

تاريخ الاستلام: 2021/09/29

تاريخ القبول: 2022/01/27

دور الحاويات لنقل البضائع برا في انتعاش الحركة التجارية

The role of containers for transporting goods by land in the recovery of commercial traffic

مرسلي عبلة

زروال معروزة*

جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان (الجزائر)

جامعة أبو بكر بلقايد - تلمسان (الجزائر)

morsliabla18@gmail.com

ghania4113@hotmail.fr

ملخص:

أصبح للنقل البري الدولي للبضائع بنوعيه الطرقي أو السككي دور هام وبارز في تقوية العلاقات التجارية بين الدول وفي ازدهار الاقتصاد وتطوره، باعتباره من أهم أنماط النقل الأخرى نظرا لمرونته وقابليته للنقل من الباب إلى الباب، فهو الوسيلة التي تمكن المشتري من نقل بضائعه من مراكز التصنيع إلى نقاط التوزيع. وما زاد من أهمية النقل البري للبضائع التطور التكنولوجي وظهور نظام النقل بالحاويات، كونها الوحدة النمطية الملائمة لهذا النوع من النقل الذي يوفر الثقة والسرعة والأمان بين المتعاملين الاقتصاديين، الأمر الذي يؤدي إلى الحفاظ على البضائع من كل أنواع الأخطار التي قد تواجهها أثناء النقل. في حين يتعرض النقل البري بالحاويات في الدول النامية لعدة صعوبات ومشاكل مضاعفة مقارنة بالدول المتطورة اقتصاديا بسبب غياب تسريع قانوني ينظمه. كلمات مفتاحية: نقل بري، حاويات، بضائع، اقتصاد.

Abstract:

The international road transport of goods, whether by road or by rail, has become an important and promined role in strengthening trade relations between countries and in the prosperity and development of the economy. transferring his goods from the manufacturing ware houses to hiswarehouses, what has increased its importance is the technological development, and the emergence of container transport, being the appropriate module for this type of transport that provides confidence, speed and safety among economic dealers, which leads to the preservation of goods from all kinds of dangers they face during transport. while land transport by containers in developing countries faces several that hinder its grouts and prosperity, especially with the absence of a legal system regulating it.

Keywords: Land transportation; containers; goods; economy.

1. مقدمة:

يعتبر عقد النقل البري للبضائع من أهم عقود النقل لما فيه من تبادل للسلع والخدمات، إذ له دور فعال في التقريب بين الدول والأشخاص وتقليص المسافات وتوفير الجهد والوقت. فالنقل البري بالحاويات يمثل الحصة الأكبر في شحن البضائع على مستوى العالم، لأنها وسيلة نقل رئيسية في الرحلات البرية والبحرية؛ وآلية تسهم من جهة في ربح الوقت الذي تستغرقه عملية شحن وتفريغ البضائع، ومن جهة أخرى توفر الحماية المتجسدة في سلامة البضائع الموجودة داخل الحاوية مما يكون عاملا في خلق الثروة عن طريق صناعة النقل كلما زادت الحركة التجارية.

فنظام النقل بالحاويات مخصص لنقل البضائع باستخدام آليات شحن مصنوعة من الحديد؛ تعتمد مواصفات قياسية موحدة دوليا توفر نقلا وتخزينًا بكفاءة عبر مسافات طويلة، يمكن نقلها ما بين السفن والقطارات والعربات المخصصة بدون فتحها؛ ليتم تداولها عن طريق أوناش¹ مجهزة بطريقة ميكانيكية وترقيم كل الحاويات بشكل قياسي لتسهيل عملية التعرف عليها بواسطة أنظمة إلكترونية.

فناجيا يرجع أصل النقل بالحاويات إلى مناطق استخراج الفحم في إنجلترا أواخر القرن 18 عندما صمم جيمس بريندي مركبا لنقل عشرة حاويات خشبية سنة 1766 لنقل الفحم لمدينة مانشستر عن طريق القنوات المائية، وبحلول ثلاثينيات القرن 19 استخدمت القطارات لنقل الحاويات لتليها وسائل نقل أخرى حتى تم الانتهاء في الأخير إلى تصنيع الحاويات المعدنية.

