء التفريغ ويكون ذلك عن طريق إعلان في الصحف تقدم لشركات الملاحة التابعة لها السفينة⁵، كما يقوم بتصريح إلى السلطة المينائية حول وضعية السفينة وشروط الأمن ووسائل التفريغ الموفرة على متن السفينة⁶، بعدها تقوم السلطة المينائية بتقديم رخصة الدخول إلى الميناء وهذا بعد تخلص البضائع ومرورها على مصلحة الجمارك⁷.

وقبل أن تتم عملية التفريغ وتسليم البضائع تقوم مصلحة قيادة السفن "مديرية القبطنة" Direction de la capitainerie بعقد اجتماع كل يوم صباحاً⁸ ويحضر به ممثلين ورؤساء المديريات الموجودة على مستوى الميناء، كما يتم عقد اجتماع آخر وذلك برئاسة رئيس المنطقة والأطراف السابقة ذكرهم لتحديد المعدات والآلات اللازمة والعمالة المطلوبة، فكلما ارتفع عدد الحاويات كلما تطلب الأمر آلات وعمال أكثر لإتمام عملية التفريغ بعد

¹ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 86.

² المنظمة البحرية الدولية "IMO" هي منظمة دولية تأسست سنة 1948 تحت اسم المنظمة البحرية الاستشارية، حيث تتخذ سلسلة من التدابير لتحسين الأمان للسفن سواء ببناء الهياكل الثنائية أو تدريب الطواقم ومن أهدافها: العمل على تحسين الأمان في البحار، مكافحة التلوث البحري وتأسيس نظام دولي لنداءات الاستغاثة وعمليات البحث والإنقاذ، ولمزيد من المعلومات انظر موقع ويكيبيديا الموسوعة الحرة www.wikipedia.org، تمت مراجعته بتاريخ 29-04-2024، على الساعة 20:30 دقيقة.

³ أيمن النحراوى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 83.

⁴ محمد أمين شيخي، المرجع السابق، ص 105.

⁵ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 87.

⁶ المرجع نفسه، ص 87.

⁷ المرجع نفسه، ص 87.

⁸ المرجع نفسه، ص 87.

تقديم طلب لمديرية المناولة¹، ويقدم كل يوم بعد انعقاد الاجتماع جدول يومي للعمل يُمضى عند نهاية عملية التفريغ من طرف الناقل والمرسل اليه².

وعند وصول السفينة الى الرصيف ورسوها تربط بالحبال مع مراجعة خطة التفريغ مع ربان السفينة³ والتي تعد جزء أساسي من الخطة الرئيسية لتفريغ السفينة والتي تصدر عن المركز الرئيسي للشركة الملاحية لتوضيح أماكن الحاويات وطريقة تستيفها داخل العنابر وعلى سطح السفينة⁴، ويضع في الخطة مجموع أوزان الحاويات في كل عنبر لمعرفة تأثير تفريغ شحنة العنبر على توازن السفينة⁵

الفرع الثاني: الوثائق اللازمة في ميناء التفريغ

بمجرد أن يتم الرسو يقوم رئيس المخزن بفتح دفتر الفهرس يسجل فيه الحاويات المفرغة ومكان كل حاوية داخل الساحات والمخازن والسطوح الترابية⁶، ليتم بعدها تحضير الوثائق اللازمة من أجل تفريغ الحاويات في ميناء الوصول وتسليمها لصاحب الحق فيها، نجد من بينها:

أ/ **بيان الحمولة⁷**: الذي يعد وثيقة ذات أهمية لتفريغ الشحنة يحرر من طرف وكيل السفينة في ميناء الشحن على أساس وثائق الشحن لصالح المجهز وأعوان النقل في الموانئ، والفائدة منه هو التعريف بصفة عامة عن الخاصيات الأساسية للسفينة (اسمها ووزنها الخام والصابي وجنسيته) مع اسم ربان السفينة وميناء تحميل السفن وكذا رقم وثيقة الشحن نوع وطبيعة البضائع المحتوات مع ذكر اسم الشاحن واسم وكيل السفينة⁸.

¹ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 87.

² المرجع نفسه، ص 88.

³ أيمن النحراوى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 84.

⁴ المرجع نفسه، ص 89.

⁵ المرجع نفسه، ص 89.

⁶ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 89.

⁷ أنظر الملحق رقم 05.

⁸ نهى شيروف، المرجع السابق، ص 189.

ب/ إشعار الوصول: هو عبارة عن وثيقة رسمية يصدرها الناقل البحري ليبلغ المستورد بوصول شحنته الى ميناء التفريغ بسلام للبدء في إجراءات التخليص الجمركي لتسلمها.

ج/ قائمة التعبئة والتغليف: هي وثيقة تحتوي على معلومات مفصلة لما تحتويه الحاوية من بضائع¹.

بالإضافة الى بيان الحمولة وقائمة التعبئة والتغليف نجد سند الشحن وكذا التصريح المفصل وبوليصة الشحن كما سبق ذكرها وكلها وثائق تستخدم للتخليص الجمركي للبضائع المحتوات وإثبات ملكيتها للمرسل إليه في ميناء الوصول وضمان سير التجارة الدولية بسلاسة وشفافية وأمان.

المطلب الثاني: فك وإنزال الحاويات من ظهر السفينة

إذا وصلت السفينة الى ميناء التفريغ بسلام يتوجب على عمال المناولة الصعود فوق سطح السفينة، ومن ثم فوق الحاويات لفك أدوات التثبيت² تحضيراً لعملية الإنزال والتفريغ من أجل ضمان سلامة الحاويات والبضائع من التلف والهلاك وذلك لتحقيق توازن السفينة أثناء التفريغ، وبناءً على ذلك سنتطرق الى عملية فك الحاويات في (الفرع الأول) وتفريغ الحاويات وإنزالها من سطح السفينة في (الفرع الثاني).

الفرع الأول: فك الحاويات

بعد وصول السفينة الناقلة للحاويات الى ميناء التفريغ ورسوها على الرصيف لا بد من مباشرة عملية فك الحاويات³، وذلك بنزع أدوات التثبيت والتحزيم من الكابلات والمزاليج والحبال⁴ كما سبق ذكرها، ويتم فك أجهزة التبريد ومصادر الطاقة التي تم وصلها بها عند الشحن⁵.

¹ هذا ما صرح لنا به السيد "مهدي بوقرورة" رئيس قسم المناولة خلال زيارتنا الميدانية للمؤسسة المينائية بولاية سكيكدة يوم

18 مارس 2024 على الساعة 11:30 صباحاً، وذلك بهدف معرفة الوثائق اللازمة في ميناء التفريغ.

² أيمن النحراوى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 298.

³ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 449.

⁴ أيمن النحراوى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 298.

⁵ فاروق فرنان، المرجع السابق، ص 81.

وتعد عملية فك الحاويات وإخراجها من العنابر وتقريبها من حافة السفينة¹ في ميناء الوصول مرحلة تمهيدية لعملية التفريغ التي تليها² إذ لا سبيل للبدء في عملية التفريغ قبل فك الحاويات³.

