

النظام القانوني للنقل البحري بالحاويات و أثر تداولها على الاقتصاد الوطني.
*The legal system of the maritime containers' transport and its impact on
the national economy*

زيتوني فاطمة الزهراء*¹

¹كلية الحقوق جامعة تلمسان

fatimazohra.zitouni@univ-tlemcen.dz

تاريخ النشر: 2023 / 10 / 19

تاريخ القبول: 2023 / 09 / 04

تاريخ الإستلام: 2023 / 01 / 30

ملخص:

إن تيسير سبل النقل يعد عاملا مهما لتنمية الاقتصاد الوطني، من ثم تعدّ الحاوية من الوسائل المساعدة و المسرعة لنقل المنتج أو السلعة . لذلك يلعب نقل البضائع بهذه الوسيلة دورا مهما في الدفع بعجلة الاقتصاد سيما إذا ما علمنا أن 80% من عمليات النقل تتم عن طريق البحر، و في الغالب و بنسبة 95% باستعمال الحاويات. كما و أنها وسيلة آمنة و اقتصادية ، الملائمة بل المثالية لنقل البضائع سيما بحرا لأنه الأقل تكلفة في النقل الدولي. غير أنه و على الرغم من أن الاتفاقيات الدولية و القوانين الوطنية عالجت مختلف الجوانب المتعلقة بالنقل بالحاويات، إلا أن تطور استعمالها مع ظهور النقل المتعدد الوسائط و النقل من الباب إلى الباب أدى إلى تسجيل بعض الثغرات في النصوص القانونية، كما استدعى ضرورة التركيز على المعوقات الاقتصادية التي تعرقل النقل بالحاوية .

الكلمات المفتاحية: الاقتصاد الوطني، الحاوية، النظام القانوني، المعوقات الاقتصادية، النقل البحري.

Abstract:

An important factor to the national economic development is transport facilitation, where the container is regarded as one of the auxiliary means for the transport of product or commodity. Consequently, cargo's transportation by this means plays a crucial role in driving the economic growth, given that 80% of transport operations are carried out by sea, mostly 95% using containers, and that it is a safe, economical, and ideal for cargo's transportation, since it is the least expensive in international transport.

Withal, albeit that the international agreements and national laws have addressed various aspects related to container transport, the evolution of its usage with the advent of multimodal and door-to-door transport has led to some loopholes in legal texts and has necessitated an emphasis on economic impediments that hinder container transport.

Keywords: National economy, container, legal system, economic impediments, maritime transport

إن نظام نقل البضائع بالحاوية طريقة استحدثتها الحاجة الاقتصادية ، لأنها تقدم خدمات سريعة و آمنة و أقل تكلفة ، أفضل مما كان عليه النقل التقليدي. إذ تشكل وحدة سهلة الشحن و النقل، فاستعمالها يسرع عمليات الشحن و التفريغ للبضاعة. كما و يسهل مناولة البضائع المعبأة في حاويات على مستوى الموانئ و حاليا كل البضائع قابلة للنقل عبر الحاويات المتنوعة، إذ أصبحت تمتلك خصائص تتماشى مع مختلف البضائع المحوأة ، فتعددت استعمالها لتشمل نقل المواد القابلة للتلف و السائلة و الخطرة...إلخ. هذا التنوع في الحاويات ساهم في إيجاد اسواق جديدة للمنتجات و زاد في حركة التجارة و في حدة المنافسة .

و من الجانب القانوني نجد أن النقل بالحاويات أثر على الاتفاقيات الدولية التي كانت سارية قبل وجود الحاوية. إذ جاءت الحاجة ملحة إلى تحديد نظام النقل بالحاوية. التي أصبح لها بعد دولي لسهولة نقل البضائع عبر هذه الوسيلة، إذ ساهمت الحاوية في زيادة عدد عقود النقل المتعدد الوسائط بوسائل نقل مختلفة برا بحرا جوا ، و برزت العقود من الباب إلى الباب. كما و ساهمت في زيادة عدد الرحلات البحرية لنقل البضائع . هذا و أن من أهم المعوقات التي كانت تعترض نقل البضائع هو عمليات الشحن و التفريغ قبل الصعود بها إلى السفينة، و التي كانت تتطلب مكوثها في الموانئ لفترة طويلة مما تسبب في طول فترة الرحلة البحرية إضافة لنفقات التغليف و الشحن و التفريغ التي كان يتطلبها نقل البضائع في الصورة التقليدية . لذلك كان من الضروري التركيز على الحاوية كوسيلة مساعدة و مسرعة لنقل البضائع عبر البحر آمنة و اقتصادية. فهي الوسيلة الملائمة بل المثالية لنقل البضائع سيما بحرا لأنه الأقل تكلفة في النقل الدولي ، فأصبح دور الشاحن هو شحن و رصّ البضاعة في الحاوية أي تحميلها ثم تسليمها إلى الناقل ليقوم بعملية النقل بهذه الوسيلة، فيكون مسؤولا عنها خلال هذه الفترة بموجب وثيقة الشحن.

غير أن استخدام الحاويات و إن كان يسهل و يسرع نقل البضائع ، إلا أنه يتطلب استثمارات ضخمة قد لا يكون بوسع جميع الدول توفيرها. و قد لا تعتبره بعض الدول من الأولويات الإستثمارية ، سيما بناء موانئ لإستقبال هذا النوع من الحمولة و توفير سفن لنقل الحاويات. فإلى أي مدى أثر استخدام الحاوية على النظام القانوني للنقل البحري ، و على الاقتصاد الوطني؟ و ما هي الثغرات القانونية و المعوقات الاقتصادية التي لا زالت تعرقل نقل البضائع بالحاوية ؟

أولا: مفهوم الحاوية و أهم التغييرات التي أحدثتها على نظام نقل البضائع

1. تعريف الحاوية

1.1. المقصود بالحاوية

من الناحية اللغوية فإن الحاوية هي عبارة عن إطار أو هيكل يقصد به احتواء الشيء. و على الرغم من استخدام القوانين و الاتفاقيات الدولية عدة ألقاب في تعريف الحاوية باعتبارها صندوق ، صهريج ، وعاء ، وسيلة لنقل البضائع. إلا أن اللفظ الشائع للحاوية هو في اللغة الانجليزية container، و أن الترجمة الصحيحة للفظ هو لفظ حاوية و التي يرجح أنها تعبر عن وسيلة لشحن البضائع أي حاوية لشحن الأشياء (العطير، 1983، صفحة 20). أما التعريف القانوني فيذهب الفقه إلى أن مفهوم الحاوية يجب أن يأخذ بعين الإعتبار استخداماتها و وظائفها ، كون أنها سهلة المناولة و أنها وحدة نقل دائمة...إلخ (EBENEZER, 2011)

و في هذا الصدد عرّفها المكتب الدولي للحاويات BIC المؤسس في يوليو 1933 من طرف غرفة التجارة الدولية و الإتحاد الدولي لخطوط السكك الحديدية ، بأنها وسيلة مصممة خصيصا لنقل البضائع يتم التعامل معها بواسطة معدات الرفع. و عرفتها الاتفاقية الدولية للجمارك الخاصة بالحاويات المبرمة بتاريخ 12/02/ 1972، و التي دخلت حيز التنفيذ في 06/09/1977 في مادتها الأولى فقرة 3 بأنها : تعني وسيلة نقل (إطار خزان أو أية معدات أخرى مماثلة) دائمة بطبيعتها، وبالتالي قوية بما يكفي للسماح بالإستخدام المتكرر، مصممة خصيصا لتيسير نقل البضاعة بدون إعادة شحنها بواسطة وسائل نقل متعددة، بشكل يجعلها سهلة المناولة و سهلة الشحن و الملاء و التفريغ . و أضافت هذه المادة أنه لا يشمل مصطلح "الحاوية" المركبات أو التعبئة والتغليف. ومع ذلك فإنه يشمل الحاويات المنقولة على الهيكل.

