

نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي و الوطني

ط. د عبد الكريم بوقادة

ط. د جوهر خلخال

كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان- الجزائر

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز أهمية النقل بالحاويات ومدى مساهمته في تطوير صناعة النقل البحري وأثره على الاقتصاد الوطني والدولي من خلال تنظيمه من طرف الاتفاقيات الدولية والتشريع الوطني واستغلال هذا النظام الذي يعتبر أكثر أمنا وسرعة في تداول البضائع وأكثر تأثيرا على الموانئ والسفن بصفة ايجابية والتي أصبحت متطورة حتى تتمكن من استغلال هذا النظام الذي يسهل المبادلات التجارية حيث تعتبر الجزائر من الدول التي تحاول مداركة هذا النظام الذي أصبح عبارة عن نمط عالمي ضروري للمبادلات التجارية الدولية والذي اثر على صناعة النقل البحري النقل البحري.

الكلمات المفتاحية:

عملية النقل – الحاويات – السفينة – الموانئ – البضائع

Résumé

Cette étude vise à mettre en évidence l'importance du transport de conteneurs et de contribution dans le développement de l'industrie du transport maritime et son impact sur l'économie national et l'exploitation de ce système qui est plus sure et plus rapide la circulation des marchandises et plus influent sur les ports et les navires comme positif et qui a devenir bien développés donc vous pouvez exploiter que le système qui facile le commerce avec les états de l'Algérie qui essaie de faire face à ce système qui a fait un modèle global est essentiel pour le commerce international et l'impact sur l'industrie du transport maritime

Les mots clé

Le processus de transport – conteneurs – navire – ports – marchandises

مقدمة:

لقد تعددت أساليب وطرق النقل البحري حيث مرت بمراحل متعددة، انطلاقا من الطرق التقليدية البدائية المعتمدة على نقل البضائع على المسطحات المائية إلى غاية الوصول إلى ابتكار أسلوب نقل حديث والمتمثل أساسا في النقل عن طريق الحاويات والذي أدى إلى إحداث ثورة حقيقية في مجال صناعة النقل. فنتيجة للمستجدات والتطورات المتلاحقة في أنماط التجارة البحرية، صار النقل بالحاويات يمثل الحصة الأكبر في شحن البضائع على مستوى العالم وهذا نظرا للخدمة التي قدمتها. إذ أصبح لمعهد النقل إمكانية النقل من الباب إلى الباب، والذي بدوره يمنح للنقل بالسيطرة الكاملة على البضائع من خلال

جميع مراحل انتقالها بين الموانئ ووسائل النقل المختلفة، ومنه اعتبرت الحاويات الوسيلة المثلى للنقل الدولي بوسائل النقل المختلفة، واحتلت أيضا سفينة النقل بالحاويات مكانها وأصبحت وسيلة النقل الرئيسية في الرحلات البحرية.

ومن أهم التطورات التي أثرت بشكل أساسي على صناعة النقل البحري هو ظهور سفن الحاويات حيث ابتكر هذا النظام مالكوم ماكلين أول شركة ملاحية للنقل بسفن الحاويات ثم دخلت الحاويات التجارة البحرية الدولية عبر المحيط الأطلنطي في ميناء روتردام في هولندا ومن ذلك الوقت وهذا النظام في تطور حيث احدث ثورات كبيرة في عملية نقل البضائع اقتصاديا وفنيا نتيجة لما أحدثه من توحيد نمطي للبضائع المنقولة مما أسفر عنه هذه الوفورات الاقتصادية التي جعلت منه أكثر نظم النقل البحري لنقل البضائع المجزأة ويخدم النقل من الباب إلى الباب مما اثار على صناعة النقل البحري والتي أصبحت من الضرورة الملحة سواء بالنسبة للسفن والموانئ أن تواكب تطورات النقل بالحاويات سواء فيما يتعلق بالبنية التحتية للموانئ أو المعدات والآلات المستخدمة في هذا المجال أو السفن المخصصة لهذا النظام مما أدى بالتشريعات الدولية أو الداخلية إلى وضع نظام قانوني موحد لهذا النظام الذي يعتبر من بين أهم المؤثرات على تطوير صناعة النقل البحري سواء على المستوى الدولي باعتبار أن اغلب المبادلات التجارية دولية أو على المستوى المحلي ومن هذا المنطلق سوف أحاول معالجة الإشكالية التالية :

ما الذي أدى بهذه الوسيلة لأن تكون لها الأثر الواسع على عملية النقل؟ كيف اثار النقل بالحاويات على صناعة النقل البحري الذي أولتها التشريعات الدولية والداخلية أهمية قصوى خاصة وانه من ابرز تطورات في مجال النقل البحري وجلب استثمار والمبادلات الخارجية ؟

المبحث الأول: مفهوم الحاويات ونظامها القانوني

أصبح نقل البضائع بالحاويات في الوقت الحالي مألوفاً ويات الواقع العملي يشهد إمكانية نقل كافة أنواع البضائع تقريبا أيا كانت حالتها المادية بواسطة الحاويات، سواء بواسطة نقل واحدة أو عدة وسائل نقل وهو ما يتمثل في النقل متعدد الوسائط، حيث شهد النقل البحري تغييرا باستخدام الحاويات وذلك بهدف أساسي وهو أن يصبح أكثر ملائمة للنقل من الباب إلى الباب حيث أصبح تعبئة البضائع في الحاويات ضرورة عالمية للمبادلات التجارية الدولية بهدف تسهيل هذه المعاملات التجارية من خلال المحافظة على البضائع من الهلاك والتلف وتفادي عمليات شحنها وإعادة تفريغها وسرعة المعاملات التجارية حيث أصدرت المنظمة الدولية للتقييس ISO¹ عدة مواصفات قياسية تساعد على مواجهة المخاطر والحوادث التي قد تواجه النقل البحري بالحاويات ومن بين أهم هذه المواصفات القياسية الصادرة سنة 1988 والتي تحدد متطلبات الفحص والاختبار للحاويات ذات المميزات الحرارية إضافة إلى مقاييس أخرى تحدد متطلبات الفحص والاختبار للحاويات للبضائع العامة لسنة 1990 حيث للحاويات تغييرات جوهرية بسبب الاتجاه إلى بناء سفن الحاويات العملاقة والموانئ المحورية . ونظرا لخصوصية التي