وقد عرفت صناعة الحاويات في الولايات المتحدة الأمريكية تطورا ملحوظا إبان خمسينيات القرن الماضي، إذ عمل السيد ملكوم مكلين مع المهندس كيث تانتلينجر على تطوير حاوية قياسية تستخدم للنقل على متن السفن، حيث توصلوا إلى تصنيع حاوية بطول 10 أقدام (3 متر) وعرض 8 أقدام وارتفاع 8 أقدام من صفائح حديدية²، بينما كان يقتصر تداولها سابقا على النقل من رصيف ميناء الشحن إلى رصيف ميناء الوصول أي على مرحلة النقل البحري فقط. أما النهضة الحقيقية لاستخدام الحاويات فلم تبدأ إلا بداية ستينات القرن العشرين؛ استجابة لحاجات التجارة الدولية والذي توج بإبرام العقود من الباب إلى الباب، المسألة التي أثرت إيجابيا على حركة التجارة الدولية تحقيقا للتنمية الاقتصادية المبتغاة³.

غير أن تأدية الحاويات لوظيفتها بصورة فعالة يستوجب فعلا سلامتها من أي فقد أو تلف أو خسائر خلال تحركها وتداولها حفاظا على البضائع المعبأة، وتحقيق أهداف الأمن والسلامة المطلوبين في النقل عامة والنقل البري على وجه الخصوص.

- فكيف عالجت الاتفاقيات الدولية والمشرع الجزائري الحاويات من خلال المبادئ والأسس الصحيحة الواجب التقيد والالتزام بها في صنع الحاويات ومدى تأثيرها على تطوير الاقتصاد؟

للإجابة على هذه الإشكالية قسمنا البحث إلى شقين بحيث اشتمل الشرط الأول على النظام القانوني للحاويات متناولين فيه مفهومها وفق الاتفاقيات الدولية والتشريع الجزائري، وكذا إلى أنواع الحاويات والشروط الواجبة فيها وفي الأخير ختمت الدراسة بتبيان تأثير النقل بالحاويات على انتعاش الحركة التجارية.

بالتالي تهدف هذه الدراسة إلى تطوير مفهوم الحاوية باعتبارها وسيلة تغلفة نمطية تلعب دورا كبيرا في توفير الحماية للبضائع من جميع الأخطار، وتسريع وتسهيل تداولها بين بلد الإنتاج إلى بلد الاستهلاك خدمة للنقل الدولي والوطني.

على هذا الأساس تم التطرق لمختلف الاتفاقيات الدولية للمنظمة للحاوية بدراسة أحكامها، وكذا موقف المشرع الجزائري باعتماد المنهجين التحليلي والوصفي لتبيان مختلف الشروط التي وضعتها هذه الاتفاقيات الدولية؛ بهدف مواكبة التطورات الهائلة في المجال التكنولوجي، وتوحيد المعايير الدولية خاصتها واستئصال العراقيل التي تواجهها خاصة في الدول النامية.

2. المطلب الأول: الوضع القانوني للحاويات

يشهد العالم توجها كبيرا لأسلوب النقل بالحاويات تحقّيقا لنقل آمن ومريح للبضائع، واقتصار الوقت الذي من شأنه مضاعفة الحركة التجارية. أما عن أول ظهور للحاويات في النقل البري فكان عبر النقل بالسكك الحديدية الذي يعد المكان الحقيقي لميلاد الحاوية⁴؛ حيث أسس في فرنسا عام 1933م ما يعرف باسم المكتب الدولي للحاويات *bic* من طرف الغرفة التجارية والدولية لتنظيم عملية النقل بالحاويات في السكك الحديدية بين الدول الأوروبية⁵.

1.2. الفرع الأول: الإطار المفاهيمي للحاويات

أصبحت الحاوية وسيلة شحن نمطية تستعمل لتجميع الطرود التي كانت ترسل منفردة في زمن ما قبل ظهور هذه الأداة، فدورها لا يستهان به في نقل البضائع من مكان تصديرها إلى مكان توريدها مؤمنة من مختلف المخاطر التي قد تواجه الناقل أثناء رحلته.