كما و عرّفها قواعد روتردام و تسمى أيضا اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر، و التي تم التوقيع عليها بتاريخ 23/09/2009 (لم تدخل حيز النفاذ) في مادتها الأولى فقرة 26 (26/1) و أشارت أن مصطلح الحاوية يعني أي نوع من الحاويات أو الخزانات أو منصات قابلة للنقل، أو جسم مبادلة أو وحدة تحميل مماثلة ، تستخدم لتجميع البضائع و أي معدات مساعدة لتلك الوحدة المحمولة.

أما المشرع الجزائري فقد أشار في المرسوم رقم 01/78 (الجريدة الرسمية ، العدد 04، 1978) بصدد الإنضمام إلى الاتفاقية الدولية للجمارك الخاصة بالحاويات ، إلى عبارة صناديق البضائع للدلالة على الحاوية . ثم أشار في المادة 805 من القانون البحري رقم 98-05 بأن الحاوية هي أداة لتجميع البضائع حيث جاء في فقرتها الثانية : " في حالة استخدام الحاوية أو أية أداة أخرى لتجميع البضائع " (الجريدة الرسمية ، العدد 47، 1998). و هذا ما أشارت إليه أيضا اتفاقية الأمم المتحدة للنقل البحري للبضائع أو قواعد هامبورغ لسنة 1978 ، و التي دخلت حيز النفاذ في أول نوفمبر 1992 في المادة (5/1) إلى أن " الحاوية وسيلة لنقل البضائع و تجميعها أو منصة نقالة أو وحدة نقل مماثلة أو عندما تكون معبأة، ويشمل مصطلح "البضاعة" أيضا وحدة النقل أو العبوة تلك إذا قدمها الشاحن".

من ثم و من خلال التعاريف و الوظائف التي خصّصت لها الحاوية التي أوردتها مختلف الاتفاقيات الدولية ، يمكن أن نستنتج أن الحاوية هي أداة لنقل البضائع ذات طابع دائم ، تصلح للاستعمال المتكرر فهي مصممة لأجل هذا الغرض. كما و أنها تسهل نقل البضائع دون وسائط نقل أي دون الحاجة لوسيلة نقل وسيطة لأنها مصممة لأجل هذا الغرض لتسهيل عملية المناولة .يسهل تعبئتها و تفريغها و بذلك تسرع عملية النقل . و بالتالي فالتعريف الذي جاءت به الاتفاقية الدولية للجمارك الخاصة بالحاويات التعريف الأنسب للحاوية ، لأنه يحدد الجوانب التقنية و التجارية للحاوية ، فمن جهة هي وسيلة لنقل البضائع و من جهة أخرى تتطلب معايير محددة تقنية .

هذا و أن الحاوية و إن كانت وسيلة لنقل البضائع إلا أنها أيضا بضاعة ذات قيمة مادية ، فتصنيعها عملية مكلفة فيكون الناقل مسؤولا عن الأضرار التي قد تصيب الحاوية أثناء عملية النقل . (فريدة، 2016)

2.1 ضوابط و معايير استخدام الحاوية

1.2.1 ضرورة اختيار و استخدام الحاوية المناسبة للنقل

لا شك أن البضائع التي يتم نقلها عبر الحاوية متنوعة، قد تكون سائلة أو صلبة أو مواد خطيرة و أحيانا سريعة التلف، مما يتطلب تنوع الحاويات حسب المادة أو البضاعة المنقولة. فنجد حاويات مخصصة لنقل البضائع العامة إذ تتنوع و تتعدد بين حاويات مقللة و أخرى مفتوحة أو حاويات مسطحة، أو ذات قوائم و جوانب مفتوحة. و حاويات لنقل البضائع الخاصة ذات مواصفات خاصة إما مبردة أو مسخنة كما نجد منها ما هو خاص بالمواد السائلة و منها ما هو خاص بالمواد الخطرة. و تحديد نوع الحاوية المناسبة يلعب دورا مهما في تقدير القاضي للضرر الذي أصاب الشاحن بصدد مسؤولية الناقل، و من جهة أخرى تحديد مدى توفيق الشاحن في إختيار الحاوية المناسبة لنوع البضاعة، و أيضا المبالغ المستحقة مقابل النقل على حسب نوع الحاوية.

2.2.1 توحيد مقاييس الحاوية

كان من المهم أن تكون معايير الحاوية موحدة ليسهل جدولتها و إدارتها (إبراهيم، 1975). و قد لعبت منظمة ISO هي المنظمة الدولية للمواصفات القياسية الدولية التابعة للمجلس الإقتصادي و الإجتماعي للأمم المتحدة دورا هاما. إذاهتمت منذ نشأتها بإيجاد قواعد محدّدة بخصوص مقاييس الحاويات، فوضعت معايير تتماشى مع حاجة السوق. و بناء على ذلك بدأت الشركات العالمية في إبتكار حاويات توفر الحد الأقصى من حيث المعايير للاستفادة من الحاويات بشكل أمثل. (VEIDIG, 2013) و قد تم نشر هذه المعايير للحاويات بداية من عام 1970. إذ تسمح هذه المعايير بتحميل البضائع و نقلها و تفريغها بشكل أكثر تناسقا، و بشكل إنسيابي في الموانئ في جميع أنحاء العالم و بالتالي توفير الوقت و الموارد. و يرجع الفضل لهذه المنظمة في جعل الحاوية وحدة شحن قابلة للتداول بمقاييس موحدة.

إذ وضعت المنظمة الدولية للتقييس شروطا و مواصفات و مقاييس معيّنة يجب أن تتوفر عند صنع الحاوية، تتلائم مع وسائل النقل المختلفة و تختلف من حيث كونها صالحة لوسيلة نقل واحدة أو للنقل متعدد الوسائط، وتتلائم مع وسائل المناولة و معدات الموانئ البرية مع ضرورة تكييف الحاوية مع خصوصية البضاعة المنقولة. فيجب مراعات نظام التهوية، العزل الحراري، التركيبات المتعلقة بالتبريد. مع ضرورة توفرها على مثبتات داخلية لتثبيت البضاعة، حتى تكون الحمولة متوازنة و تتحمل رصّها على عنابر السفينة أو على السطح، و مواصفات أخرى مطلوب توافرها في الحاوية لتسهيل مناولتها كأن تتوافر على أنظمة الدرج و الرفع و التوجيه.

و من بين الشروط التي وضعتها هذه المنظمة ضرورة أن تكون الحاوية متينة تتحمل الإستعمال المتكرر، بإعتبارها وسيلة نقل دائمة، وأيضا تتحمل ثقل البضائع بحسب حجمها. و تبعا لذلك وضعت منظمة ISO أنواع مختلفة من الحاويات النموذجية تتماشى مع نوع البضاعة، تسهل عملية الشحن و إعادة الشحن عبر وسائل النقل المختلفة. أما بخصوص حجم الحاوية فيختلف باختلاف نوع البضاعة و وسيلة النقل إذ نجد العديد من الأحجام تختلف من 8 أقدام إلى 56 قدما. و تجدر الإشارة إلى أن مقاييس ISO و قراراتها من قبيل التوصيات فهي غير ملزمة، إلا أننا نجد أن كل الشركات المنتجة للحاويات طبقت هذه المعايير و المقاييس للمساهمة في وضع قواعد و مواصفات دولية.