تتميز بها الحاوية وتأثيرها على النقل البحري² بصفة خاصة وتسهيلا للنقل متعدد الوسائط وجب التطرق إلى مفهوم الحاويات وأنواعها " الفرع الأول " بصفة مفصلة حتى يتسنى لنا تحديد تأثيرها في تطوير صناعة النقل البحري ثم سوف نتطرق إلى الإطار القانوني للحاويات سواء على المستوى الدولي أو المستوى المحلي "الفرع الثاني " .

الفرع الأول: مفهوم الحاويات واستخدامها

قد تباينت المفاهيم في وصف الدور الذي تلعبه الحاويات في النقل البحري للبضائع، ففي الماضي اعتبرت الحاوية مجرد إشكال زائف³ وبالتالي اقل أهمية مما عليه وسائل النقل الأخرى على العكس فقد تبنى البعض الأخر فكرة أن للتحوية أبعاد تقنية حقيقية وهذا ما تؤكد تدريجيا مع تزامن العولمة الاقتصادية، حيث أن فكرة النقل بالحاويات ليست جديدة إنما استخدمت في بريطانيا في العشرينيات في مجال السكك الحديدية والطرق البرية، أما في فرنسا فقد أسس المكتب الدولي للحاويات⁴، واستخدمت الحاويات في النقل البحري لأول مرة سنة 1949 في أيرلاندا من طرف جون وولام، وتم تأسيس أول ستة سفن مخصصة للنقل بالحاويات سنة 1965 من طرف شركة sealend للنقل بين أمريكا وأوروبا ثم بعد ذلك قرر اليابان في دخول السباق للنقل بالحاويات والتي مازالت في التطور إلى وقتنا الحالي.

أولا : المفهوم المادي للحاويات :

تعددت التعريفات الحاويات فمنه من اعتبرها أنها وعاء أو صندوق متنوع السعة أو الشكل يتم تصنيعه خصيصا بهدف تجميع البضائع بداخله سواء كانت سائبة أو مغلفة وهناك من اعتبر الحاوية عبارة عن وعاء شحن يتم بتجميع البضائع داخلها، أما المعاهدات الدولية فقد أوردت عدة تعريفات للحاوية:

1- حيث قد عرفت اتفاقية سلامة الحاويات ل 1972⁵ بقولها: «الحاويات وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل ودون عملية إعادة تحميل وسيطة ولكي تجري رصاصتها أو مناولتها بسرعة، بحيث تكون فيه المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة :

(1) 14 مترا مربعا على الأقل أي 150 قدما على الأقل.

(2) 7 أمتار مربعة على الأقل 75 أي 75 قدما مربعا، إذا كانت مزودة بتجهيزات

ركنية عليا، ولا يشمل تعريف الحاوية العربات " المركبات " أو العبوات إلا أنه يضم الحاوية

المحمولة على هياكل⁶

- 2- الاتفاقية الدولية المتعلقة بسلامة الحاويات⁷ 1978: الحاوية هي وحدة معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى سفن مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل دون إعادة تحميلها ولكي يتم مناولتها بسرعة وتكون مزودة بتجهيزات وباركان سفلية خارجية ويستثنى من الحاوية المركبات والعربات إلا انه يضم الحاوية المركبة على هيكل سيارات رفع⁸.
- 3- تعريف اتفاقية اسطنبول لسنة 1990⁹: الحاوية هي عبارة عن وحدة من معدات النقل " سيارة رفع صهاريج متحرك أو أي هيكل مماثل آخر " ويشترط أن يكون مقفلا سواء كلياً أو جزئياً ليشكل مقصورة جاهزة لاحتواء البضائع وان تكون صالحة للاستعمال المتكرر وتسهل نقل البضائع بوحدة أو أكثر من وسائل النقل دون الحاجة إلى عملية تحميل وسيطة معدة للمناولة السريعة ومعدة للتعبئة والتفريغ بصفة سريعة ولا يتضمن اصطلاح الحاوية السيارات أو لوازمها أو قطع غيارها أو مواد الطلبات وتعتبر الهياكل القابلة للتفكيك حاويات¹⁰.
- 4- تعريف قواعد روتردام 2008¹¹: هي أي نوع من الحاويات أو الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو الحاويات البدالة أو أي وحدة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلکمن خلال هذه التعريفات بالإضافة إلى تعريفات أخرى نجد الاتفاق على تعريف الحاوية: كونها أداة نقل ذات طابع دائم وهي صلبة تصلح استعمال المتكرر وتسهل لنقل البضائع بواسطة نقل واحدة أو عدة وسائل نقل دون الحاجة الى تحريك الوسائط الموجودة داخلها ويتناسب تصميمها مع آليات المناولة ومصممة بشكل يسهل عملية التعبئة والتفريغ.

ثانياً : المفهوم القانوني للحاويات

لقد ثار خلاف حول التكييف القانوني للحاويات هل تعتبر من بين ملحقات البضاعة التي تتجمع بداخلها أو من ملحقات السفينة وإزاء هذا الوضع فقد أتت الأحكام متباينة وغير مباشرة في بعض الأحيان فقد اتجهت البعض إلى اعتبارها جزءاً من السفينة¹² وانتقد باعتبار إن الحاوية لا تمثل عنصراً جوهرياً للملحقات السفينة أو لاستغلالها التجاري لأنها إذا اعتبرت من أجزاء السفينة لا يمكن نقلها من سفينة إلى أخرى.