وكما سبق ذكره تتم هذه العملية تحت مسؤولية الريان باعتباره ينوب الناقل أو مقاول المناولة أثناء التفريغ للحفاظ على توازن السفينة⁴ بما يضمن سلامة الحاويات والبضائع من التلف والهلاك كما يجب على مقاول المناولة أن يقوم نيابة عن الناقل بالحفاظ على سلامة الحاوية وأن يقوم بحراستها خلال فترة تواجدها على الرصيف أو في الساحات المخصصة لها في الميناء الى أن يتم تسليمها الى صاحب الحق فيها أو أن يقوم بها الناقل البحري بنفسه⁵.

وذلك حسب ما جاء في نص المادة 780 من القانون البحري الجزائري "بعد وصول السفينة الى مكان الوصول المتفق عليه يبدأ الناقل بعمليات فك وإنزال البضائع بنفس العناية..... مع مراعاة أعراف ميناء التفريغ"، بمعنى أن يقوم الناقل البحري ببذل عناية اتجاه الحاويات خاصة التي تحتوي على بضائع حساسة لأشعة الشمس فيجب وضعها في سطوح مغطاة وتوصيل التيار الكهربائي لتشغيل أجهزة التبريد الخاصة بالحاويات المبردة⁶ وعند الانتهاء من العملية تليها عملية الإنزال من ظهر السفينة.

¹ فاروق فرنان، المرجع السابق، ص 81.

² المرجع نفسه، ص 81.

³ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء 01، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية، القاهرة، مصر، سنة 2002 - 2003، ص 41.

⁴ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 449.

⁵ فاروق فرنان، المرجع السابق، ص 81.

⁶ المرجع نفسه، ص 81.

الفرع الثاني: تفرغ الحاويات وإنزالها من ظهر السفينة

بعد الانتهاء من عملية فك الحاويات وإخراجها من العنابر تبدأ عملية تفرغ الحاويات من السفينة¹، ويقصد بالتفرغ إنزال الحاويات أو البضائع من فوق السفينة وذلك تمهيدا لنقلها الى الرصيف إذا كانت السفينة راسية بعيدة عنه²، وكقاعدة عامة يعني رفع الحاويات من على متن السفينة ووضعها على رصيف الميناء أو على قوارب التحميل التي تنقلها بدورها الى الرصيف³، ويتم التفرغ في ميناء الوصول⁴ المبين في وثيقة الشحن بناء على اتفاق الطرفين⁵ (الشاحن والمرسل اليه)، ويقع التفرغ على عاتق الناقل ما لم يتم الاتفاق على قيام الشاحن نفسه أو المرسل اليه أو تكليف مقاول المناولة بهذه العملية⁶.

حيث تبدأ هذه العملية بحمل البضائع بواسطة آلات ووسائل مخصصة لذلك من قبل عمال مؤسسة الموانئ ووضعها على الرصيف⁷، ومن بين هذه الوسائل والمعدات رافعات قنطرية متحركة تمتد على جانبي السفينة ورافعات الشوكية ذات حمولة متنوعة⁸ وهي رافعات قادرة على تفرغ الحاويات مباشرة من سطح السفينة وعادة ما تكون هذه الآلات طويلة وكبيرة بما يكفي لتصل فوق سطح السفينة لتنفيذ عملية التفرغ بشكل فعال.

كما تتم عملية تفرغ الحاويات بواسطة عمال الأوناش حيث يقومون بتفرغ أفقي اتجاه الجانب الآخر للسفينة البعيدة عن الرصيف حتى تنتهي هذه الطبقة تماما ثم تعاد العملية بنفس الطريقة على باقي الطبقات الى أن تنتهي عملية التفرغ⁹، ولتحقيق الميل الطولي وتوازن السفينة وجب على أعوان المناولة تحقيق التوازن بين تفرغ مقدمة السفينة وبين

¹ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 99.

² محمد بهجت عبد الله امين قايد، المرجع السابق، ص 108.

³ فاروق فرنان، المرجع السابق، ص 81.

⁴ كمال حمدي، القانون البحري، المرجع السابق، ص 344.

⁵ سليم بودليو، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار عنابة، الجزائر، سنة 2010 - 2011، ص 63.

⁶ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 99.

⁷ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفرغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 22.

⁸ أيمن النحراوى، موانئ الحاويات الدولية، المرجع السابق، ص 298.

⁹ المرجع نفسه، ص 298.

مؤخرتها أي يتم البدء بالحاويات الموضوعة على السطح أولاً¹، ليتم بعدها تفريغ الحاويات الموجودة داخل العنابر بنفس النظام بمعنى طبقة تلي طبقة في نفس الصف، ويعتمد في هذه العملية على رافعات الرصيف وكذا الرافعات المتحركة.

وباعتبار أن التفريغ من العمليات المادية يمكن إثباته بكافة الطرق² كما يمكن أن يثبت المقدار المفرغ بكل دليل³، هذا ويجري تفريغ الحاويات من وقت إعلان الربان بأن السفينة مستعدة لهذه العملية، وعلى هذا الأساس يجب إنزال الحاويات في المدة المتفق عليها في العقد⁴.

وإذا لم تحدد هذه المدة فيجب أن تكون عملية التفريغ في المدة التي يحددها العرف ويجب على الناقل أن يتخذ كافة الإجراءات اللازمة⁵ عند تفريغ الحاويات بعناية ودقة وحمايتها⁶ من أي تلف أو هلاك وإلا تحمل المسؤولية أمام الشاحن أو المرسل اليه⁷.

المطلب الثالث: التخليص الجمركي

كما ذكرنا في السابق أنه بعد تمام عملية تفريغ الحاويات تلي عملية تسليمها الى صاحبها ويقصد بهذه العملية أنها واقعة قانونية تتضمن الايجاب والقبول، فالناقل تتجه ارادته الى تسليم الحاوية الى صاحب الحق فيها وينتهي عقد النقل البحري للبضائع عندما يقبل المرسل اليه هذا التسليم بدون تحفظ⁸، وذلك بعد اتخاذ كافة الإجراءات الجمركية اللازمة وتخليص البضائع وفحصها ومعاينتها ماديا ووثائقيًا ودفع المصاريف والرسوم الجمركية وهذا ما سنتطرق اليه في فرعين هما فحص ومعاينة الحاويات في (الفرع الأول)، تسليم الحاويات في (الفرع الثاني).

¹ فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية، امتياز نهائي الحاويات، المرجع السابق، ص 88.

² محمد بهجت عبد الله امين قايد، المرجع السابق، ص 108.

³ كمال حمدي، النقل البحري، المرجع السابق، ص 34.

⁴ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، دون بلد، سنة 2011، ص 122.

⁵ المرجع نفسه، ص 122.

⁶ محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، الجزء 05، منشورات زين الحقوقية، مركز الشرق الأوسط الثقافي، بيروت، لبنان، سنة 2012، ص 240.