1.1.2. الفقرة الأولى: التعريف بالحاويات

1.1.1.2. البند الأول: تعريف الحاويات في الاتفاقيات الدولية

الحاوية عبارة عن وعاء أو صندوق متنوع السعة والشكل يتم تصنيعه خصيصا لتجميع البضائع بداخله بغرض نقله من مكان لآخر⁶، كما عرفها الأستاذ إبراهيم مكي إبراهيم على النحو الآتي: "وعاء الشحن هو صندوق أو سحارة أو ما شابه ذلك يستعمل في تجميع بضائع بداخله، سائبة أو مغلقة تغليفا بسيطا، بقصد نقلها من مكان إلى مكان آخر بوسيلة من وسائل النقل، أو بأكثر من وسيلة دون الحاجة للاستعمال مرات عديدة"⁷. كما عرفت العديد من الاتفاقيات الدولية على النحو الذي سنبينه.

فباستعراض الاتفاقيات الخاصة بعقد النقل التي من بينها اتفاقية نقل البضائع بواسطة السكك الحديدية لسنة 1962⁸؛ في الفقرة الثانية من مادتها الأولى المقصود من الحاوية بالنص الآتي: "إن أي وعاء من مثل صندوق قفص، صهريج مبني لتسهيل نقل البضائع من الباب إلى الباب بالاشتراك مع وسائل نقل أخرى يعتبر فيما يتعلق بهذه الاتفاقية حاوية".

وعرفت الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات 1972 بالنص الآتي: "الحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة لاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن المصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل ودون عملية إعادة تحميل بسيطة ولكي تجرى رصرتها ومناولتها بسرعة"⁹.

ونفس المفهوم نلمسه في اتفاقية اسطمبول 1990¹⁰ فعرفت الحاويات كالتالي: "الحاوية أحد أنواع النقل سيارة رفع، صهريج متحرك أو هيكل مماثل آخر بحيث يجب أن يكون مقفلا كليا أو جزئيا ليشكل مقصورة معدة لاحتواء البضائع ذا صفة متينة بشكل كاف ليكون صالحا للاستعمال المتكرر معدا خصيصا لتسهيل نقل البضائع بوحدة أو أكثر من وسائل النقل دون حاجة لعملية تحميل بسيطة معدة للمناولة السريعة وعلى الخصوص عند نقله من وسيلة نقل إلى أخرى لتعبئته وتفريغه بسهولة.

ونجد كذلك اتفاقية النقل البري الدولي¹¹ TIR قد عرفت الحاوية في المادة الأولى فقرة "ط" بأنها: "صنف من معدات النقل، عربية، رافعة أو صهريج متحركا وجهاز آخر مماثل".

كما عرفت اتفاقية روتردام لسنة 2008¹² في المادة الأولى الفقرة السادسة والعشرون بأنها: "أي نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو من الحاويات البديلة، أو أي وحدة تعبئة مشابهاة تستخدم في تجميع البضائع وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك".

وقد عرفها المكتب الدولي للحاويات¹³ على أنها: "وعاء أو إناء يتميز بالثبات مصممة خصيصا لنقل البضائع بشكل أو أكثر من أشكال النقل دون إعادة تعبئتها في مرحلة بسيطة وهي مجهزة بوسائل تسمح بشحنها في أي وقت، كما أن تصميمها يسمح بتعبئتها وتفريغها بسهولة...".

دور الحاويات لنقل البضائع برا في انتعاش الحركة التجارية

من خلال التعريفات يستنتج أن الحاوية هي أداة نقل صلبة صالحة للاستعمال لعدة مرات، كما تقوم بتسهيل عملية النقل والتعبئة والتفريغ وقابلة للنقل ضمن عدة وسائط بتقوية النقل المشترك أو ما يصطلح عليه بالنقل المتعدد الوسائط.