أما التنظيم الدولي للنقل الدولي النهري للحاويات فقد اعتبرها كأدوات للنقل إلا انه من غير المتصور اعتبار الحاوية وسيلة نقل مستقلة بذاتها نظرات لافتقادها وسائل الدفع أو التسيير الذاتي، فالحاوية تحتاج بطبيعتها إلى النقل عبر إحدى وسائل النقل المألوفة كالسفينة، كما انه اعتبار الحاوية من ملحقات البضاعة المنقولة كونها خلافاً للتغليف العادي مكلفة في تصنيعها علاوة على أنها معدة لإعادة الاستعمال لفترة طويلة، والراجح فقها وقضاء إن الحاوية لا يمكن اعتبارها في عداد البضاعة ولا جزءاً من السفينة، لكنها عبارة عن وسيلة للتغلفة ذو طبيعة خاصة¹³، وتطبيقاً لذلك إذا كانت الحاوية ممتلئة فهي تعتبر كأبي

تغليف أخرج البضاعة التي تحتويها بحيث إذا تعرضت ومحتواها إلى ضرر فإن الناقل يعتبر مسئولاً طبقاً للشروط الموضوعية التي تخضع لها أي بضاعة أخرى خارج الحاوية تبعاً لطريقة النقل المتبعة، أما إذا كان الضرر قد أصاب الحاوية أثناء عودتها فارغة تحت يد الناقل أو كانت الحاوية مملوءة لكن الضرر قد لحقها وحدها دون البضائع الموجودة فيها، فإن التعويض يخضع للقواعد العامة في القانون المدني وليس للحدود القانونية لمسؤولية الناقل البحري كما اعتبرها الفقيه P Bonasies وسيلة للتغلف من نوع جديد¹⁴.

الفرع الثاني: النظام القانوني للحاويات وأنواعها

حيث توجد عدة حاويات، وذلك حسب نوع البضاعة التي يمكن أن تحتويها الحاوية، وكذا المواصفات الفنية للحاوية من حيث الأساسيات ونوع المواد المصنوعة منها، وهذا إن دل على شيء فإنما يدل على الإيجابيات التي يحققها استخدام الحاويات في مجال النقل.

ولقد سعت الاتفاقيات الدولية والقوانين الوطنية إلى وضع نظام قانوني للحاويات وباعتبار أن أغلبية المبادلات التجارية تكون على المستوى الدولي فقد وضعت إطار قانوني خاص باستعمال الحاويات وباعتبار الجزائر كغيرها من الدول فقد تبنت نظام داخلي يخص استعمال وتنسيق هذه العملية، كمان الحاويات تختلف من واحدة إلى أخرى على حسب الاستعمال المخصصة له.

أولاً - أنواع الحاويات:

تختلف الحاويات على حسب الاستعمال المخصصة من اجله حيث تنقسم إلى نوعين:

1- حاويات البضائع العامة: هي غير مخصصة لأنواع معينة من البضائع وتتضمن عدة أنواع من البضائع من بينها:

- ❖ حاويات مخصصة للاستعمال العام: تكون مغلقة بشكل محكم تحتوي على سقف وجوانب صلبة ومخصصة لنقل أنواع من البضائع مثل الجافة والسائلة المعبأة في علب معدنية¹⁵.
- ❖ حاويات ذات السقف المفتوح: حاويات تشبه حاويات الاستعمال العام باستثناء وجود سقف متحرك وقابل للنقل مصنوع من القماش أو البلاستيك، ويمكن تثبيته بالنواحي الأربع للسقف، ويستخدم هذا النوع لنقل البضائع الثقيلة جداً أو ذات الحجم الكبير، كما تستخدم لشحن البضائع التي لا يمكن رفعها إلا بالمرافع العلوية.
- ❖ حاويات مسطحة: أي من دون أساسات عليا، ولكن لها نفس طول وعرض الحاويات العادية ومجهزة بزوايا يهدف التمكين من مناولتها وأحيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج لتسيير عمليات الشحن والتفريغ والرص على أرضية الموانئ
- ❖ حاويات ذات قوائم وذات جوانب مفتوحة: وهي تتميز بأن جوانبها غير ثابتة بحيث يمكن فك جدران الحاوية وتبقى الأركان والقاعدة مثبتة على حسب الحاجة¹⁶.

2- حاويات البضائع الخاصة: وهي حاويات ذات تصميم خاص، فتتنوع أشكالها حسب نوع البضائع ومنها:

❖ حاويات ذات مواصفات حرارية: وهي ذات جوانب وأرضية وسقف معزولين حراريا لتخفيض تبادل الحرارة بين داخل وخارج الحاوية

❖ حاويات حرارية مسخنة: وهي ذات مواصفات حرارية ومزودة بجهاز منتج للحرارة

❖ حاوية مبردة: وهي ذات مواصفات حرارية، مزودة بجهاز مبرد تضمن الاحتفاظ بالبرودة عند مستوى معين¹⁷

❖ حاويات الخزانات: وهي التي تستخدم في نقل الزيوت والحوامض أو لنقل الغاز المضغوط أو الغاز المسيل، فهي غالبا ما تكون على شكل خزانات معدنية محكمة.

ثانيا: الإطار القانوني للحاويات

لقد تبنت القوانين الداخلية نصوصا تشريعية تنظم استخدام الحاويات تسهيلا للتجارة الدولية، كما تبنت المعاهدات الدولية تنظيما دوليا موحدًا لاستغلال الحاويات التي كان لها الدور الفعال في تطوير التجارة الدولية.

1- الاتفاقيات الدولية: من أهم الاتفاقيات اتفاقية جنيف واسطنبول:

❖ اتفاقية جنيف سنة 1972:¹⁸ وهي اتفاقية متعلقة بسلامة الحاويات أبرمت بتاريخ 02 ديسمبر 1972 على مستوى مجلس التعاون الجمركي تهدف هذه الاتفاقية إلى تسهيل النقل الدولية بواسطة الحاويات، ولهذا الغرض فإنها تضع معايير صنع الحاويات وتحدد نظام الاعتماد وكذا تسهيلات القبول المؤقت وتصليح الحاويات. وعليه فإن الحاويات التي تتوفر فيها الشروط المحددة في الاتفاقية تستفيد من اعتماد لنقل البضائع تحت الختم الجمركي.