3.2.1 ترقيم الحاويات و تأمين محتوياتها

تخضع الحاوية بإختلاف أنواعها إلى نظام مستخدم في عملية ترقيم و ترميز دولي، و هو بمثابة بطاقة هوية للحاوية. يساعد على معرفة خصائصها و نوعها و حجمها و مالكتها، و هذا ما تضمنته الأحكام الخاصة بوضع

العلامات على الحاويات من اتفاقية اسطنبول لسنة 1990. و قد صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03/98 المؤرخ في 12/1998 (الجريدة الرسمية، العدد 02، 1998) حيث جاء في المرفق 2 المتعلق بالأحكام الخاصة بوضع علامات على الحاويات بأنه :

"أ- يجب أن تطبع على الحاويات العلامات التالية بشكل ثابت و بمكان مناسب و مرئي بوضوح :- هوية صاحبها أو مشغلها الرئيسي - علامات و ترقيم تحديد الحاوية و المخصصة من قبل صاحبها أو مشغلها الرئيسي - وزن الحاوية فارغة بما فيها من تجهيزاتها المركبة بشكل ثابت .

ب- يجوز أن يذكر اسم البلد الذي تنتهي اليه الحاوية بالكامل أو بواسطة رموز للدول و المنصوص عليها في المواصفة الدولية رقم 3166 ، لمنظمة المقاييس الدولية ..."

إذ توضع على حاويات الشحن سلسلة من الرموز للتعريف بالشركة المصنعة و رمز الملكية و رمز تصنيف الإستخدام، و لافتة للبضائع الخطرة . كما و يجب أن تكون كل حاوية مزودة بلوحة موافقة على السلامة تحتوي على المعلومات الأساسية عن الحاوية ، بما في ذلك عمرها ملكيتها و رقم التسجيل و الأبعاد و الأوزان أي وزن الحاوية و هي فارغة ، فضلا عن قوتها أي أقصى وزن مسموح به للبضائع و الحد الأقصى لقدرتها على التراص. و رقم السيل و هو رقم يوضع على الحاوية بعد شحنها و إغلاقها من قبل الجمارك في ميناء الشحن، يعدّ كخاتم لا يفضّ إلا في ميناء التفريغ و تحت إشراف الجمرک المختص و المرسل إليه. (ليلي، 2015، صفحة 35)

كما و أن هناك العديد من الطرق لتأمين حمولة الحاويات من البضائع، كوضع البضائع في صناديق أو ربطها أو إضافة الوسائد الهوائية للحفاظ على الحمولة في مكانها. أما إذا كانت الأشياء المحملة ثمينة فيتم تزويد الحاوية بنظام أمان يتكوّن من كاشف للحركة ، و لوحة داخل الحاوية يمكن أن تطلق صافرة إنذار أو ضوء أو إشارة لا سلكية لتنبيه المراقب . و كلّ ذلك يفيد في تحديد مدى إلتزام الناقل بقواعد السلامة لتأمين البضاعة .

و مع انتشار استخدام الحاويات في نقل المواد الخطرة ، اتجهت الدول إلى وضع إطار قانوني خاص بهذا النوع من المواد، التي قد يكون لها تأثير على البيئة البحرية. و من جهة أخرى لمراعات سلامة الناقل أثناء عملية النقل. فكان أن تبنت الدول شروط وضعها المنظمة البحرية الإستشارية للحكومات IMCO، إذ تفرض على الشاحن وضع علامات تحذيرية للناقل تخص طبيعة البضاعة المنقولة، تلصق هذه العلامات على جوانب الحاوية حتى يتسنى للناقل اتخاذ الإجراءات الضرورية أثناء مناولتها، سواء أثناء شحن البضاعة أو أثناء التفريغ. و حتى كيفية رصّ هذا النوع من البضاعة في السفينة . (إلهام، 2017، صفحة 23). و في الحقيقة فإن غلق الحاوية يثير مشكلة حقيقية حول كيفية التأكد من محتوياتها، و هذا الأمر يتطلب ضرورة استحداث وسائل تكنولوجية تمكن الناقل من فحص محتواها دون الحاجة لفتحها

2. أهم التغييرات التي أحدثتها النقل بالحاويات على نظام نقل البضائع

1.1 تعديلات على سند الشحن

يلتزم الشاحن في مواجهة الناقل بالتصريح بجميع البيانات المتعلقة بالبضائع المحواة ، فيقوم الناقل بناءا على هذا التصريح بتحرير سند الشحن. غير أنه يتعين على الناقل أن لا يعتمد على البيانات التي قدمها له الشاحن، إذ يقع عليه إلتزام بضرورة معاينة البضاعة المحواة ماديا قبل إصدار وثيقة الشحن. و مبدئيا هناك بيانات وجوبية

يتعين أن يتضمنها بالضرورة سند الشحن حيث جاء في المادة 752 قانون بحري جزائري (الجريدة الرسمية ، العدد29،1977) بأنه : " يجب أن تتضمن وثيقة الشحن من جملة ما يجب أن تشتمل عليه : أ - العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضائع على الحالة المقدمة فيها كتابياب- عدد الطرود و الأشياء و كميتها ووزنهاج- الحالة و التكييف الظاهران للبضاعة"

من ثم و بخصوص العلامات الرئيسية و الضرورية للتعريف بالبضاعة يشترط أن تكون مكتوبة و واضحة، إما مطبوعة أو مختومة أو بأي شكل كان و على كل قطعة من البضاعة أو حزمة منها، أي على الغلاف إذا كانت البضائع معبئة. و في الحقيقة لم يشر المشرع إلى المقصود بهذا البيان بشكل دقيق ، من ثم تلعب الأعراف التجارية دورا مهما في تحديد تلك العلامات و تبقى للقاضي السلطة التقديرية حسب ظروف كل حالة . (إلهام، 2017، صفحة 181)

و كذلك الأمر بخصوص عدد الطرود والأشياء و كمية البضائع و وزنها ، إذ يشترط أن تكون مكتوبة أيضا على حسب كل حالة. و في هذا الصدد نشير إلى أن اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن و المبرمة بتاريخ 25 أوت 1924 و التي انضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 71/64(الجريدة الرسمية العدد28، 1964) في مادتها 3 فقرة ثالثة خيّرت الشاحن في ذكر إما عدد الطرود أو كمية البضائع أو وزن البضائع . و إن كانت البيانات المتعلقة بعدد الطرود و وزنها و العلامات التعريفية بالبضاعة، بيانات يقدمها الشاحن و يضعها على البضاعة. فإنه يبقى بيان محرره الناقل بعد معاينته للبضاعة و يدونه قبل إصدار وثيقة الشحن . و هو ما يسمى بالبيان الخاص بالحالة الظاهرة للبضاعة و شكلها الظاهر ، و هذا البيان تضمنته اتفاقية روتردام في مادتها 36 فقرة 4 .

هذا و أوجبت اتفاقية هامبورغ أو اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بنقل البضائع بحرا المبرمة في 30 مارس 1978 (لم تصادق عليها الجزائر) ، ذكر و تحديد الطبيعة العامة للبضاعة. و عند الإقتضاء التصريح بالبضائع الخطرة بوضع علامات خاصة على البضاعة تبين درجة خطورتها ، حتى يتخذ الناقل بشأنها الإحتياطات اللازمة. غير أن هذا الشرط لم يدرجه المشرع الجزائري في المادة 752 من القانون البحري ضمن البيانات الوجوبية التي يجب توافرها في وثيقة الشحن .