2.1.1.2. البند الثاني: تعريف الحاوية في التشريع الجزائري

نظم المشرع الجزائري الحاويات بمجموعة من النصوص القانونية على النحو الآتي:

-/ المرسوم رقم 78-01 المؤرخ في 21-01-1978 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المبرمة في 02-12-1972.¹⁴

-/ قانون الجمارك الجزائري¹⁵ الذي تناول الأنظمة الجمركية الاقتصادية في فصله السابع، حيث نصت المادة 155 مكرر: "تشمل الأنظمة الجمركية الاقتصادية العبور، المستودع الجمركي، القبول المؤقت وتمكن هذه الأنظمة من تخزين البضائع وتحويلها واستعمالها وتنقلها بتوقيف الحقوق الجمركية والرسوم الأخرى وتدابير الحظر ذات الطابع الاقتصادي الخاضعة لها".

كما نص القانون الجمركي على القبول المؤقت في المادة 174 على النحو التالي: "يقصد بالقبول الجمركي البضائع المستوردة لغرض معين والمعدة لإعادة التصدير خلال مدة معينة مع وقف الحقوق والرسوم ودون تطبيق المحظورات ذات الطابع الاقتصادي.

1- إما على حالتها دون أن تطرأ عليها تغييرات باستثناء النقص العادي للبضائع نتيجة استعمالها.

2- وإما بعد عرضها لتحويل أو تصنيع ومعالجة إضافية أو تصليح في إطار القبول المؤقت من أجل تحسين الصنع".

وقد خصص كذلك القانون الجمركي في المادة 180 حيزا للحاويات أثناء تطرقه لنظام القبول المؤقت أين اعتبرها بضائع بالنص على الآتي: "... يقبل خاصة من أجل إعادة تصديره على حالته تحت المؤقت ما يأتي الحاويات والألواح والتغليفات والعينات والبضائع الأخرى المستعملة " وقد تحدد ذلك في المقرر رقم 04 المؤرخ في 03-02-1999.

كما أكد المشرع الجزائري على أهمية الحاويات بموجب القانون رقم 17/88 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، حيث نصت المادة 42 منه على الآتي: "يجب على الاستثمارات الخاصة بالتجهيزات والهياكل القاعدية في مجال نقل البضائع أن تتكفل بالحاجات التي تنشأ عن استعمال مناهج تصريف البضائع أي تقلل من تكرارية انقطاع الحمولة وتزيد في السرعة وفي شروط الأمن وتحسن بوجه عام مردودية نظام النقل وسيولته".

أما عن واقع استخدام الحاويات في النقل البري في الجزائر، فقد قامت شركة *BMT* باقتناء 12 شاحنة نقل بري للحاويات من خلال صفقة عمومية خاضعة للمرسوم الرئاسي رقم 10-236 المعدل والمتمم المتضمن قانون الصفقات العمومية، التي فازت بها شركة مغرب تراك *Maghreb Truk* الجزائرية، في حين أن الإطار القانوني لهذه العمليات تخضع للقانون رقم 01-13 الخاص بتوجيه النقل البري وتنظيمه¹⁶.

أما عن النقل بالسكك الحديدية فهو ينافس النقل البحري من حيث السعة والحجم والتكلفة¹⁷، إذ يعد الوسيلة لأحدث المعالم اللوجستية القادرة على دحض العديد من المشاكل سيما تلك المتعلقة بالحوادث المرورية. فالشاحنات أكثر عرضة لهذه الأخطار من القطارات والتداعيات التي تجر الشركة في متاهة التعويضات عن الأضرار اللاحقة بالحاويات أو البضاعة المحملة عليها.

على هذا الأساس يعد القطار أكثر كفاءة من الشاحنة من حيث أن دورة واحدة للقطار تعادل 40 دورة من دورات الشاحنة؛ الأمر الذي دفع شركة *BMT* إلى إبرام اتفاقية مع الشركة الوطنية للنقل بالسكك الحديدية وفقا لمتطلبات القانون الجزائري من أجل افتتاح خط يومي ومنتظم لحاويات من نهائي حاويات ميناء بجاية نحو الوجهات التالية:

- محطة الرويبة اللوجستية التي تقع عن بعد حوالي 220 كلم عن ميناء بجاية.