❖ اتفاقية اسطنبول المتعلقة بالإدخال المؤقت: المبرمة بتاريخ 26 جوان 1990 وهي اتفاقية مبرمة تحت رعاية مجلس التعاون الجمركي، هدفها الأساسي تبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية خاصة إقرار وثيقة دولية موحدة تجمع بين جميع الاتفاقيات الموجودة حول الإدخال المؤقت، وهذا من شأنه أن يسهل الوصول إلى الأحكام الدولية للإدخال المؤقت ويسهم بشكل فعال في تطوير التجارة الدولية. من القواعد التي وضعتها هذه الاتفاقية والتي مسّت الحاويات، نجد القبول المؤقت للحاويات لنقل البضائع داخل الإقليم الجمركي دون دفع الحقوق والرسوم الجمركية ودون دفع الكافلات، ولكن شريطة أن تتوفر فيها الشروط المحددة في هذه الاتفاقية من علامات وضرورة الاعتماد وغير ذلك.

2-القوانين الداخلية الجزائرية:

❖ المرسوم رقم 78-01 المؤرخ في 21 جانفي 1978 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المبرمة في 02 ديسمبر 1972 والمصادقة على هذه الاتفاقية يسمح بالمحافظة على درجة عالية من السلامة للعنصر البشري عند استعمال الحاويات، باعتبار أنّ الاتفاقية تضبط المواصفات التي يجب أن تتوفر فيها، كما أنّها ستمكن من تيسير عمليات النقل الدولي والبري والبحري.

❖ المرسوم الرئاسي رقم 98-03 المؤرخ في 12 جانفي 1998 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في اسطنبول بتاريخ 26 جوان 1990.

❖ التعليم رقم 21/ م ع ج/ الديوان/120 المؤرخة في 17/07/1995 المتعلقة بالقبول المؤقت للحاويات والاستفادة من إجراء الحساب المفتوح¹⁹.

المطلب الثاني: أثر التحوية في تطوير صناعة النقل البحري

صارت تواجه صناعة النقل البحري عالميا ومحليا تطورات سياسية واقتصادية وتشريعية ومستحدثات تكنولوجية وإدارية، ومتطلبات مالية وتشغيلية تؤثر عليها تأثيرا مباشرا وتحدد المعالم المستقبلية لمكوناتها سواء بالنسبة للسفينة أو الميناء، ولكن يبقى لنظام التحوية الأثر الكبير في تطوير عملية النقل البحري فقد أحدث نظام النقل بالحاويات ثورة وتغيير جذري في مجال النقل والتجارة الدولية²⁰.

أولا: نظام التحوية كمستجدة مؤثرة على صناعة النقل البحري في العالم

منذ أن بدأ استخدام الحاويات في الستينيات²¹ وهي في تطور مستمر في الأنواع والمقاسات والأحجام والخصائص، حتى أصبح في الإمكان نقل أي صنف من أصناف البضاعة العامة بمواصفاتها وخصائصها المتباينة في الحاويات، والاتجاه يسير إلى تحوية كافة أنواع البضائع عدا الصب السائل والجاف التي تتعدى كمياته طاقة وسعة الحاوية أو المعدات والمهيئات الضخمة أو الوزن، هذا بالرغم من وجود حاويات متخصصة لنقل بضائع الصب السائل وبجانب المزايا الكثيرة التي انعكست على البضائع التي يتم نقلها بالحاويات فقد أحدث نظام الحاويات ثورة في صناعة النقل البحري سواء بالنسبة للسفينة أو الميناء أو معدات التداول ووسائل النقل كما نشأ وتطور نظام النقل الدولي المتعدد الوسائط بكل أبعاده معتمدا على النقل بالحاويات²²

ويطلق على هذا الأسلوب بنظام التحوية containerisation وهناك مواصفات قياسية دولية للحاوية حيث الارتفاع 8 قدم والعرض 8 قدم والطوال تتراوح بين 10، 20، 40، 60 قدم وتعتبر الو.م.أ الدولة الرائدة في صناعة واستخدام نظام النقل بالحاويات، حيث قامت شركة SEA-LAND في أبريل 1956 بنقل حوالي 58 حاوية على سطح ناقلة البترول ماكسون من ميناء نيوجرسي، وتم تسجيل أول سفينة حاويات