⁷ عادل علي المقدادي، المرجع السابق، ص 122.

⁸ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، المرجع السابق، ص 82.

الفرع الأول: فحص ومعاينة الحاويات

إن تحقيق أمن الحاويات وأمن النقل البحري يكون بمراقبة إدارة الجمارك سواء أثناء الشحن في ميناء القيام أو أثناء التفريغ في ميناء الوصول وذلك باتخاذ كافة التدابير الفعالة للتصدي للأفعال الإجرامية المرتكبة بواسطة الحاويات وذلك عن طريق فحص الحاويات فحصاً وثائقياً حيث يقوم أعوان الجمارك بالتأكد من توفر المعلومات الخاصة بالحاويات¹ المذكورة بالوثائق مثل سند الشحن وبيان الحمولة² ومطابقتها مع محتوى الحاويات والبضائع الموجودة داخلها، كما يتم فحصها طبقاً لبرنامج يتم وضعه على مستوى المفتشية الرئيسية لمراقبة العمليات التجارية والمفتشية للفصائل، ويقوم وكيل العبور بتقديم تصريح في المنصة الرقمية من أجل معرفة نظام الحاويات³ بمعنى الاطلاع على رقمها والوزن الخام والوزن الصافي⁴ ويقدم الملف للمفتش الرئيسي لتفتيش وفحص الوثائق المقدمة له، وهذا التصريح يساعد إدارة الجمارك على تحديد الحاويات التي ستكون محل مراقبة مادية دون اللجوء الى فحص جميع الحاويات التي تدخل الإقليم الجمركي⁵، وذلك حسب ما جاء في المادة 05 من قانون الجمارك الجزائري الفقرة (هـ) والتي تنص على "التدابير القانونية والتنظيمية التي تتخذها إدارة الجمارك للتأكد من صحة التصريح الجمركي وصحة وثائق الاثبات ومطابقة البضائع للبيانات الواردة في تصريح الوثائق"⁶.

كما تخضع الحاوية الى تفتيش ومعاينة مادية كما سبق ذكرها من طرف أعوان الجمارك بالاستعانة برجال تحميل البضائع حيث يقصد بالفحص المادي رقابة ظروف النقل

¹ خديجة بلحاج، التنظيم الدولي لنقل الحاويات عن طريق البحر، المرجع السابق، ص 78.

² مالك الخضري، دراسة وبحث حول الحاويات وأثرها على سلامة الموانئ، مجلة النقل الإلكترونية السورية، العدد 26، سنة 2023، ص ص 5، 4، على الموقع mot.gov.sy، تمت مراجعته بتاريخ 11 فيفري سنة 2024، على الساعة 13:35 دقيقة.

³ هذا ما صرح لنا به ضابط الجمارك بقسم المفتشية الرئيسية لمراقبة العمليات التجارية بالمؤسسة المينائية لولاية سكيكدة خلال الزيارة الميدانية لنا التي تم إجراؤها يوم 27 مارس 2024، على الساعة 14:00 مساءً، وذلك بهدف الاطلاع على مزيد من المعلومات حول فحص الحاويات من طرف إدارة ووحدات الجمارك.

⁴ ليلى قماز، المرجع السابق، ص 78.

⁵ خديجة بلحاج، التنظيم الدولي لنقل الحاويات عن طريق البحر، المرجع السابق، ص 176.

⁶ القانون رقم 04-17، المؤرخ في 16 فبراير 2017، يعدل ويتمم القانون رقم 07-79، المؤرخ في 21 يوليو 1979، المتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية، العدد 11، الصادر في 19 فبراير 2017.

والتخزين والتأكد من شروط تخزين السلع والبضائع داخل الحاويات¹، كما تتم الرقابة المادية للحاوية على المستوى الخارجي لها حيث يقوم أعوان الجمارك من التأكد من الترميز والترقيم وكذا سلامة الختم الجمركي الموضوع²، وقد نصت المادة 238 مكرر 1 من القانون الجمركي الجزائري على أنه: "يرخص لإدارة الجمارك أن توفر مقابل أجر، أختام الجمارك والمراقبة عن طريق الجهاز الكاشف للبضائع، وكل وسيلة لضمان سلامة العمليات والوثائق الجمركية".

وتكون الرقابة والفحص المادي على المستوى الداخلي ومحتوى الحاوية أيضا وذلك باستعمال التطبيقات التكنولوجية الحديثة في عمليات تداول البضائع³ حيث تقوم هذه التطبيقات بإعطاء صورة واضحة على محتويات الحاوية دون فتحها عن طريق اظهارها على شاشات تلفزيونية وذلك للتأكد من عدم حملها لأي مواد محظورة⁴.

كما يستعين أعوان الجمارك ببعض الأجهزة التقنية لفحص الحاوية ومعرفة محتواها وتتمثل هذه الأجهزة في:

- جهاز الكشف الإشعاعي Le Scanner، وجهاز الأندوسكوب: الذي يستخدم في الكشف عن محتويات الحاويات الضخمة⁵.

- نظام الأشعة السينية Scanner à Rayons X: يكشف محاولات تهريب المواد الممنوعة من خلال تحليل للصورة التي تعكسها الأشعة السينية عن محتويات الحاوية⁶.

- تقنية الكشف عن الممنوعات باستخدام النيوترونات l'analyse par activation neutronique: وتستخدم هذه التقنية للكشف عن البضائع المحتوات والتي يصعب النفاذ

¹ خديجة بلحاج، التنظيم الدولي لنقل الحاويات عن طريق البحر، المرجع السابق، ص 184.

² ليلي قماز، المرجع السابق، ص 79.

³ المرجع نفسه، ص 79.

⁴ مالك الخضري، المرجع السابق، ص 5.

⁵ المرجع نفسه، ص 5.

⁶ ليلي قماز، المرجع السابق، ص 80.

الى محتوياتها بالعين المجردة أو الكشف الإلكتروني والأهمية من هذا النظام هو القدرة على اكتشاف المخدرات داخل الحاويات المدسوسة بين البضائع¹.

- نظام إيفان لرصد دقات القلب Détecteur AVIAN de rythme le cardiaque حيث يقوم هذا النظام برصد دقات القلب للأشخاص المختبئين داخل الحاويات ويعتمد على مجساة تشبه الساعات الطبية توضع على الحاوية وتربط بجهاز كمبيوتر محمول يسهل نقله واستخدامه في أي موقع².

الفرع الثاني: تسليم الحاويات

بعد التأكد من السلامة الوثائقية والمادية للحاويات باعتبارها الوسيلة الجوهرية في عملية نقل البضائع المحتويات والتي تقوم بها المؤسسة المينائية وإدارة الجمارك³، والتي تليها مرحلة دفع الرسوم والضرائب الجمركية⁴ تأتي بعدها آخر عملية وهي عملية التسليم.