و يلتزم الشاحن بالإضافة إلى البيانات السابق ذكرها بذكر العلامات الرئيسية، للتعرف على البضائع المحواة على الحاويات المعبأة فيها البضائع. بحيث يبقى ممكنا قراءتها حتى نهاية الرحلة و إلى غاية تسليمها للمرسل إليه حسب المادة 3 من اتفاقية بروكسل ، و مادة 15 من اتفاقية هامبورج. و أيضا عدد الطرود و كمية البضائع و وزن الحاوية. فجاء في البروتوكول 1968 المعدل لاتفاقية بروكسل لسنة 1924 في المادة الرابعة فقرة خامسة ، بيان يتمشى و النقل بالحاويات فأضاف ضرورة ذكر وزن الحاوية. فالعبارة عند تسليم الناقل للبضاعة هو وزن البضاعة الموجودة داخل الحاوية و المذكورة في وثيقة الشحن، و ذلك بغض النظر عن وزن الحاوية الذي يعد طردا. و يجب أن يذكر أيضا في وثيقة الشحن عدد الحاويات و نوعها و الأرقام المعرفة لها . (إلهام، 2017، صفحة 183)

و يطرح النقل بالحاوية مشكلة أساسية تتعلق بمحتوياتها، فعمليا يصعب التحقق من محتوى الحاوية سيما إذا قدمها الشاحن مغلقة و مرصوفة. حيث لا يمكن للناقل فعليا التحقق من محتوياتها إلا بعد وصولها ميناء التفريغ. فلا يكون أمام الناقل إلا طريقتين إما :

أأن يرفض ادراج تصريحات الشاحن على وثيقة الشحن ،وقد أشارت كل من اتفاقية بروكسل في مادتها 3 و اتفاقية هامبورغ مادتها 16 في هذا الخصوص على إمتياز للناقل بإصدار وثيقة شحن دون الأخذ بتصريحات الشاحن في حالة النقل بالحاويات .إذ يمكن أن يصدر الناقل وثيقة شحن خالية من البيانات التي تعرف بالبضائع المحواة .غير أنه متى ماكانت وثيقة الشحن لا تمثل البضائع لأنها غير معيّنة العدد و غير محدّدة الكم، فإنها تفقد قيمتها كوثيقة شحن و هذا مالا يتوافق مع مصلحة الشاحن .فحامل وثيقة الشحن و الذي يعتبر حائزا حكما للبضائع ،وفقا للبيانات الواردة في الوثيقة لا يمكنه التعامل بها أمام البنوك كما لا يمكنه تداولها عن طريق التظهير . (إلهام، 2017، صفحة 188)

و هذا ما أشار إليه المشرع الجزائري في المادة 755 من القانون البحري في فقرتها الأولى و الثانية، بأنه يمكن للناقل رفض إدراج تصريحات الشاحن بخصوص عدد الطرود أو القطع و كمية و وزن البضائع، و كذا علامات التعريف المتعلقة بالبضائع. عندما لا تكون مدموغة أو مختومة بشكل تبقى فيه مقروءة بصفة عادية حتى نهاية الرحلة. غير أن المشرع وضع قيودا على حرية الناقل بعدم الأخذ بتصريحات الشاحن و تدوينها في وثيقة الشحن في حالتين فقط :

الحالة الأولى : أن تكون للناقل أسباب جدية للشك في صحة البيانات المقدمة من الشاحن .

الحالة الثانية : أن لا تتوفر لدى الناقل وسيلة عملية فعلية أو معقولة للتحقق من المعلومات المقدمة ،بالنسبة للبيانات المشار إليها و التي تعذر عليه التحقق منها .

ب-أن يدرج الناقل تصريحات الشاحن مع التحفظ ،فيكون سند الشحن بهذه الصيغة أفضل حالا من الحالة السابقة. حيث يمتنع الناقل عن إدراج بيانات تتعلق بالبضاعة متى لم يتحقق منها بالمعاينة المادية، و هذا ما أشارت إليه كل من اتفاقية بروكسل في مادتها 4 فقرة ثانية و اتفاقية هامبورغ في مادتها 16 فقرة ثانية .و هو ما أخذ به أيضا المشرع الجزائري من خلال المادة 756 فقرة ثانية من القانون البحري . إذ يمكن للناقل أن يدرج البيانات التي ذكرها له الشاحن في وثيقة الشحن ،مع إضافة عبارة تفيد بأن البيانات المذكورة في وثيقة الشحن و المتعلقة بالبضائع لا يعلم محتواها أو أن البضاعة المحواة مجهولة الوزن و الكمية.و في هذه الحالة يدرج الناقل البيانات المتعلقة بالبضاعة مع التحفظ .

و هذا ما ساهم في ظهور سندات شحن جديدة تتماشى وظائفها مع نظام النقل بالحاويات،فبعد أن زاد استعمال الحاويات في نقل البضائع ظهرت سندات شحن جديدة في مجال النقل البحري، تختلف في وظائفها القانونية عن وظيفة سند الشحن العادي أو التقليدي و تختلف قيمتها حسب وظيفة السند .إذ لم يعد لسند الشحن بالصيغة السابقة أي مفعول لذلك حلّ محلّه السند برسم الشحن و الذي فرضته الضرورة التجارية كبديل لهذه الوثيقة .

2.1 تفعيل النقل متعدد الوسائط

على الرغم من أن هذا النوع من النقل الذي يطلق عليه النقل المشترك ظهر قبل ظهور الحاوية ،إلا أن تطوره مرتبط بالحاوية نظرا لما تقدمه من مميزات لسهولة الشحن و التفريغ في ظرف زمني قياسي ، و مرونتها في عملية

النقل من وسيلة نقل إلى أخرى. من ثم استعمال الحاوية في النقل متعدد الوسائط ساهم في ضمان انسيابية و مرونة حركة البضائع في سلسلة نقل متكاملة في وقت قياسي.

و يقصد بالنقل متعدد الوسائط بأنه نظام قانوني لنقل البضائع من الباب إلى الباب بين دولتين على الأقل ، و بواسطتين للنقل على الأقل و في وثيقة شحن واحدة، أي دون إعادة شحن البضاعة . تحت مسؤولية شخص واحد هو متعهد النقل متعدد الوسائط ، منذ استلام البضاعة من المرسل إلى وصول البضاعة إلى المرسل إليه . و غالبا ما يكون النقل البحري هو الوسطة الرئيسية . (ليلي، 2015، صفحة 48) و هذا ما أشارت إليه اتفاقية جنيف للأمم المتحدة للنقل متعدد الوسائط للبضائع لسنة 24 ماي 1980 في مادتها الاولى .

فهمة الناقل أو متعهد النقل في النقل متعدد الوسائط أصبحت أوسع ، فيقوم بجميع الإجراءات الجمركية، و يختار الناقلين الذي يعهد إليهم مهمة نقل البضاعة بمجرد أن يكون النقل دوليا ، و يحدد طريق نقل هذه البضاعة و يضمن اختيار الحاويات المناسبة لنقل البضاعة . و يتولّى إبرام عقود النقل فيأخذ بعين الاعتبار القوانين الواجبة التطبيق و الاتفاقيات الدولية النافذة و يهتم باستلام البضاعة إلى غاية وصولها للمرسل إليه كما و يصدر وثائق نقل خاصة قادرة على تغطية عملية النقل . (حسن، 2009، صفحة 190)

ثانيا: الإشكالات القانونية التي يثيرها النقل بالحاويات وانعكاسات تداولها على الاقتصاد الوطني

1. الطبيعة القانونية لعقد النقل بالحاويات وتحويلها إلى مخلفات للبيئة

1.1 القانون المطبق على النزاعات المتعلقة بالحاوية : هل يطبق بشأنها القانون المدني أم القانون التجاري؟