عام 1957 بحمولة 226 أطلق عليها اسم GRATE WAY CITY، وفي عام 1961 تم تنظيم خط ملاحي للحاويات بين موانئ نيويورك ولوس أنجلوس وسان فرانسيسكو في أمريكا²³، في حين قد أدى نقل البضائع بالحاويات إلى قفزة نوعية انبثقت عنها الكثير من المزايا نذكر منها، تقليل نسبة الهلاك أو التلف الذي يصيب البضاعة وعدم سرقتها أثناء نقلها، تخفيض تكاليف النقل بسبب خفض عدد مرات التداول، تطبيق مفهوم النقل من الباب إلى الباب أي من المصدر إلى الوجهة النهائية، سرعة التداول، وحقيقة لقد أتاح هذا النظام وفورات كبيرة في عملية نقل البضائع اقتصاديا وفنيا نتيجة لما أتاحه من توحيد نمطي للبضائع المنقولة، ويعتبر أكثر نظم النقل البحري ملائمة لنقل البضائع المجزأة حيث يسمح هذا النظام بتقديم خدمات النقل من الباب إلى الباب DOOR TO DOOR SERVICE من موقع المصنع أو نقطة المنشأ وحتى تاجر التجزئة والموزعين وحتى نقطة الاستهلاك النهائي مع وجود أمان نسبي تتمتع به البضائع المنقولة داخل الحاويات من السرقة والتلف والعوامل الجوية السيئة مما يتيح للشاحن الاستفادة من انخفاض أسعار التأمين عليها ن مع عدم حاجة البضاعة المنقولة داخل الحاويات إلى عملية تعبئة وتغليف مثلما هو الحال في حالة البضاعة العامة مما يتيح تخفيض في التكلفة الكلية لعملية النقل، ويضاف إلى المزايا السابقة أن سرعة تداول الحاوية في الموانئ تتيح زيادة سرعة دورة السفينة وتقليل زمن بقائها في الميناء، ومن تم خفض التكاليف التي تتكبدها السفينة وكذلك تحقيق عدد من الموفورات الزمنية متمثلة في تقليل زمن النقل لرحلة السفينة وزيادة عدد مرات تردد الخدمة على الميناء وبالتالي واعتبارا لهذه الامتيازات فقد احتلت الحاوية ونظام النقل بسفن الحاويات حجر الزاوية في منظومة النقل الدولي متعدد الوسائط وسلسلة لوجستيات التجارة الدولية²⁴، ومن هذا المنطلق يتضح لنا أن نظام التحويلة قد نتج عنه إجمالا ترشيد في تشغيل السفن على الخطوط الملاحية المختلفة، ونظرا للتكلفة العالية لتشغيل سفن الحاويات فقد اتجهت الشركات الملاحية للنقل بسفن الحاويات، نحو ترشيد عدد مرات تردد سفنها على الموانئ المختلفة، والعمل على اختيار موانئ رئيسية، لتردد هذه السفن، وقد تطورت تبعا لذلك العناصر الثلاث الرئيسية لنظام النقل بسفن الحاويات، وهي الحاوية والسفينة والميناء المتخصص، وبصدد الحاوية فقد تطورت نوعيات وأشكال مختلفة من ظهور حاويات مختلفة المواصفات والبعد، كما تطورت سفينة الحاويات بظهور أجيال وطرزات مختلفة منها وبالطبع كان لزاما على الموانئ المختلفة تطوير نفسها تكنولوجيا وتنظيميا بما يتواءم مع التطورات المتلاحقة في صناعة النقل بالحاويات التي أحدثت آثار واضحة على نظام الميناء التقليدي بما شكل في النهاية نظام محطة الحاويات المتخصصة بما تضمنه من الوحدات الخدمية ووحدات التداول والمناولة وأنشطة الساحات ومحطات شحن الحاويات وجميع الأنشطة ذات العلاقة التكاملية مع نشاط تداول الحاويات مثل صناعة وإصلاح وتنظيف ودهان الحاويات وتأجيرها، بما يعني المزيد من الأنشطة والخدمات الحديثة على منظومة الميناء التقليدي ليتحول إلى الصورة الحديثة للموانئ البحرية²⁵

ثانيا : النقل متعدد الوسائط

يشهد عدة تسميات التي تطلق على هذا الفكر الحديث في النقل، فنجد تسمية النقل المخترق، ويسمى أيضا ب النقل المشترك والنقل من الباب إلى الباب وأخيرا ب النقل المتعدد الوسائط أو النقل المتكامل وهو مفهوم النقل الحديث.²⁶

فمن هذا المنطلق يمكن تعريفه بأنه النقل الذي يتم باستخدام أكثر من وسيلة من وسائل النقل في نقل البضائع ما من مكان إلى آخر²⁷ لهذا تتم عملية نقل البضاعة بواسطة وسيلتين أو أكثر بعقد واحد وبمستند واحد وبواسطة شخص أو هيئة واحد مسؤول متعدد النقل من نقطة استلامه للبضاعة حتى تسليمها للمرسل إليه ويمكن لهذا الشخص أو الهيئة إجراء عقود أخرى من الباطن من خلاله لناقلين آخرين لجزء أو لكل وسائل النقل المستخدمة لنقل الشحنة، لقد تطرق مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) وأعطى مفهوما للنقل المتعدد الوسائط، وأرسى قواعده عام 1980 م²⁸ وعرفه على أنه " نقل بضائع بواسطتين مختلفتين على الأقل من وسائل النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعدد النقل الدولي متعدد الوسائط في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر مقابل أجر متفق عليه وفي ظل بوليصة تأمين واحدة ومنه فقد كانت عملية نقل البضائع تبدأ من ميناء القيام لتنتهي في ميناء الوصول، أما بواسطة النقل المتعدد الوسائط فتبدأ عملية النقل من مناطق إنتاج المادة الخام إلى أن يصل المنتج إلى يد المستهلك النهائي، فالنقل متعدد الوسائط يعمل على تدفق التجارة من مركز العرض إلى مركز الطلب في تدفق واحد مستمر دون عوائق من خلال استعمال سلسلة متصلة الحلقات ما بين وسائل النقل البحرية، البرية والجوية، التي تتفاعل في اتساق مكاني وزماني لا تعوقه الفجوات الجغرافية أو الفواصل الزمنية .

ومنه يكمن الهدف من عملية النقل المتعدد الوسائط في تنسيق عمليات النقل، وزيادة كفاءة وسائل النقل، وتخفيض تكلفة النقل للبضائع على المستويات الإقليمية والدولية

ثالثا: نظام النقل بالحاويات وارتباطه بالنقل متعدد الوسائط

لقد أدى استخدام المعلومات والالكترونيات أو ما يعرف بالثورة الصناعية الثالثة وما تمخض عنها من إنتاج كبير الحجم إلى ثورة في مجال النقل والاتصالات، بدأت شرارتها الأولى بنظام التحوية، ويعتبر نظام النقل بالحاويات أحدث أساليب التوحيد النمطي للبضائع²⁹

ويطلق عليه البعض ثورة الحاويات لأنه اختراع يدعم نظام العوامة من خلال إلغاء اختلاف المسافات وإلغاء تباين التوقيتات وإلغاء الحدود الدولية والحواجز الجمركية والمادية وغير المادية بما يحقق تبادل البضائع والأموال والمعلومات إلكترونيا في لحظات من الزمن