فمن الطبيعي أن تكون عملية تسليم الحاوية هي المرحلة الأخيرة في عقد النقل البحري لكونه واقعة قانونية والتي بتمامها ينقضي العقد، ويقع على عاتق الناقل إيداع الحاوية بعد تفرغها في المخازن الجمركية⁵ أو في المستودعات الخاصة بالميناء أو لدى الأمين لحساب المرسل إليه، وذلك بهدف المحافظة على البضائع الموجودة داخل الحاويات وحمايتها من الهلاك الى غاية تسليمها الى صاحب الحق فيها وذلك حسب الأجل المسموح به لمكوث البضائع وفقا لوضعية كل ميناء⁶، فيجب على الناقل أن يسلم الحاوية الى صاحب الحق فيها وهو المرسل اليه أو من ينوبه⁷ كأمين الحمولة ويتحقق ذلك عندما يتعلق الأمر بشحنة

¹ ليلي قماز، المرجع السابق، ص 80.

² المرجع نفسه، ص 81.

³ خديجة بلحاج، التنظيم الدولي لنقل الحاويات عن طريق البحر، المرجع السابق، ص 180.

⁴ وللمزيد من التفاصيل انظر المواد من 102 الى 108، من قانون الجمارك الجزائري القسم 5، بعنوان تصفية ودفع الحقوق والرسوم والمبالغ الأخرى المستحقة.

⁵ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 100.

⁶ انظر المادة 927 من القانون البحري الجزائري.

⁷ محمد السيد الفقي، المرجع السابق، ص 101.

واحدة تخص أشخاصا متعددين¹، حيث تنتقل حيازة الحاوية الى المرسل اليه ويتمكن من فحصها والتحقق من حالتها ومقدارها² وما إذا كانت مطابقة لمضمون ومحتوى العقد أم لا، كما يتوجب التحقق من هوية الشخص المستلم للحاوية قبل إتمام إجراءات التسليم لعبورها الإقليم البري.

وفي حال انقضاء الأجل المسموح به لمكوث البضاعة في الميناء أو في المستودعات الخاصة بالجمارك ولم يتقدم صاحب الحاوية لاستلامها، وبعد اصدار مسبق يوجه لصاحب البضاعة أو وكيله يكون رفع البضاعة أمرا إلزاميا³ فيتم تحويلها للمحشر (الضريبة) من طرف الجمارك وفي حال تجاوزت المدة المعمول بها في الميناء تحجز وتباع في المزاد العلني، فمعدل مكوث الحاوية في ميناء ولاية سكيكدة مثلا خمسة عشرة 15 يوم، وفي حال ما إذا تجاوزت المدة المعمول بها في الميناء والتي لا تتجاوز خمسة وسبعون 75 يوما ستقوم إدارة الجمارك بحجزها وبيعها في المزاد العلني⁴، كما تحول البضائع المستوردة المخالفة للقانون نحو المناطق المعينة لهذا الغرض⁵.

¹ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، سنة 2004، ص 80.

² كمال حمدي، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2002، ص 35.

³ انظر المادة 928 من القانون البحري الجزائري.

⁴ هذا ما صرح لنا به رئيس قسم المناولة السيد "مهدي بوقرورة" بالمؤسسة المينائية لولاية سكيكدة خلال زيارتنا الميدانية التي تم إجراؤها يوم 27 مارس 2024 على الساعة 10:00 صباحا.

⁵ انظر المادة 930 من القانون البحري الجزائري.

خاتمة

خاتمة

خلصنا في هذه الدراسة الى أن نظام الحاويات أصبح جزءاً لا يتجزأ من التجارة العالمية وأن مناولة الحاويات عبارة عن أعمال مادية تتمثل في الشحن والتفريغ وما يتبعها من عمليات أخرى.

ويمكننا القول بأن تحقيق الكفاءة والفعالية في عملية شحن وتفريغ الحاويات يتطلب الاستثمار في البنية التحتية للموانئ، وتطوير الأنظمة المعلوماتية وتدريب الكوادر البشرية، كما يتطلب الأمر التعاون بين مختلف الأطراف المعنية وتبني أفضل الممارسات العالمية في هذا المجال بمعنى أن التحسين في كفاءة هذه العمليات ينعكس إيجاباً على تكلفة النقل وتقليل الوقت مما يساهم في تعزيز التنمية الاقتصادية، فقد كشفت الدراسة عن سعي الجزائر من قبل سلطاتها المختصة لتطوير أنشطتها المينائية بصفة عامة ونشاط مناولة الحاويات بصفة خاصة وذلك من خلال الاستثمار في البنية التحتية لموانئها وتحديث المعدات، ومن جهة أخرى تؤكد هذه الجهود على أهمية هذا القطاع في دعم الاقتصاد الوطني وتعزيز التبادل التجاري مع العالم الخارجي، فقد انتقلنا من نظام تقليدي يعتمد على مناولة البضائع بشكل فردي الى نظام متكامل يستند الى استخدام الحاويات الموحدة باعتبار أنها ذات طبيعة خاصة تختلف عن غيرها من البضائع وهذا ما جعلها تؤثر على نشاط المناولة.

وفي ضوء ما تقدم يمكن أن نستخلص بعض النتائج التي توصلنا إليها من خلال هذا البحث ثم نذكر بعض التوصيات التي نراها ضرورية في هذا الصدد:

1/ النتائج:

- أدى استخدام الحاويات في نقل البضائع الى سرعة عمليات المناولة، اذ يتم تعبئة الطرود والسلع داخلها بحيث تصبح كتلة واحدة موحدة سهلة التداول والمناولة في الموانئ.
- نقص التجهيزات والآلات في الموانئ يؤدي الى تدني مستوى عمليات شحن وتفريغ الحاويات التي تستغرق مدة طويلة لإنجازها وهذا ما يؤدي الى زيادة في أوقات مكوث السفن في الميناء وتأخر الشحنات مما يؤثر سلباً على كفاءة عمل الموانئ.

- السعي المستمر لتحسين عمليات الشحن والتفريغ وذلك من خلال تبني التقنيات الحديثة وتطوير الكفاءات.
- يعد الموقع الجغرافي للجزائر باعتبارها من الدول الساحلية بالغ الأهمية حيث يحقق أرباح للدولة إذا تم الاهتمام أكثر بالموانئ وتطويرها والتوسع فيها لتصبح محل للتبادلات التجارية الدولية والاهتمام أكثر بالنشاطات المينائية وبالأخص نشاط مناولة الحاويات للرفع من أداؤها وتلبية احتياجات العملاء لتعزيز التجارة البحرية.
- إن التخطيط الدقيق لعمليات شحن وتفريغ الحاويات هو العامل الحاسم لنجاحها وزيادة كفاءتها وتقليل التكاليف.