في الواقع العملي و في غير الحالات التي يمتلك فيها الشاحن معدّاته بما فيها الحاويات ، نجد أنه عادة ما يتم توفير الحاويات من قبل الناقل البحري بموجب عقد إيجار، تاركا للشاحن عملية تحميل البضائع في الحاويات. و في كثير من الأحيان تكون الحاوية مصدر نزاع بين الشاحن و الناقل، كالتأخير في إرجاعها أو عدم إرجاعها أو حتى تلف البضاعة بسبب وجود عيب في الحاوية، و في هذا الصدد و بخصوص تأخير إرجاع الحاوية سيما غرامات التأخير و أي قانون يطبق عليها، هل القانون المدني أم قانون النقل؟ نجد أن القضاء المقارن انقسم بخصوص هذه المسألة بين اتجاهين:

الاتجاه الاول: يرى جانب من الفقه أنه عادة ما يتم توفير الحاويات قبل بدأ عمليات التحميل، و يستمر بعد انتهاء عملية التسليم . و من ثم فتوفير الحاويات يتم بموجب عقد إيجار فيرتب هذا الأخير على الشاحن التزام بإرجاع الحاويات بعد انتهاء عملية الشحن. و هي عملية بعيدة كلّ البعد عن عقد النقل الذي يمتد من الشحن إلى التسليم فلا يغطي العقد سوى هذه الفترة (الفيقي، 2007، صفحة 29). و في الحقيقة هذا النهج يسمح للناقل الاستفادة من القانون المدني ، سيما فترة التقادم 5 سنوات بدل سنة واحدة في القانون البحري . و هذا ما طبقته محكمة النقض الفرنسية في حكم صادر بتاريخ 13 يوليو 1995 ، حيث قضت أن الضرر الذي لحق بالحاوية حدث قبل إبرام عقد النقل، من ثم فالقانون المدني هو المطبق . و أيضا في حكم لمحكمة ايكس حيث ذهبت إلى أنه و على الرغم من أن عقد إيجار الحاويات هو عقد يلحق بعقد النقل، إلا أن الضرر حدث خارج وقت النقل ، من ثم لا يمكن لشركة الشحن الإحتفاظ بصفتها ناقلة بحرية بل بصفتها كمؤجر .

و نفس التوجه نسجّله للقضاء الجزائري بخصوص خدمات رفع الحاويات ، حيث قضت المحكمة العليا في قرار صادر بتاريخ 2010/06/03 (ملف رقم 627615 قرار صادر بتاريخ 003 / 06 / 2010 مجلة قضائية العدد 1 / 2012 ص 263) بأنه : تخضع خدمة رفع الحاويات برا للقواعد العامة للتقادم، و هي منفصلة عن عقد نقل الأشياء. فالخدمات المتعلقة برفع الحاويات التزام تحكمه القواعد العامة في التقادم و المحددة بمرور خمس عشرة سنة طبقا للمادة 308 قانون مدني. و لا تعتبر من قبيل عقد نقل الاشياء ، و لا يطبق عليها مبدأ التقادم الساري على عقد نقل الأشياء المحددة بمدة سنة واحدة في المادة 61 قانون تجاري. و من ثمّ لم تعتبر المحكمة العليا رفع الحاوية من الالتزامات التي يفرضها عقد النقل، بل التزام تحكمه القواعد العامة في القانون المدني .

الاتجاه الثاني : يرى جانب آخر من الفقه أن توفير الحاوية هو التزام تبعي يتلّبه تنفيذ عقد النقل ، و من ثم فعقد النقل و توفير الحاوية يجب النظر إليه ككل بحيث لا ينفصلان. و قد سمح قانون النقل بأن للقانون البحري أن يغطي إضافة إلى المرحلة البحرية المراحل السابقة البرية. و يترتب على ذلك أن غرامات التأخير في تسليم الحاوية متى وقّرها الناقل للشاحن، يسقط بمرور سنة واحدة فإستئجار الحاوية و توفيرها هو التزام تبعي ملحق بعقد النقل. و هذا ما طبقته محكمة استئناف باريس في 07 ماي 2015. و أيضا نفس الطرح تبنته محكمة النقض الفرنسية بتاريخ 30 يونيو 2015 (KAMEL, 2022,P02) حيث قضت الغرفة التجارية بتطبيق قانون النقل على غرامات تأخير تسليم الحاويات. و هذا تطبيقا للمادة 5422-11 من قانون النقل الفرنسي حيث ألزمت الشاحن بدفع أجرة الشحن المحددة للناقل لنقل البضاعة من ميناء إلى آخر ، و يسري عقد النقل هذا من تاريخ الإستلام إلى التسليم. لذلك فتأجير الحاوية التزام تبعي ثانوي يفرضه عقد النقل، و غرامات التأخير بخصوص الحاوية يطبق بشأنها قانون النقل. من ثم فغرامات تأخير تسليم الحاويات بعد نقل البضائع يسقط بمدة سنة حسب قانون النقل. لا بمدة 5 سنوات طبقا لأحكام القانون المدني. غير أن محكمة النقض الفرنسية قيدت ذلك بشرط حيث أشارت إلى أن توفير الحاويات من قبل الناقل البحري ، هو أداء لالتزام ثانوي لهذا العقد بشرط ألا يكون موضوع اتفاقية منفصلة عن عقد النقل. على أنه يجب التمييز حسب الفقه الفرنسي بين غرامات تأخير تسليم الحاويات و غرامات تأخير السفينة ، فهذه الأخيرة يترتب عنها جزاء تعاقدي لا غرامات شحن إضافي . (KAMEL, 2022,P10)

2.1 سقوط الحاويات في البحر وتحولها إلى مخلفات للبيئة

تتعدّد أسباب سقوط الحاويات في البحر فقد يرجع الأمر إلى سوء تأمينها، أو إلى سوء رصّها أو إلى ظروف الطقس. و تسمح الرموز الموجودة على الحاوية بالتعرّف على مالكيها و محتوياتها. و يثير سقوط الحاوية في البحر مسألة الوضع القانوني لها، فهل هي حطام أم مخلفات للبيئة؟ و في هذا الصدد عرّفت اتفاقية بازل بشأن التحكّم في نقل النفايات و التخلص منها عبر الحدود المعتمدة في 22 مارس 1989 ، و التي دخلت حيّز التنفيذ في 5 ماي 1992 النفايات الخطرة بأنها المواد أو الأشياء التي تم التخلص منها ، أو يعتزم التخلص منها أو مطلوب التخلص منها بموجب أحكام القانون. و هو نفس التعريف الذي جاء به التوجيه الأوربي الصادر في 19 نوفمبر 2008 المتعلق بالنفايات .

مبدئيا يتم التعامل مع الحاوية التي تسقط في البحر على أنها حطام ، فالحاوية لا يمكن إعتبارها من الأشياء و الممتلكات التي تخلى عنها أو ينوي مالكيها التخلّي عنها، لأن فقدانها في البحر هو أمر عارض (VEIDIG, 2013) و قد أشارت إلى ذلك اتفاقية نيروبي المؤرخة بتاريخ 18 ماي 2007 و التي دخلت حيز التنفيذ بتاريخ 2015. في المادة الأولى بأن الحطام الذي يحدث في البحر إما حطام سفينة أو أي شيء موجود على متن السفينة. من ثم فيتهم

التعامل مع الحاوية عند سقوطها في البحر بإعتبارها حطام. و هو ما أشار إليه أيضا المشرع الجزائري في المادة 358 من الأمر 76-8 المعدل بموجب القانون 98-05.