لقد أصبح النقل بالحاويات يسود معظم الطرق التجارية البحرية والبرية بصورة مذهلة خلال الفترة الأخيرة ويظهر هذا في حجم الاستثمارات التي مست الحاوية ذاتها والسفينة والموانئ ومحطة الحاويات، وهو

ما يعرف بنظام النقل المتعدد الوسائط ومنه تحولت وسائل النقل بدخولها هذه المنظومة إلى وسائط تخدم حركة تدفق البضائع من خلال البر والجو والبحر، وأصبح نظام النقل متعدد الوسائط هو العمود الفقري لعمليات تدفق البضائع من المنتج للمستهلك، عليه فقد أصبحت الحاوية تعد محور كل الدراسات والتعاقدات في عالم المتعدد الوسائط بعد أن كانت السفينة هي أساس التعامل حيث سخرت صناعة السفن من أجلها فظهرت سفن الحاويات العملاقة لتساهم في حركة الحاويات التي قضت على السفن التقليدية إذ يمكن لسفينة الحاويات أن تشحن أو تفرغ حمولتها في جزء من الزمن الذي تستغرقه سفينة الشحن التقليدية لإتمام أي من العمليتين وبالتالي انخفاض تكاليف التداول والشحن وقلّة سرقات البضائع القيمة نظرا لأن الحاويات تقفل بأقفال محكمة، لتساهم في حركة الحاويات ومن ثم فإن استخدام الحاويات قد ساهم في تغيير العديد من المفاهيم في ما تعلق بعملية النقل حيث كانت عملية النقل كما سبق ذكرها تبدأ من ميناء الشحن وتنتهي في ميناء التفريغ³⁰ أما حاليا عملية النقل ليست مرهونة بالميناء حيث وحسب الاتفاق يمكن أن تبدأ من مناطق إنتاج المادة الخام إلى أن يصل المنتج إلى المستهلك وتتم هذه العمليات من خلال عدة وسائط نقل، بحري، جوي، بري، وهو ما يعرف بالنقل من الباب أو النقل المتعدد الوسائط .

إن التطور والنمو السريع في نظام الحاوية أثر بشكل كبير على الموانئ وطرق التجارة العالمية من خلال، تقليص فترة انتظار السفن نتيجة لاستعمال المعدات الحديثة لتداول الحاويات حيث انتهى العمل بالرافعات ذات الأذرع الصغيرة والمعدات التقليدية المستخدمة على الأرصفة وأصبح إنزال الحاوية بواسطة الأذرع المقنطرة، والنقل داخل المحطة باستخدام ما يسمى برافعي الشوكة، أو الناقلات المفرشحة. وبالتالي انخفاض عدد السفن التي يتعامل معها الميناء في وقت معين وتخفيض دور السفينة وارتفاع إنتاجية الموانئ البحرية، وكذا إقامة محطات لحاويات بالموانئ أو داخل الظهر البري والتي تسمى الموانئ الجافة لتخلص من مشكلة التكدس وبالتالي رفع كفاءة وطاقمة الميناء البحري

رابعا: تطور نظام النقل بالحاويات في الموانئ الجزائرية

بين عام 1992م حتى عام 1999م، تم بناء محطة حاويات تبلغ مساحتها 17.5 هكتار، تمثلت قدرتها الاستيعابية في أكثر من 250000 حاوية قياسية، إلا أنه رغم كل هذا تعتبر الجزائر من الدول المتأخرة في ثورة تحوية النقل البحري للبضائع حيث جاءت في التصنيف 88 عالميا عام 2009³¹ متأخر في عملية تداول الحاويات لقد أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع، وتحاول الموانئ الجزائرية تطوير هذه العملية، ففي ميناء وهران على سبيل المثال ارتفعت نسبة التعامل بالحاويات إلى 35.09% في سنة 2004، وتبلغ 37.15% في نهاية سنة 2008، ومع ذلك يمكن القول أن الموانئ الجزائرية لا زالت تسجل تأخرا واضحا في هذا المجال، على اعتبار أن المعدل العالمي لتداول الحاويات يصل إلى 62%، وعليه حاليا يتم العمل في هذا الاتجاه، بغرض توفير

مساحات إضافية تستعمل كمحطات للحاويات، فبالنسبة لميناء وهران تمت توسعته من الناحية الشرقية بإضافة 30 هكتار أخرى مما سيرفع المساحة المخصصة لاستقبال الحاويات إلى 53 هكتار³²، أما بالنسبة لميناء الجزائر العاصمة ويهدف تخفيف الضغط عنه، فلقد تم إنشاء ميناء جاف مخصص لاستقبال الحاويات في الرويبة بضواحي العاصمة، في إطار تطوير سبل التعاون والشراكة الجزائرية في مجال الموانئ تم إبرام اتفاقيات بين الجزائر والإمارات في إطار النقل الجوي والبحري، وفق مشروعين ترعاهما مؤسسة موانئ دبي العالمية في ميناء الجزائر وهما، الفضاء المخصص للحاويات بميناء الجزائر حيث تقوم المؤسسة بعصرنة عملية فحص البضائع في الحاويات بهدف تشجيع المستثمرين، وكانت وتيرة عمل الشراكة الإماراتية التي تسير بصفة محترمة ومفيدة كثيرا للاستثمار على مستوى ميناء الجزائر خصوصا وأنها ستمكن المستفيدين من الميناء من ربح الوقت وتسريع وتيرة الاستثمار والشباك الموحد الإلكتروني حيث أن الشركة الإماراتية ستنجز هذا الشباك الموحد الإلكتروني الذي سيرعى كل مصالح الميناء لأنه نظام جديد وسيقوم بتسهيل التخزين العصري ويقوي تسيير الميناء .