2/ التوصيات:

وانطلاقا من النتائج التي تم التوصل اليها يمكن طرح التوصيات التالية:

- من الضروري وضع نصوص قانونية من طرف المشرع الجزائري لتنظيم نشاط شحن الحاويات وتفريغها واستخدامها في الموانئ خاصة مع تزايد استخدام الحاويات في النقل البحري للبضائع.
 - ضرورة تزويد الموانئ بمعدات ووسائل حديثة لمحاولة تسهيل عمليات مناولة الحاويات.
 - إجراء تعديلات واصلاحات على الهياكل الحالية للموانئ لمواكبة التطورات الحاصلة في مجال النقل البحري التي تسمح بتداول ومناولة الحاويات بشكل منظم وسلس.
 - لا بد من الاهتمام أكثر بمثل هذه المواضيع التي تشهد نقص كبير في الدراسات سواء من قبل الفقهاء أو الباحثين رغم أهمية نشاط مناولة الحاويات في الوقت الراهن.
- أخيرا ومن خلال دراستنا لهذا الموضوع يمكننا أن نتوقع أن يشهد نشاط مناولة الحاويات في المستقبل المزيد من الابتكارات التي ستساهم في زيادة الكفاءة وتحسين الخدمات المقدمة للعملاء.

الملاحق

الملحق رقم (01): المعلومات التي تطبع على باب الحاوية.



الملحق رقم (02): رقم السيل.



الملحق رقم (03): بيان حمولة البضاعة الخطيرة.

DANGEROUS GOODS MANIFEST
(IMO FAL Form 7)

(As required by SOLAS TA, Chapter VII, regulations 4.2 and 7-2.2, MARPOL, Annex III, regulation 4.2 and chapter 5.4, paragraph 5.4.3.1 of the IMDG Code)

Page Number 1

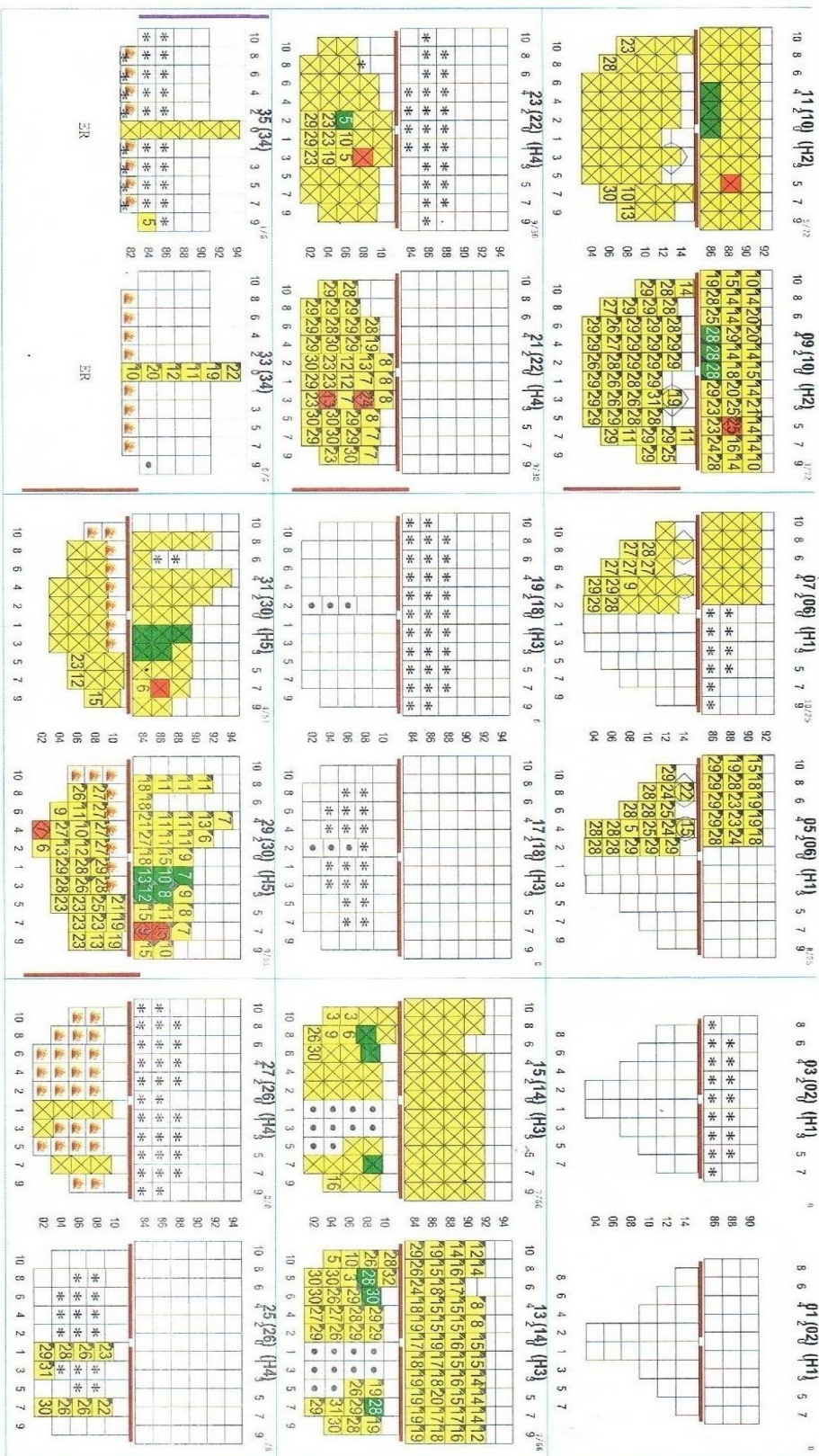
1.1 Name of ship: OMI OMI AEROLAN		1.2 IMO number: 8023481		1.3 Call sign: 9HA5991						
1.4 Voyage number: 246523334		2. Flag State of ship: MAU TA		3. Port of loading: Limbe <i>Narrative/General Manifest</i>						
				4. Port of discharge: SOEKORJA						
5. Storage Position	6. Reference Number	7. Marks & Numbers - Freight container Identification No(s) - Vehicle registration No(s)	8. UN Number	9. Proper Shipping Name (Technical Specifications)	10. Class (Subclass if Real(s))	11. Packing Group	12. Additional Information/Marks & Polaris/Flash point/etc.	13. Number and kind of packages	14. Mass (kg) or Volume (L)	15. EMS
		TONU3421354	3171	BATTERY POWERED VEHICLE & BATTERY POWERED EQUIPMENT	9				16000	F-A-S-I
		TONU3421354	3171	BATTERY POWERED VEHICLE & BATTERY POWERED EQUIPMENT	9				2260	F-A-S-I
		OMALU2166741	3077	ENVIRONMENTALLY HAZARDOUS SUBSTANCE, SOLID, N.O.S.	9	III			7000	F-A-S-I
		OMALU2166741	1263	PAINT (including paint, primer, enamel, varn, shellac, varnish, putty, liquid filler and liquid sealer base)	3	I	-HC		18000	F-A-S-E
		TRELLUMAPR15	1824	WATER IN HYDROLYZING SOLUTION	9	II			5000	F-A-S-B

الملاحق رقم (04): مخطط الشحن.

seacos MACS3 by Navis v. NET 1.1
 CMA CGM ABDJAN (GWS320)
 CMA CGM ABDJAN-01HW9VY11MA-FRMRS-DEPARTURE BP -cxml.cxml

Wed Mar 20 2024 11:14
 Bayplan
 Page 1 of 1

Total-View (aft)



الملحق رقم (05): بيان الحمولة.