أما إذا كانت تحتوي على مواد خطيرة ملوثة للبيئة البحرية ، فتفرض القوانين ضرورة إعلام المالك للسلطات في حالة احتوائها على مواد خطيرة حتى يتم التعامل معها بأقصى سرعة. غير أن الإشكال يظهر إذا ما سقطت الحاوية في البحر و لم يتم اكتشاف ذلك إلا في وقت متأخر. ففي هذه الحالة فإنها و مما لا شك فيه تشكل خطرا على البيئة أو خطرا على الملاحة البحرية ، لأنها قد تصادم مع السفن فتسبب أضرارا . و في كلتا الحالتين يصعب التعامل معها فتتحول إلى نفايات ضارة بالبيئة. لذلك اكتشاف سقوط الحاوية أيضا مسألة تقنية تعتمد على التجهيزات التي تعتمد عليها الدول لأجل تسهيل اكتشاف سقوطها، و بالتالي استخراجها بأقصى سرعة. و من ثم هناك مسؤولية غير مباشرة للدولة في ضرورة مراقبة حركة الملاحة و حركة البضائع. و عليه يتعين تطبيق النصوص المتعلقة بالبيئة و تصريف النفايات الموجودة في البحر. و هذا يعني أنه يمكن للمصالح المختصة التدخل دون إشعار رسمي لأجل إزالة الحطام. (VEIDIG, 2013, p. 112)

و في الواقع العملي غالبا ما تتدخل الدولة لإخراج الحطام في حالة الطوارئ، و في الحالة التي يظل فيها المالك غير معروف ، و في حالة إذا لم يصدر أي إشعار رسمي. و يبقى أنها قد تتكبد مصاريف التخلص من حطام الحاويات دون إمكانية الرجوع على المالك ، الذي قد يكون مجهولا بسبب أنه يمارس تجارة غير مشروعة مثلا. و هذا ما أشارت إليه اتفاقية نيروبي و أضافت أن الدولة يمكنها أن تتحول إلى شركات التأمين لتعويضها عن التكاليف التي تكبدها لإزالة حطام السفن إذا كان المالك معلوما .

2. انعكاسات تداول الحاوية على الاقتصاد الوطني

1.1 المميزات والمعوقات الاقتصادية للنقل بالحاويات

1.1.1 المميزات الاقتصادية للنقل بالحاوية

- سرعة تدفق البضائع و سلامتها: إذ يمكن لسفن الحاويات أن تشحن و تفرغ حمولتها في ظرف قياسي مقارنة مع النقل بالسفن التقليدية. كما و أنّ الحاوية وسيلة آمنة تحفظ البضائع من الضرر و التلف و السرقة. فتجميع البضائع في حاوية واحدة يقلل من خطر تلف البضائع المخزنة و لأن الحاوية عادة ماتكون مغلقة بإحكام فإنّ الأمر يقلل من خطر سرقة البضاعة، التي لا يمكن في ظل النقل التقليدي للبضائع إكتشاف أمرها إلا عند تسلّم البضاعة.

كما و أن تسليم البضاعة في حاويات يقلل من عمليات الشحن و المناولة، أي يقلل عدد مرات المناولة من وسيلة نقل إلى أخرى و كذا عدد مرات الشحن ، سيما في النقل المتعدد الوسائط. و بالتالي تخفيض كلفة العمالة و تكاليف الموانئ أي تكاليف مدة بقاء السفن في الموانئ. كما يؤدي إلى سرعة تداول الحاويات في الموانئ ، مما يتيح زيادة السرعة في دورة السفينة و تقليل زمن بقائها في الميناء. و قد أثبتت الدراسات الاقتصادية أن النقل متعدد الوسائط بالحاويات ، يختصر المسافة اللازمة لإتمام عملية النقل بنسبة 15 % مقارنة بنقل نفس الحاويات على مراحل منفصلة، نظرا لتوفير الوقت في تفرغ و شحن الحاويات في الموانئ.

-خفظ التعويضات عن مخاطر النقل البحري : من المعلوم أنه متى تحقق الخطر المؤمن عليه التزمت شركة التأمين بتغطية الأضرار موضوع عقد التأمين. فلا يجوز للمؤمن له أن يحصل على قيمة تعويض تفوق الخسائر التي تكبدها. وقد أحدث النقل بالحاويات تأثيرا إيجابيا على ملاك السفن و الشاحنين و الناقلين ، بتقليل الأضرار التي تتعرض لها البضائع و بالتالي تقليل احتمالية تحقق الخطر .

غير أن التقليل من الأضرار التي قد تتعرض لها البضائع و الحاويات، يفرض مراعاة عدّة عوامل لضمان سلامة البضاعة أثناء النقل . نذكر منها صلاحية الحاوية لنوع البضاعة المحوّاة و مراعاة قواعد التعبئة و التغليف، و رص السفن داخل الحاويات و الشحن في السفينة ، بما يضمن الحفاظ على توازنها و من ثم سلامتها فكل هذه العوامل تدخل و تؤخذ بعين الاعتبار لأجل تغطية الخطر . على أن تقليل الخطر لا يعني خفض أقساط التأمين لأنه و في الحقيقة التأمين لنقل البضائع عبر البحر يتميز بأقساط مرتفعة ، كون أن مخاطر البحر متعددة كسقوط الحاويات في البحر ، سوء رصّ الحاويات ، قرصنة السفن ، فكلما زادت الأساليب الوقائية المستخدمة كان التعويض قليلا . (جاسم و البلداوي، 2018، صفحة 13)

-تقليل تكاليف الإجمالية لنقل البضائع : يوفّر استعمال الحاوية للشاحن الجهد و المال ، إذ حلّت الحاوية محلّ التغليف التقليدي الذي كان يكلف الشاحن مبالغ مهمة. هذا فضلا عن كون الحاوية وسيلة تغلفة دائمة ، إذ يمكن استعمالها عدة مرات. و لأنها سهلة التعبئة فقد ساهم استخدامها في تقليل تكاليف التعبئة للبضائع في الحاويات. فقد أدناستخدامها إلى تقليل التكاليف و الكثير من المال على الشاحن، بسبب انخفاض تكاليف الشحن و التفريغ، مما انعكس أيضا على أسعار السلع المنقولة. فتقليل تكاليف النقل يعني توفير السلع بسعر مناسب. إضافة إلى الإعفاء من رسوم الجمركة. فجّل القوانين الجمركية تعتبرها وسيلة نقل معفاة من الضرائب. إذ نجد أن الاتفاقية الجمركية لسنة 1972 أشارت إلى أن الإستيراد المؤقت للحاويات معفى من رسوم و ضرائب الإستيراد، رهنا بإعادة تصديرها في غضون 3 اشهر .

2.1.1 المعوّقات الإقتصادية للنقل بالحاوية

-قلة الإستثمارات في هذا المجال لتوفير سفن خاصة بالحاويات : إذ من المهم توفير سفن ضخمة لتقليل تكلفة النقل. إذ أنه و في الحقيقة توجد علاقة وطيدة بين حجم السفينة و تكلفة نقل الحاوية الواحدة ، إذ تبين الإحصائيات الإقتصادية أن تكاليف النقل تنخفض كلما كانت السفينة أكبر حجما ، و هذا يعني إنخفاض كلفة أجرة النقل لكل حاوية عندما يتم النقل في سفينة حاوية ذات حجم كبير. و هذا راجع إلى زيادة عدد الحاويات المنقولة في الرحلة الواحدة ، الأمر الذي يفيد كل من الناقل و الشاحن معا. و في الحقيقة فإن الضرورة الإقتصادية هي التي أدّت إلى بناء سفن حاويات بأحجام كبيرة بسبب المنافسة الشديدة بين الناقلين و عدم إمكانية ملاك السفن زيادة أجرة النقل بفعل المنافسة القويّة بين الناقلين .