إلا أن الجهود في تطوير النقل بالحاويات أتت أكلها نسبيا، خاصة بعد إنشاء مشروع مشترك بين مؤسسة ميناء الجزائر EPAL وموانئ دبي العالمية DWP ثالث أكبر مشغل في محطة الحاويات، الذين سيطروا على محطة حاويات ميناء الجزائر العاصمة في عام 2008، في حين أن حركة الحاويات كانت لا تتجاوز 400000 حاوية سنويا، أي في المتوسط تفرغ 10 حاوية في كل ساعة، وهو يعتبر بأدنى مستوى في البحر الأبيض المتوسط، ويبقى في نهاية المطاف حركة الحاويات السنوية لا بد أن ترمع موانئ دبي العالمية إلى أكثر من (700000) حاوية³³.

خامسا: موارد ميناء الجزائر EPAL (الحاويات، التخزين وخدمات الميناء)

يحتوي ميناء الجزائر على حظيرة لتخزين حاويات نقل البضائع، إذ تتيح مؤسسة ميناء الجزائر العاصمة لعملائها موقف للحاويات، وذلك من أجل تسهيل كل العمليات التجارية والحد من الغش الجمركي، تم بناء الموقف منذ سبتمبر 2013، إذ صار يستخدم حاليا في جعل عمليات الاستيراد والتصدير في الوقت المناسب، والقضاء على التأخير في تسليم البضائع.

ويتم تخزين الحاويات لغرض انتظار إيصالها للعملاء في موقف الحاويات الذي يتربع على مساحة إجمالية تبلغ حوالي 5 هكتار، هذا وسخرت شركة ميناء الجزائر العاصمة وسائل الراحة للعملاء والموردين في منطقة متكاملة تمكن من القيام بجميع المعاملات التجارية من :

- شحن البضائع وتفريغها، تحرير الفواتير التجارية من قبل شركات الشحن والمناولة في إدارة الميناء.
- وكذلك توفر EPAL للتحقق من توفير وتنظيم الحاويات وكذا البرمجة ومواعيد دخول وخروج البضائع.

- خدمات تتمثل أساسا في تقديم الإرشاد للسفن، والتزود بالوقود ليلا ونهارا وهذا من قبل الهياكل المتخصصة والتعامل مع المواد والعملاء عن طريق، معالجة خدمات المناولة الشحن والتفريغ والحاويات والخدمات اللوجستية في وقت واحد ما يقارب من 20 سفينة في اليوم معدة لعمليات التحميل والتفريغ.
- وكذا تنفيذ أكثر من 400 آلة للمعالجة الأفقية والرأسية لتجهيز الحاويات والطرود الثقيلة والخاصة لعمليات الشحن والتفريغ.

الخاتمة:

يتضح مما سبق أن نظام النحوية قد أسفر إجمالا عن إحداث ترشيد في تشغيل السفن فقد اتجهت الشركات الملاحية للنقل بسفن الحاويات نحو ترشيد عدد مرات تردد سفنها على الموانئ المختلفة وقد تطورت تبعا إلى ذلك ثلاث عناصر رئيسية لنظام النقل بسفن الحاويات وهي السفينة والحاوية والميناء المتخصص حيث تطورت نوعيات الحاويات وسفينة الحاويات وبالطبع كان من الضروري على الموانئ المختلفة تطوير نفسها ما يتواءم مع صناعة النقل بالحاويات التي أحدثت أثرا واضحة على نظام الميناء التقليدي مما أدى في النهاية إلى محطة الحاويات المتخصصة ليتحول إلى الصورة الحديثة إلى للموانئ البحرية ووفي الأخير نستنتج أن تحويه البضائع ونقلها في الحاويات قد اثر إيجابا على صناعة النقل البحري الذي أصبح أكثر أمانا وسرعة ودقة وإيجابا إضافة إلى التطور التكنولوجي في هذا المجال مواكبة لتطورات النقل بالحاويات مما يعتبر من الأنظمة التي تؤثر على الاقتصاد الوطني وباعتبار الجزائر من الدول التي تحاول تطوير هذا المجال من خلال تنظيمها قانونيا ومن خلال إبرام اتفاقات شراكة مع الدول الأجنبية وبناء موانئ جافة لاستيعاب الحاويات وتطوير بنائها التحية بما يتماشى والنقل بالحاويات إلا أن كل هذه الجهود ما زالت تعتبر مؤخرة في مجال تحوية البضائع وتداول الحاويات والنقل بالحاويات بصفة عامة .

الحواشي:

¹ - ISO هي اختصار للتسمية Organisation internationale de la normalisation هي منظمة غير حكومية تم إنشاؤها سنة 1947 أصدرت مواصفات في مجالات مختلفة وتتعلق بأنظمة إدارة الجودة وأنظمة إدارة البيئة فهذه المواصفات في أغلبيتها مواصفات اختيارية إلا إن معظم الدول تعتبرها مواصفات دولية لها .

² - رباب فتحي، اثر العولمة على صناعة النقل البحري في الدول العربية، ملخصات الجامعية لشهادة الماجستير، مركز النظم للدراسات وخدمات البحث العلمي، 2005 .

³ - Rondière, un faux problème M celui des containers , DMF, 1967 , P394 .