20-03-2024 EPH077H_CMA_V5.59 CARGO MANIFEST

CMA CGM - THE FRENCH LINE VOYAGE: 08W9251M / VESSEL: CMA CGM ABIDJAN FLAG: MALTA

13012 Marseille Actual Port of Loading Actual Port of Discharge DATE OF ARRIVAL: 26-MAR-24

13012 Marseille Actual Port of Loading Final Port of Discharge SKIKDA (EX PHILIPPEVILLE)

13012 Marseille Actual Port of Loading Place of delivery SKIKDA

CARGO - DETAILS SERVICE CODE: TMM2 MASTER: SKIKDA (EX PHILIPPEVILLE)

ADDRESSES B/L NO DESCRIPTION QUOTE Ref/US Svc: QNH026817

APR1720177 25-FEB-24 Movement: ECU/PCU Quote Ref/US Svc: QNH026817

Place of Acceptance MALTAFREEBORT Actual Port of Discharge

Place of Loading Actual Port of Loading Final Port of Discharge

Place of Delivery Place of delivery SKIKDA

SHIPMENT DETAILS

SPLIT : 1 PACK: CT NET: 23.326000 TNE

IN-PACK: IN-PACK: CT VOL: 55.000 MTO

CTN: CTN: SEAL1: AF294280

SHIP TYPE: F F SEAL2: SEAL3:

TARE: 4.630 TNE S2TP: 4088 SEAL4:

PRETTE POIS NI-FINS SHRETS

TOTAL NET WEIGHT 22000 KG

TOTAL GROSS WEIGHT WITHOUT PALLETS 22726 KG

TOTAL GROSS WEIGHT WITH PALLETS 23326 KG

TOTAL NET WEIGHT 110000 KG

TOTAL GROSS WEIGHT WITHOUT PALLETS 113630 KG

TOTAL GROSS WEIGHT WITH PALLETS 116630 KG

PRETTE POIS NI-FINS SHRETS

TOTAL NET WEIGHT 22000 KG

TOTAL GROSS WEIGHT WITHOUT PALLETS 22726 KG

TOTAL GROSS WEIGHT WITH PALLETS 23326 KG

TOTAL NET WEIGHT 110000 KG

TOTAL GROSS WEIGHT WITHOUT PALLETS 113630 KG

TOTAL GROSS WEIGHT WITH PALLETS 116630 KG

BY ORDER OF BELARAI FOOD TRADING S.A.R.L.

7, RUE DU CANAL

98000 MONACO

المصادر والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

• باللغة العربية

أولاً/ المصادر:

1- النصوص القانونية:

أ - الأوامر والقوانين:

1/ الأمر رقم 76-08 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، المعدل والمتمم بموجب القانون 98-05، المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية، العدد 47، الصادر في 27 يونيو 1998.

2/ القانون رقم 17-04 المؤرخ في 16 فبراير 2017، يعدل ويتمم القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 يوليو 1979، والمتضمن قانون الجمارك، الجريدة الرسمية، العدد 11، الصادر في 19 فبراير 2017.

ب - المراسيم:

1/ المرسوم الرئاسي رقم 98-03 المؤرخ في 12 يناير 1998، المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالإدخال المؤقت، المبرمة بتاريخ 26 يونيو 1990، الجريدة الرسمية، العدد 02، الصادر في 14 يناير 1998.

2/ المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المؤرخ في 6 يناير 2002، يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية، العدد 10، الصادر في 6 يناير 2002.

3/ المرسوم التنفيذي رقم 06-139 المؤرخ في 15 ابريل 2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفينة وأعمال المناولة والتشوين، الجريدة الرسمية، العدد 24، الصادر في 16 ابريل 2006، المعدل والمتمم.

4/ المرسوم التنفيذي رقم 08-363 المؤرخ في 8 نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي 06-139، المؤرخ في 15 ابريل 2006، المتضمن تحديد شروط وكيفيات ممارسة

نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، الجريدة الرسمية، العدد 64، الصادر في 17 نوفمبر 2008.

ثانيا/ المراجع:

1- الكتب:

1/ أسامة عبد العزيز، التنظيم القانوني للنقل بطريق الحاويات، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2004.

2/ أمير خالد عدلي، عقد النقل البحري قواعد وأحكام، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، سنة 2006.

3/ أيمن النحراوى، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، سنة 2009.

4/ أيمن النحراوى، موانئ الحاويات الدولية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، مصر، سنة 2009.

5/ سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، مصر، سنة 2004.

6/ عادل علي المقدادي، القانون البحري، دار الثقافة للنشر والتوزيع، دون بلد نشر، سنة 2011.

7/ عاطف محمد الفقي، قانون التجارة البحرية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، مصر، سنة 2008.

8/ كمال حمدى، عقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2002.

9/ كمال حمدى، القانون البحري، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2003.

10/ كمال حمدى، اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع عام 1978، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2008.

- 11/ محمد السيد الفقي، تطور قواعد قانون النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، سنة 2007.
- 12/ محمد بهجت عبد الله أمين قايد، الوسيط في شرح قانون التجارة البحرية، الجزء الأول، الطبعة الأولى، دار النهضة العربية القاهرة، مصر، سنة 2003 - 2004.
- 13/ محمد كمال حمدي، مسؤولية الناقل البحري للبضائع، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 1995.
- 14/ محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحوايات، منشأة المعارف، الإسكندرية، مصر، سنة 2004.
- 15/ محمد نعيم علوه، موسوعة القانون الدولي العام، القانون البحري، الجزء الخامس، منشورات زين الحقوقية، مركز الشرق الأوسط الثقافي، بيروت، سنة 2012.
- 16/ هاني دويدار، الوجيز في القانون البحري، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، مصر، سنة 2002.

2- الرسائل والمذكرات الجامعية:

أ- أطروحات الدكتوراه:

- 1/ إيهاب محمد محمد خليل النحراوى، النقل الدولي واللوجستيات، أطروحة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، مصر، سنة 2007.
- 2/ بدر إبراهيم الملحم، مسؤولية مقاول الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية القانون، جامعة عمان العربية للدراسات العليا، عمان، الأردن، سنة 2010.
- 3/ خديجة بلحاج، التنظيم الدولي لنقل الحاويات عن طريق البحر، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، محمد بن أحمد، الجزائر، سنة 2022 - 2023.
- 4/ خير الدين بوسنة، الجمارك بين الوظيفة الجبائية والاقتصادية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، الجزائر، سنة 2014 - 2015.

- 5/ سليم بودليو، مسؤولية الناقل البحري للبضائع في القانون البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، الجزائر، سنة 2010 - 2011.
- 6/ فاطيمة زهرة شريفة الماحي، الشراكة المينائية امتياز نهائي الحاويات، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 02، الجزائر، سنة 2016 - 2017.
- 7/ مريم كريد، النظام القانوني لعقد الشحن والتفريغ في النقل البحري، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 01، الجزائر، سنة 2019 - 2020.
- 8/ مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، أطروحة دكتوراه، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، سنة 2011 - 2012.