- محطة أقبو التي تبعد عن الميناء بحوالي 75 كلم.
- محطة برج بوغريريج التي تبعد عن الميناء بحوالي 165 كلم.
- محطة مسيلة التي تبعد عن الميناء بحوالي 201 كلم.
- محطة ميناء سطيف التي تبعد عن الميناء بحوالي 107 كلم¹⁸.

2.1.2. الفقرة الثانية: أنواع الحاويات

تتنوع الحاويات بحسب نوع البضائع التي يمكن أن تحتويها، وكذا المواصفات الفنية للحاوية من حيث الأساسات ونوع المواد المصنوعة منها.

1.2.1.2. البند الأول: أنواع الحاويات بمحتواها

بالنسبة لنوع البضائع المراد نقلها هناك بضائع صلبة وجافة وهناك بضائع سائلة وغازية.

1.1.2.1.2. أ/حاويات البضائع العامة

يتعلق الأمر بحاويات غير مصنوعة لنوع معين من البضائع:

*/حاويات ذات الاستعمال العام: وهي حاويات مقفلة بشكل تام سقفها وجوانبها صلبة، أحد جوانبها على الأقل فيه باب.

*/حاويات ذات السقف المفتوح: وهي شبيهة بحاويات البضائع العامة ولكن لها سقف متحرك وقابل للنقل مصنوع من القماش أو البلاستيك.

*/حاويات مسطحة: ولها نفس طول وعرض الحاويات العادية ومجهزة بزوايا بهدف التمكين من مناولتها وأحيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج، ولكن من دون أساسات عليا.

*/حاويات ذات الجوانب المفتوحة: وهي حاويات بقاعدة مع أعمدة بحيث يمكن فك جدارها أو جداران منها أو كل جدرانها وهذا يناسب البضائع الخطيرة.

2.1.2.1.2. ب/حاويات البضائع الخاصة

يتعلق الأمر بحاويات ذات تصميم خاص فتنوع أشكالها حسب نوع البضاعة ومنها:

*// الحاويات العازلة: وتتميز هذه الحاويات بغلاف سميك وتكون جوانب الحاوية مبطنة بمواد عازلة وذات أرضية من الألمنيوم وأبواب من الصلب وهي تحافظ على درجة الحرارة.

*// حاويات الثلجة: وهذه الحاويات لها صفة خاصة بها، وهي مزودة بجهاز تكييف الهواء، بحيث يمكن بواسطة مفتاح خاص ضبط درجة الحرارة المطلوبة.

*// حاويات ذات التهوية: تحتوي هذه الحاويات على نظام تمرير الهواء داخل الحاوية بطريقة فنية سليمة، فهي لا تحتوي على جهاز تبريد خاص بها.

*// الحاويات الصهرجية: وتتميز هذه الحاويات بصهاريج لها نفس أبعاد القياسية للحاوية وهي تتمثل في حاويات نقا السوائل كالزيت والحوامض ولنقل الغاز المضغوط¹⁹.

2.2.1.2. البند الثاني: أنواع الحاويات بمواد تصنيعها

تتنوع الحاويات بحسب المواد المصنوعة على الشكل التالي:

- حاويات مصنوعة من مادة الألمنيوم وتتميز بمقاومتها للحرارة.

- حاويات مصنوعة من مادة الفولاذ وهي تتميز بقوة بناءها، وصلابتها بحيث تتحمل ثقل البضائع المنقولة داخلها.

دور الحاويات لنقل البضائع برا في انتعاش الحركة التجارية

- حاويات مصنوعة من الخشب والبلاستيك المقوى، إذ يصمم الهيكل من الحاوية بمادة الفولاذ، وتشكل مادة الخشب المغطى بالبلاستيك المقوى بالألياف الزجاجية، الجدران والسقف، وتستعمل لنقل البضائع القابلة للصدأ²⁰.