- ⁴ - تم تأسيس مكتب "BIC" من طرف غرفة التجارة الدولية لتنظيم النقل بالحاويات بالسكك الحديدية بين الدول الأوروبية.
- ⁵ وقد أبرمت الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات "CSE" في 1972/12/02، ودخلت حيز التنفيذ في 1977/09/06 وهي اتفاقية تطبق على كل الحاويات الموجهة للنقل الدولي، من أهم أهدافها تحقيق أقصى درجات السلامة عند نقل أو مناولة الحاويات.
- ⁶ وهو ما نصت عليه المادة 2 من اتفاقية الحاويات لسنة 1972.
- ⁷ - أبرمت هذه الاتفاقية في 02 ديسمبر 1972 ودخلت حيز النفاذ 1975 ومن بين أهم أهدافها هو المحافظة على السلامة البشرية أثناء تداول ونقل الحاويات، وتسهيل النقل الدولي للحاويات من خلال توحيد سلامة اللوائح الدولية.
- ⁸ - الموقع الإلكتروني:
- ⁹ - من القواعد التي وضعها الاتفاقية والتي تتعلق بالحاوية نجد القبول المؤقت لنقل الحاوية داخل الإقليم الجمركي دون دفع الرسوم والحقوق الجمركية بشرط ان تتوافر فيها الشروط المحددة في الاتفاقية من علامات وغيرها.
- ¹⁰ وهذه الاتفاقية تعرف باتفاقية اسطنبول ل سنة 1990 والمتعلقة بالإدخال المؤقت المبرمة بتاريخ 1990-06-26، والتي صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي 03/98 المؤرخ في 01/12/1998، ج رقم J02 1998/01/17.
- ¹¹ - إن اتفاقية روتردام 2008 مازالت لم تخل حيز النفاذ لعدم بلوغها النصاب والتي واكبت تطورات النقل حيث تضمنت المادة الأولى من اتفاقية روتردام في الفقرة 26 مفهوم الحاوية.
- ¹² - Ax – Provence, 2e ch , 18 décembre 1980 , DMF 1981 . P 559 obs. R. A .
- ¹³ - هذا ما اتجه إليه القضاء الفرنسي في عدة مناسبات منها حكم محكمة AIX en PROVONCE لسنة 1979 وكذلك محكمة استئناف باريس لسنة 1986.
- ¹⁴ - د. محمد السيد الفقي، تطور قواعد القانون البحري تحت تأثير استخدام الحاويات، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية 2007، ص 15.
- ¹⁵ - قماز ليلي، ص 151.
- ¹⁶ - تستخدم هذه الحاوية بصفة خاصة للبضائع الخطرة حيث تعبأ بالبضائع من خلال الباب أو السطح أو جوانب الحاوية.
- ¹⁷ - قماز ليلي، ص 152.
- ¹⁸ - دخلت اتفاقية جنيف حيز النفاذ 06 سبتمبر 1977.
- ¹⁹ - نظم القانون الجمركي الجزائري الإجراءات المتعلقة بالتخزين والعبور والتنقل وغير ذلك من خلال القانون 10-98 المؤرخ في 22 أوت 1998 .

- ²⁰-د.عبد الحليم بيسوني، ندوة، نحو استراتيجية للنقل في خدمة التنمية، جريدة الأهرام، عدد 41، 13/03/2001، ص 4
- ²¹-يرجع تاريخ ظهور الحاوية إلى عام 1956 على يد مالكوم ماكلين malcompurcell الذي أطلق عليه ب "أبو التحوية" وبذلك فقد أحدث ثورة وتغير جذري في مجال النقل والتجارة الدولية
- ²²-أيمن النحراوى، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، 2015، الإسكندرية ص 338
- ²³-أ.رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة التخرج لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد تخصص اقتصاد دولي، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية المدرسة الدكتورالية للاقتصاد والتسيير، جامعة وهران، 2012/2013، 79
- ²⁴-د. أيمن النحراوى، الموانئ البحرية العربية، دار الفكر الجامعي، الطبعة الأولى، الإسكندرية، 2009، ص 74
- ²⁵-أ.د. شريف ماهر هيكل، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير، مكتبة الوفاء القانونية، الطبعة الأولى، 2015، ص 105
- ²⁶-وبرزت أهمية نظام النقل متعدد الوسائط حديثا وبمناسبة ظهور فكرة النقل الشامل، التي تستند إلى النظر إلى عمليات النقل الدولي من وجهة شاملة في إطار لوجستيات التجارة الدولية، ومن ثم فإن النقل المتعدد الوسائط يستهدف ضمان انسيابية ومرونة حركة البضائع، من خلال سلسلة نقل متكاملة وبسعر واحد وفي وقت مضبوط
- ²⁷- يرى البعض استخدام عبارة الوسائط، بدلا من "الوسائط" يقولون النقل الدولي متعدد الوسائط وأنه يتضمن وسيلتين أو أكثر من وسائل النقل، وللإستزادة في الموضوع راجع، د . مراد بسعيد، عقد النقل البحري للبضائع وفقا للقانون البحري الجزائري والاتفاقيات الدولية، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة تلمسان، 2011/2012، ص 93
- ²⁸-N.LACSSE, le transport multimodal international de marchandises , étude comparative des droit canadien et français , thèse paris 1 , 1988.p90
- ²⁹- Pierre Bonassies , Christian Scapel , Traité de droit maritime , L.G.D.J , 2006 , p767, n 1200
- ³⁰- بإصدار المستند، الناقل يلتزم بتنفيذ تحت مسؤوليته مجموع خدمات النقل من استلام البضائع إلى غاية تسليمها النهائي، لهذا تحمل الوثيقة بيانات فحص لمكان استلام البضائع من طرف الناقل، اسم ميناء الشحن، وميناء التفريغ وأخيرا مكان الوصول النهائي للبضائع، وبالتالي طريقة إبرام هذا العقد هي التي تسمح بمعرفة إذا كنا بصدد وثيقة شحن لنقل متتابع (وثيقة شحن مباشرة)
- ³¹-استعراض النقل البحري، منشورات الأمم المتحدة، أمانة الأونكتاد، لعام 2012 بالاعتماد على الرابط http://unctad.org/en/publicationslibrary/rmt2012_ar.pdf,02/05/2015:
- ³²-د. أيمن النحراوى، الموانئ البحرية العربية، المرجع السابق، ص 637، 638
- ³³-فاطمة الزهراء محمد الشريف، فوزية رميني، الموانئ الجزائرية تحول صعب في تسييرها، مجلة اقتصاديات شمال إفريقيا، جامعة حسبية بن بوعللي، الشلف، الجزائر، العدد السابع، 2009، ص 173