ب - مذكرات الماجستير:

- 1/ صالح خالد الشيخ، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة الجزائر 01، بن يوسف بن خدة، الجزائر، سنة 2012 - 2013.
- 2/ فاروق فرنان، خصوصية نقل البضائع بالحاويات وآثارها على مسؤولية الناقل البحري، مذكرة ماجستير، كلية الحقوق، جامعة باجي مختار، عنابة، الجزائر، سنة 2007 - 2008.

3- المجالات:

- 1/ أمينة بورطال، إشكالية الشحن على سطح السفينة في قانون النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 05، الجزائر، سنة 2017.
- 2/ إبراهيم ويس طيب، عقد المناولة المينائية كآلية اقتصادية فعالة لتطوير خدمات الموانئ الجزائرية للتحكم في نفقات النقل البحري للبضائع، مجلة دراسات اقتصادية، جامعة سيدي بلعباس، المجلد 18، العدد 03، الجزائر، سنة 2020.

3/ إلهام عزيز، آثار نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق، جامعة ابي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 06، الجزائر، سنة 2017.

4/ إيمان زاير، معزوزة زروال، النظام القانوني للحاويات وفق قواعد روتردام، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، مخبر القانون البحري والنقل، جامعة تلمسان، المجلد 06، العدد 04، الجزائر، سنة 2021.

5/ حموادي زكراوي، الوكلاء البريون للملاحة البحرية، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، كلية الحقوق، جامعة طاهري محمد، بشار، العدد 01، الجزائر، سنة 2022.

6/ حياة بن عيسى، تطوير الموانئ وصيانتها (واقع الموانئ الجزائرية)، مجلة الدراسات القانونية والسياسية، جامعة تلمسان، العدد 01، الجزائر، سنة 2015.

7/ خديجة بلحاج، أثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء، مجلة حقوق الانسان والحريات العامة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2 محمد بن أحمد، المجلد 07، العدد 02، الجزائر، سنة 2022.

8/ شهاب عينونة، القواعد الخاصة بنقل البضائع الخطرة عن طريق البحر، مجلة القانون المجتمع والسلطة، كلية الحقوق، جامعة وهران 2 محمد بن احمد، العدد 02، الجزائر، سنة 2023.

9/ عبد القادر حليس، نزيهة دلال براهيم، استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصال كاستراتيجية لعصرنة أداء الموانئ البحرية في الجزائر، مجلة دفاتر اقتصادية، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور، الجلفة، المجلد 14، العدد 01، الجزائر، سنة 2023.

10/ فاطيمة زهرة شريفة الماحي، التعامل مع السفن في أرصفة نهائيات الحاويات، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، محمد بن احمد، العدد 03، الجزائر، سنة 2016.

11/ فريدة ابن عثمان، النقل البحري بالحاويات، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة زيان عاشور، الجلفة، العدد 04، الجزائر، سنة 2016.

12/ ليلي قماز، دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، العدد 2، الجزائر، سنة 2014.

13/ محمد أمين شيخي، وكيل السفينة في عقد النقل البحري، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق، جامعة أبي بكر بلقايد، العدد 04، الجزائر، سنة 2016.

14/ مريم كريد، الشحن البحري للبضائع والعمليات المرتبطة به طبقا للتشريع البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، مجلة الشريعة والاقتصاد، كلية الحقوق، جامعة الإخوة منتوري، قسنطينة 01، المجلد 7، العدد 14، الجزائر، سنة 2018.

15/ نهى شيروف، حركية معالجة عملية النقل البحري للبضائع المستوردة عن طريق الحاويات، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، كلية الحقوق، جامعة زيان عاشور، الجلفة، العدد 01، الجزائر، سنة 2018.

16/ نوال مجذوب، مسؤولية المتدخلين في عملية النقل البحري بواسطة الحاويات، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبي بكر بلقايد، تلمسان، العدد 03، الجزائر، سنة 2015.

17/ هشام رمضان الجزائري، صدام عبد الحسين رميش، مزايا وعوائق نظام النقل بالحاويات في النقل البحري، مجلة دراسات البصرة، كلية العلوم السياسية، جامعة الإمام الصادق، العدد 50، العراق، سنة 2023.

4- المقابلات:

1/ مقابلة مع السيد مهدي بوقروة، رئيس قسم المناولة، يعمل على مستوى مديرية المناولة والتشوين، بالمؤسسة المينائية سكيكدة، الجزائر، بتاريخ 18 مارس 2024، على الساعة 10:30 صباحا.

2/ مقابلة مع السيد الياس حركات، رئيس قسم التشوين يعمل على مستوى مديرية المناولة والتشوين، بالمؤسسة المينائية سكيكدة، الجزائر، بتاريخ 19 مارس 2024، على الساعة 09:30 صباحا.

3/ مقابلة مع السيد مبارك مسعود أوزينا، رئيس الرصيف، يعمل على مستوى مديرية المناولة والتشوين، بالمؤسسة المينائية سكيكدة، الجزائر، بتاريخ 27 مارس 2024، على الساعة 09:30 صباحا .

4/ مقابلة مع ضابط الجمارك، يعمل بقسم المفتشية الرئيسية لمراقبة العمليات التجارية، بالمؤسسة المينائية سكيكدة، الجزائر، بتاريخ 27 مارس 2024، على الساعة 14:00 مساء .

4- الملتقيات:

1/ ملتقى وطني افتراضي الموسوم ب: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع وآفاق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة 01، الجزائر، 01 فيفري 2022.

5- المواقع الإلكترونية:

1/ اتفاقية الأمم المتحدة للنقل الدولي متعدد الوسائط، موقع مركز المعلومات القانوني <http://77.42.251.205>

2/ المؤسسة المينائية لسكيكدة

Skikda/port.com

3/ حليم دحو، رواني بو حفص، إجراءات الاستيراد والتصدير، محاضرات في تقنيات الاستيراد والتصدير، قسم العلوم التجارية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارة وعلوم التسيير، جامعة غرداية، الجزائر، سنة 2018 - 2019، على الموقع

<http://dspace.univ-ghardaia.dz>

4/ مالك الخضري، دراسة وبحث حول الحاويات وأثرها على سلامة الموانئ، مجلة النقل الإلكترونية السورية، العدد 26، سنة 2023، على الموقع

mot.gov.sy .

5/ ملتقى وطني افتراضي الموسوم ب: خدمات النقل البحري للبضائع في الجزائر واقع وآفاق، كلية الحقوق، جامعة الجزائر بن يوسف بن خدة 01، الجزائر، 01 - 02 - 2022، على الموقع

<http://droit.univ-alger.dz>

6/ منال بوقرقور، دروس في المناولة المينائية، ملقات على طلبة السنة الثانية ماستر، تخصص قانون النشاطات البحرية والمينائية، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة 20 أوت 1955، سكيكدة، الجزائر، سنة 2024.