و في هذا الصدد من المهم أن يكون هناك تحالف بين شركات النقل البحري، لأجل التوسع ببناء سفن حاويات أكبر حجما. قد لا يكون بمقدور شركة بمفردها القيام بها. و قد ثبت في الواقع العملي دخول شركات النقل في تحالفات بقصد تغطية المنطقة الجغرافية المتواجدة بها . (السويفي، 1996، صفحة 251)

-ضعف التهيئة على مستوى الموانئ المخصصة لإستقبال سفن الحاويات : إذ لا بد من مراعاة التطورات التقنية الحاصلة في مجال النقل البحري، في مجال المعدّات و الألات و التجهيزات و الطاقة الإستيعابية و طول الأرصفة

لكي تناسب سفن الحاويات . (حياة، 2015، صفحة 123). إذ أن الخدمات التي يقدمها الميناء للسفن تلعب دورا مهما في ضمان السير الحسن و الأمن لحركة السفن الوافدة إليه و الراسية به .من خدمات الإرشاد لتفادي عرقلة الملاحة و للمحافظة على المنشآت المينائية ، و التي نصت عليها المادة 172 من القانون البحري و المادة 2 من المرسوم التنفيذي 06-08 . و خدمات القطر البحري أو ما يسمى بالمساعدة البحرية و المتمثلة بشكل خاص في سحب و دفع السفن و التي نصت عليها المادة 861 من القانون 94 من المرسوم التنفيذي رقم 02-01 المتعلق بتحديد النظام العام لإستغلال الموانئ و أمنها . و خدمة التموين و القيادة أي مساعدة ريان السفينة عند رسوه في الميناء، و خدمات أخرى فنية كالمناولة و التشيين و التخزين للبضائع و الشحن و الإصلاح و الصيانة . إذ أن كل تلك الخدمات تتطلب عملية تنسيق كبيرة لضمان سرعة الأداء على مستوى الموانئ . (حياة، الخدمات المينائية المقدمة للسفن و أثرها على سلامة و أمن الملاحة البحرية ، 2014، صفحة 99)

2.1 واقع التجربة الجزائرية في مجال النقل بالحاويات

في هذا الصدد نجد أن النظام الإقتصادي الجزائري مقيّد يعتمد على الواردات بنسبة 80% من التجارة الخارجية و يساهم النقل البحري في التجارة الخارجية بنسبة 95%. لذلك فتوفير موانئ خاصة بإستقبال الحاويات له أهمية كبيرة ، تنعكس على الإقتصاد الوطني بشكل إيجابي لتنشيط التجارة الخارجية و ضمان نقل البضائع استيرادا و تصديرا في ظرف قياسي . في مقابل ذلك نجد أن الجزائر تتوفر على 13 ميناء تجاريا ، تسيّر عن طريق مجمع الخدمات المينائية و الذي يضم مجموع الشركات المسيرة للموانئ بمختلف أنواعها .

من ثم بالنظر إلى الإعتبارات السابقة إضافة إلى موقع الجزائر الجغرافي ، فإن النقل بالحاويات يساهم في تنمية الإقتصاد الوطني . مع ذلك تبقى الجزائر من الدول التي تعرف تأخرا في هذا المجال ، إذ أن أداء الموانئ الجزائرية يبقى ضعيفا مقارنة بأداء الموانئ على المستوى الدولي، و يرجع السبب إلى عدة اعتبارات :

* النقص الكبير في المعدات و الآلات المتعلقة بشحن و تفرغ السفن و الحاويات ، بسبب ضعف البنية التحتية للموانئ ، قلة تجهيزات الأرصفة بالمساحات الضوئية و الرافعات الجسرية و الذاتية الحركة، و ناقلات الحبوب بمقاييس عالمية . و هذا الأمر يعني طول الإنتظار في الميناء لفترة طويلة تتعدى المقاييس المعمول بها دوليا . الأمر الذي يعني إرتفاع الكبير في سعر خدمات الشحن و التفرغ ، و هذا بلا شك ينعكس على تكلفة نقل الحاوية إلى الموانئ الجزائرية، إذ نجد أنه مرتفع جدا مقارنة بتكلفة نقل الحاوية إلى موانئ أخرى في دول أخرى

* عدم كفاءة الخدمات على مستوى الموانئ الخاصة بتفعيل الخدمات اللوجستية للنقل البحري ، مقارنة بباقي الدول نجم عنه سوء التسيير للمخزون و ضعف استعمال نظم المعلومات .

و في سبيل تطوير الموانئ الجزائرية اتجهت الجزائر إلى عقد اتفاقيات مع الشرك الأجنبي، مع مختصين أجانب من أجل تحديث و عصرنه الموانئ الجزائرية من حيث المعدات المخصصة لمناولة السلع و نظم المعلومات المستعملة لزيادة كفاءة أنشطة الموانئ و و تحسين تنافسيتها و من ثم تخفيض التكاليف و مدّة الانتظار في الميناء و سرعة تدفق البضائع ، و من أهم هذه الاتفاقيات :

اتفاقية الشراكة بين ميناء بجاية و الشركة السنغافورية بورتاك PORTEK سنة 2007 تهدف هذه الشراكة إلى تحقيق العديد من المزايا ، منها تجهيز الرصيف بالفاحص الماسح الضوئي "سكانر" ، و كذا إدخال نظم المعلومات في نظام الرقابة على البضائع ، والرافعات الجسرية .

اتفاقية الشراكة بين ميناء الجزائر و شركة ميناء دبي العالمي سنة 2009 تهدف هذه الشراكة إلى إنشاء بنية تحتية لميناء الجزائر، بتحديث أرصفة الحاويات بالميناء و رفع قدرتها الإستيعابية . و عصرنة عملية فحص البضائع بالحاويات لتمكين المستفيدين من الميناء من ربح الوقت، و تسريع وتيرة الشبّاك الموحد الإلكتروني الأمر الذي يسهل التخزين العصري للبضائع و تحسين تسيير الميناء . و هذا الأمر أعطى دفعا قويا لحركة الحاويات المتداولة في ميناء الجزائر، الأمر الذي جعله يحتل المرتبة الأولى على المستوى الوطني في معالجة الحاويات.

اتفاقية ميناء جن جن بجيجل مع شركة ميناء دبي العالمي حيث يتميز هذا الميناء بمياهه العميقة التي تجعل منه ميناء مناسباً لإعادة شحن الحاويات مرّة أخرى على سفينة أخرى . لذلك تم عقد هذه الشراكة من أجل استغلاله في حركة الحاويات على صعيدين : الأول معالجة الحاويات الموجهة للتصدير و الإستيراد من و إلى الجزائر، و الثاني لإستغلاله و إستعماله للحاويات التي يتم تنزيلها في الميناء في إنتظار إعادة تحميلها على سفينة أخرى . (راضية و بن ناصر عبد الحميد، 2020)

ii. خاتمة

إن إختراع حاويات الشحن خفض أسعار النقل البحري للبضائع مما نشط حركة التجارة بين دول العالم . و لأن النقل البحري تأثر إلى حد كبير بإستعمال الحاوية في النقل، فإنه مما لا شك فيه أن النظام القانوني للنقل البحري تأثر أيضا بإستخدام هذه الوسيلة في نقل البضائع . غير أن النقل بالحاويات يتطلب :

- مراعاة الجانب التقني و الجانب القانوني معا ، لأن تحقق الجانب التقني يقلّل من المشاكل القانونية التي يثيرها النقل بالحاويات. لذلك لا بد من استخدام أساليب تقنية متطورة و نظم اتصالات حديثة في صناعة النقل البحري ، من شأنها أن تحدث تغييرا جذريا في آلية فحص البضائع المحوأة، قد تساهم في حلّ المشاكل التي يثيرها النقل بالحاويات حول محتواها .