2.2. الفرع الثاني: الشروط الواجبة في الحاوية

حتى تستطيع الحاوية تحقيق الأهداف المرجوة منها بإيصال البضائع سليمة وكاملة، لابد من توفر مجموعة من الشروط والمميزات الضرورية والهامة . تحقيقا لهذا الغرض وضعت كل من الاتفاقيات الدولية وكذا القوانين الداخلية بعض الشروط التي يجب أن تتوفر في كل حاوية حتى تكون صالحة للاستعمال ومنها:

1.2.2. البند الأول: الاتفاقية الجمركية جنيف لسلامة الحاويات لسنة 1972: التي فرضت الشروط الآتية:

- إن تكون ملتصقة كلية أو جزئيا لتشكيل فراغا ووعاء يهدف احتواء السلع.
- أن تكون ذات خاصية دائمة ومن ثم لها القدرة لتلائم الاستخدام المتكرر.
- أن تصمم خصيصا لتسع عملية نقل السلع بواسطة وسيط أو أكثر من وسيط النقل دون الحاجة إلى عملية إعادة تحميل وسيطة.
- أن تكون مصممة من أجل سهولة المناولة وبالذات عند نقلها بين وسيط نقل وآخر.
- أن تكون مصممة بحيث يسهل تعبئتها وتفريغها.
- أن تكون ذات حجم داخلي قدره 1 متر مكعب أو أكثر.
- أن يتضمن مصطلح الحاوية إكسسوار ومعدات الحاوية الملائمة بشرط أن تكون ملازمة لها.
- ألا ينطوي مصطلح الحاوية على المركبات والإكسسوارات أو قطع الغيار الخاصة بالمركبات أو التعبئة. كذلك تشترط المادة الثامنة من الاتفاقية ضرورة أن تخضع الحاوية للتعليم والتمييز والترميز حتى يتسنى لها الاستفادة من التسهيلات الواردة في المعاهدة²¹.

2.2.2. البند الثاني: اتفاقية اسطنبول لسنة 1990: تجدر الإشارة إلى أن الحاوية بمختلف أنواعها تخضع لترقيم وترميز دوليين يساعد على معرفة خصائصها ونوعها وحجمها وكذلك معرفة مالكها، وهذا ما جاءت به هاته الاتفاقية تحت عنوان أحكام خاصة بوضع العلامات على الحاويات على النحو التالي:

- 1- يجب أن تطبع على الحاويات العلامة التالية بشكل ثابت وبمكان مناسب ومرئي بوضوح.
 - أ- هوية صاحبها أو مشغلها الرئيسي.
 - ب- علامات وترقيم تحديد الحاوية والمخصصة من قبل صاحبها أو مشغلها الرئيسي.
 - ج- وزن الحاوية فارغة بما فيها من تجهيزاتها المركبة بشكل ثابت.
- 2- يجوز أن يذكر اسم البلد الذي تنتمي إليه الحاوية بالكامل أو بواسطة رموز (ألفا-2) للدول والمنصوص عليها في المواصفة الدولية رقم 3266 لمنظمة المقاييس الدولية²².

وقد أصدرت المنظمة الدولية²³ للتقييس iso منذ إنشائها سنة 1947 سلسلتين من المواصفات في مجالات مختلفة ومن أهم المواصفات القياسية للحاويات نجد:

- مواصفات قياسية لسنة 1984 تحدد مواصفات زوايا الحاويات، وقد تم إدخال تعديلات عليها سنة 1990²⁴.
- مواصفات قياسية لسنة 1988 تحدد متطلبات الفحص والاختيار للحاويات ذات الميزات الحرارية²⁵.
- مواصفات قياسية لكيفية مناولة وحماية حاويات البضائع.
- مواصفات قياسية لسنة 1991 المحددة متطلبات الفحص والاختيار للحاويات المخصصة للغازات والسوائل والسوائل المضغوطة وأخرى للسوائل الغير مضغوطة²⁶.