<http://elearning.univ/skikda.dz>

7/ موقع ويكيبيديا الموسوعة الحرة

www.wikipedia.org

8/ Code de bonnes pratiques OMI OIT CEE_ONU pour le chargement des cargaisons dans des engins de transport (CODE CTU) janvier 2014, <https://unece.org> .

9/ 3874 ISO INTERNATIONAL STANDARD,

<https://www.containe.z.com>

10/ 668 ISO INTERNATIONAL STANDAR,

<https://cdn.standards.iteh.ai>

. باللغة الأجنبية:

1/ NOPAR ANTOINE KASSABIAN ،OPTIMISATION DU STOCKAGE DE CONTENURS DANS UN TERMINAL PORTUAIRE, Présentée pour obtenir le titre de DOCTEUR en mathématiques appliquées informatique, Institut de Recherche en Informatique, mathématiques, Automatique et signal (IRIMAS), Université HAUTE-ALSACE, France, 2022.

الفهرس

الفهرس

02	.....	مقدمة
06	.....	الفصل الأول: المناولة المينائية في ظل النقل بالحاويات
		المبحث الأول: تأثير نظام الحاويات على كفاءة عمليات المناولة المينائية في
07	.....	الموانئ
07	.....	المطلب الأول: التعريف بنظام الحاويات
07	.....	الفرع الأول: تعريف الحاويات
12	.....	الفرع الثاني: مزايا نظام الحاويات
13	.....	المطلب الثاني: وضعية الموانئ في ظل نظام الحاويات
14	.....	الفرع الأول: محطات الحاويات والتزاماتها
14	.....	أولاً: تعريف محطات الحاويات
15	.....	ثانياً: التزامات محطة الحاويات
17	.....	الفرع الثاني: الوسائل والمعدات التي تستخدم في محطات الحاويات
17	.....	أولاً: الوسائل المادية
19	.....	ثانياً: الإمكانيات البشرية
19	.....	المطلب الثالث: الموانئ الجزائرية في ظل نظام الحاويات
20	.....	الفرع الأول: الموانئ الجزائرية في فترة الاحتكار
21	.....	الفرع الثاني: صيانة الموانئ وإلغاء الاحتكار
21	.....	أولاً: صيانة الموانئ
22	.....	ثانياً: تحرير الأنشطة من الاحتكار
25	.....	المبحث الثاني: تأثير نظام الحاويات على عقد المناولة المينائية
25	.....	المطلب الأول: عقد مناولة الحاويات
26	.....	الفرع الأول: تعريف عقد مناولة الحاويات

27	..... الفرع الثاني: أطراف عقد مناولة الحاويات
27	..... أولاً: الطرف الأصلي في عقد مناولة الحاويات (مقاوم المناولة)
29	..... ثانياً: المتعاقد مع مقاوم المناولة
30	..... المطلب الثاني: التزامات أطراف عقد مناولة الحاويات
30	..... الفرع الأول: التزامات الطرف الأصلي في عقد مناولة الحاويات
31	..... الفرع الثاني: التزامات المتعاقد مع الطرف الأصلي
31	..... أولاً: التزامات الناقل
32	..... ثانياً: التزامات الشاحن
33	..... ثالثاً: التزامات المرسل اليه
34	..... المطلب الثالث: المساعدين ودوره في عمليات مناولة الحاويات
35	..... الفرع الأول: حلقة المساعدين في عمليات مناولة الحاويات
35	..... أولاً: وكيل السفينة
35	..... ثانياً: وكيل الحمولة
35	..... ثالثاً: ريان السفينة
36	..... رابعاً: الوكيل المعتمد لدى الجمارك
36	..... خامساً: المؤسسة المينائية
36	..... سادساً: سلطة الجمارك
37	..... الفرع الثاني: دور المساعدين في عمليات مناولة الحاويات
37	..... أولاً: دور وكيل السفينة
37	..... ثانياً: دور وكيل الحمولة
38	..... ثالثاً: دور الريان
38	..... رابعاً: دور الوكيل المعتمد لدى الجمارك
38	..... خامساً: دور المؤسسة المينائية

38	سادسا: دور سلطة الجمارك
40	الفصل الثاني: العمليات المادية لمناولة الحاويات
41	المبحث الأول: إجراءات شحن وتفريغ الحاويات
41	المطلب الأول: التخطيط لعملية الشحن
42	الفرع الأول: اختيار الحاويات المناسبة للبضائع
43	أولا: حاويات البضائع الخاصة
44	ثانيا: حاويات البضائع العامة
45	الفرع الثاني: تعبئة الحاويات
47	المطلب الثاني: المعاملات القانونية في ميناء الشحن
51	المطلب الثالث: مباشرة عملية الشحن
51	الفرع الأول: الشحن على سطح السفينة
52	الفرع الثاني: رص وتستيف الحاويات في العنابر وعلى السطح
53	الفرع الثالث: عملية الشحن الفعلي للحاويات على سطح السفينة
55	المبحث الثاني: إجراءات تفريغ الحاويات
55	المطلب الأول: البيانات والوثائق اللازمة في ميناء التفريغ
56	الفرع الأول: المعلومات المقدمة للسلطة المينائية قبل وصول السفينة
58	الفرع الثاني: الوثائق اللازمة في ميناء التفريغ
59	المطلب الثاني: فك وإنزال الحاويات من ظهر السفينة
59	الفرع الأول: فك الحاويات
61	الفرع الثاني: تفريغ الحاويات وإنزالها من ظهر السفينة
62	المطلب الثالث: التخليص الجمركي
63	الفرع الأول: فحص ومعاينة الحاويات
65	الفرع الثاني: تسليم الحاويات

68	.....	الخاتمة
71	.....	قائمة الملاحق
71	.....	الملحق رقم 01
72	.....	الملحق رقم 02
73	.....	الملحق رقم 03
74	.....	الملحق رقم 04
75	.....	الملحق رقم 05
77	.....	قائمة المصادر والمراجع
86	.....	الفهرس

الملخص

أدى نظام الحاويات الى التغيير الجذري في أنشطة الموانئ وبنياته التحتية فهو نظام يتضمن في جوهره فكرة توحيد الحمولة بدلا من نقلها بشكل منفصل كما كانت عليه سابقا، وهذا ما أدى الى رفع كفاءة الموانئ وتطويرها وتزويدها بوسائل مادية وامكانيات بشرية ذات خبرة عالية مما تسمح بسلاسة العمليات المادية لمناولة الحاويات من شحن وتفريغ والتي تعد من أهم مراحل تنفيذ عقد النقل البحري.

Summary

The containerization system has revolutionized port At its core this system unifies activities and infrastructure, eliminating the need for separate handling as was cargo, This has significantly enhanced port previously the case, efficiency and led to advancements in both material resources and highly skilled personnel, As a result the physical processes of container handling, including loading and unloading, which are crucial stages in the execution of maritime transport contracts, have become much smoother.