- إن كان النقل بالحاوية قد أحدث تغييرا على وثيقة الشحن ، حيث سمح للناقل بإبداء تحفظات على وثيقة الشحن إذا لم يكن بإمكانه التأكيد من محتوى الحاويات، و يحمله مسؤولية كاملة تجاه الشاحن. إلا أنه يتعين أن لا يكون شرطا لا غنى عنه ، إذ من المفروض أن يكون بإمكان الناقل تقديم أدلة يمكن أن تعوّض عدم وجود هذه التحفظات في وثيقة الشحن.

- بخصوص غرامات التأخير في الحاويات يبقى مشكل غياب إطار قانوني دقيق، مما أدى إلى إستمرار ازدواجية القضاء المقارن سيما الفرنسي، بين تطبيق القانون العام أي القانون المدني أم القانون البحري. و هل أنه عقد مستقل عن عقد النقل أم هو عقد ملحق به . و من ثم هل نطبّق بشأن النزاعات المتعلقة بالحاوية عقد الإيجار أم عقد النقل للبضائع، و الذي يخضع للقانون البحري. أم يمكن للمتعاقدين أي الشاحن و الناقل أن يختار أي القانونين يطبّق على عقد تأجير الحاوية بالنظر إلى الميزة التي يرغبان في تحقيقها .

- ضرورة الاستثمار في المنشآت على مستوى الموانئ . فالتطور في صناعة سفن عملاقة للحاويات زاد سعة الشحن و زاد تحديات الدول للاستثمار في الموانئ . فالموانئ في موقف تنافسي بالغ الصعوبة ، إذ أن بناء سفن عملاقة للحاويات يتطلب بناء أرصفة جديدة مع زيادة غاطس السفن في الموانئ ، وتوفير رافعات سريعة للغاية لإنهاء عمليات التفريغ والتحميل في ظرف قياسي ، فضلا عن الحاجة لتوفير المزيد من المساحات لتخزين الحاويات في الميناء، وانشاء طرق وسكك حديدية تتكيف مع زيادة الحركة المرورية.

و في الاخير نشير إلى أن معايير تسيير الموانئ الجزائرية مازالت بعيدة عن تلك المعتمدة في باقي دول العالم ، و ما زالت عاجزة عن مواكبة حركة التجارة العالمية المتسارعة. إذ لازالت عمليات شحن و معالجة الحاويات تكبّد الدولة خسائر كبيرة بسبب التأخير الكبير في القيام بتلك العمليات في وقت قصير . فلكي توفر الجزائر متطلبات واحتياجات السوق العالمية و حتى السوق الداخلي ، يتعين تطوير الموانئ إذ يجب إعادة النظر في هيكلتها و تهيئتها ، وفقا للتطورات التكنولوجية و متى توقّرت هذه الإعتبارات زاد الإقبال على الموانئ الجزائرية مع ضرورة عصرنه قطاع النقل البحري و تطوير الموانئ و تبنيّ نظام الرقمنة لتسيير الموانئ لتسريع عملية تدفق البضائع ، و معالجة الحاويات مثلما هو معمول به في موانئ العالم. و أيضا بناء موانئ جديدة لتخفيف العبئ على الموانئ الموجودة حاليا .

الإحالات والمراجع :

1- النصوص القانونية

- اتفاقية بروكسل المتعلقة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن المبرمة في 25 اوت 1924. انضمت اليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 71/64 المؤرخ في 2 مارس 1964 ، الجريدة الرسمية رقم 28.
- الإتفاقية الدولية للجمارك الخاصة بالحاويات المبرمة في 1972/12/02 بمدينة جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات التي دخلت حيز التنفيذ في 1977/09/06 . صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم المؤرخ في 12 صفر 1978 الموافق ل 1978/01/21 ، الجريدة الرسمية عدد 04
- اتفاقية الامم المتحدة للنقل البحري للبضائع الموقع عليها في هامبورغ سنة 1992 دخلت حيز النفاذ في أول نوفمبر 1992 صادقت عليها مصر و المغرب و لم تصادق عليها الجزائر
- اتفاقية اسطنبول المتعلقة بالادخال المؤقت لسنة 1990 ، صادقت عليها الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي رقم 03/98 المؤرخ في 1998/01/12 ، الجريدة الرسمية رقم 02 .
- إتفاقية الامم المتحدة المتعلقة بالنقل الدولي للبضائع عن طريق البحر أو جزئيا ، الموقع عليها في روتردام بتاريخ 2009/09/23. لم تدخل حيز الانفيذ
- الأمر رقم 75-58 مؤرخ في 20 رمضان عام 1395 الموافق 26 سبتمبر سنة 1975 يتضمن القانون المدني معدل ومتمم .
- القانون رقم 98-05 المؤرخ في أول ربيع الأول عام 1419 الموافق 25 يونيو 1998 ، يعدل و يتم أمر رقم 80-76 المؤرخ في 29 شوال عام 1396 الموافق ل 23 أكتوبر سنة 1976 المتضمن القانون البحري ، الجريدة الرسمية رقم 47.

المؤلفات

- سوزان علي حسن. (2009). عقد نقل البضائع بالحاويات. الإسكندرية: دار الجامعة الجديدة .
- عبد القادر حسين العطير. (1983). الحاويات و أثرها في تنفيذ عقد النقل البحري. عمان: الدار الجامعية .
- محمد السيد الفقي. (2007). تطور قواعد النقل البحري تحت تأثير استخدام الحاويات. الإسكندرية ، دار الجامعة الجديدة.
- مختار السويفي. (1996). اقتصاديات النقل البحري. القاهرة: الدار المصرية اللبنانية .

الأطروحات

- كراش ليلى. (2015). أثر النقل بالحاويات و النقل متعدد الوسائط على النقل الدولي للبضائع (رسالة دكتوراه). كلية الحقوق ، جامعة الجزائر .

المقالات

- إبراهيم مكي إبراهيم. (1975). أوعية الشحن (الحاويات) . مجلة القانون و الاقتصاد ، 263 .
- بن عثمان فريدة. (2016). النقل البحري بالحاويات . مجلة الحقوق و العلوم الإنسانية ، 355 .
- بن عيسى حياة. (2014). الخدمات المينائية المقدمة للسفن و أثرها على سلامة و أمن الملاحة البحرية . المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، 99 .
- بن عيسى حياة. (2015). تطور الموانئ و صيانتها (واقع الموانئ الجزائرية). مجلة الدراسات القانونية و السياسية ، 123 .
- عزير الإهام. (2017). أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن. المجلة الجزائرية للقانون البحري و النقل ، 23 .
- مصداغ راضية ، و جمال شنوف بن ناصر عبد الحميد. (2020). واقع النقل بالحاويات في الجزائر و دوره في النقل المتعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية . مجلة العلوم الاقتصادية و التسيير و العلوم التجارية ، 876 .

قرارات قضائية

-قرار المحكمة العليا الصادر بتاريخ 2010/06/03 ملف رقم 627615 قرار المجلة القضائية العدد الاول 2012.

مواقع الكترونية

-بان حاتم جاسم ، و علاء عبد الكريم البلداوي. (2018). أثر تأمين البضائع بالحاويات على دفع التعويض. تاريخ الاسترداد 13 12 2022 ، من <https://eco.nahrainuniv.edu.iq>

المراجع باللغة الفرنسية

- EBENEZE, K. (2011). La notion de conteneur en droit des transports internationaux de marchandises par mer.
- EBENEZER, K. (2011). La notion de conteneur en droit des transports internationaux de marchandises par mer. p. 03.
- EBONGUE, C. (2016). Mise a disposition de conteneurs : Le régime juridique applicable en matière de transport maritime de marchandises.
- KAMEL, K. M. (2022). Approche juridique du concept des surestaries des conteneurs.

VEIDIG, M. (2013). les dommages causés par les conteneurs perdus en mer.