3. المطلب الثاني: أثر النقل بالحاويات على الحركة التجارية

لقد أحدث نظام النقل بالحاويات ثورة وتغييرا جذريا في مجال النقل والتجارة الدولية²⁷، فهي تستخدم بصورة ملحوظة في مجال النقل كله وخاصة النقل المتعدد الوسائط، وقد أحدث هذا النمط من النقل السرعة والأمان بشكل أفضل من النقل اليدوي. إلا أن استخدامها بهذه الصورة لا يعني أنها لا تواجه أية صعوبات تحول دون انطلاقها نحو جميع أنحاء العالم بصورة مرضية.

1.3. الفرع الأول: إيجابيات النقل بالحاويات في تحقيق التنمية الاقتصادية

تنامي التجارة الدولية هي ترجمة لتحرير حركة رؤوس الأموال والتحكم في تكنولوجيا قطاع النقل وآلياته وعلى رأسها الحاويات. فقد أصبح النقل بالحاويات يسود معظم الطرق التجارية البحرية والبرية بصورة مذهلة خلال الفترة الأخيرة، ويظهر هذا في حجم الاستثمارات التي مست الحاوية ذاتها، ووسائل النقل ومحطة الحاويات²⁸، ولذلك تحاول الجزائر جاهدة اللحاق بالركب العالمي بتقوية نظام الحاويات بلوجستيات عصرية من خلال إبرام العديد من الاتفاقيات مع مختصين أجنب. واستعراضا للاستخدامات المتنوعة للحاوية يحدوها تطور مستمر خدمة للاقتصاد حتى أصبحت بمقاسات تقنية عالمية تسمح بتحوية كل أنواع البضائع.

1.1.3. البند الأول: الأبعاد الاقتصادية للنقل بالحاوية: تستهدف هاته أبعاد اقتصادية ما يلي:

-/ بسبب الخصوصية التقنية التي تُصنع بها الحاويات العازلة والصلبة ومقاومتها للكسر، يتحقق الأمن والسلامة ضد التلف والسرقة والهلاك للبضائع المنقولة عبرها، سيما المواد ذات الاستهلاك الواسع والمواد الطبية وتلك المتسمة بالخطورة²⁹.

-/ استفادة المرسل من تخفيض تكاليف التأمين، فهي تمنح للمؤمن الثقة في حفظ وسلامة البضائع المؤمن عليها خلال مرحلة النقل والتوصيل³⁰.

-/ أثر نظام الحاويات أيضا على طريقة تصميم عربات النقل والمقطورات، إذ أن أصحاب المنتجات تبنوا طرقا جديدة للتصنيع والتغليف لاستغلال السعة الكاملة للحاوية وبالتالي تقليل التكلفة الكلية لنقل المنتجات³¹.

-/ نظام النقل بالحاويات عمل على إنشاء وتطوير روابط النقل المتعدد الوسائط، سواء البرية أو البحرية أو الجوية. كما كان سببا في الاشتغال الجدي على أماكن وضع هذه الحاويات أو ما يسمى بالموانئ الجافة وتحسين خدمات الشحن والتفريغ.

2.1.3. البند الثاني: المميزات الاقتصادية للنقل بالحاوية: ضرورات التنمية الاقتصادية أحد المقاصد في استخدام النقل بالحاويات سيما في التأمين على البضاعة من التلف والسرقة واختزال الزمن في عملي الشحن والتفريغ، كما أن لها صفة الديمومة بفضل استخداماتها المتكررة. فهي تعاضم على النحو التالي:

-/ النقل بالحاويات استثمار ناجح لاعتمادها على أحدث التكنولوجيات في تصنيعها سيما بعد أن وهدت قياساتها عالميا، الأمر الذي يقلل احتمالية تلفها وتجزئة مناولتها ويقلص مدة رسو السفن وبقاء الشاحنات والقطارات في المحطات البرية، بالتالي تسريع الحركة التجارية.

-/ تخفيض تكاليف التوظيف على اعتبار الحاوية أداة تغليف بمقاسات عالمية والاقتصاد في المال والجهد بسبب تقليل عدد مرات المناولة.

-/ نظام النقل بالحاويات مستقطب للمناطق الصناعية وينمي استغلالها بعد اختزال عوامل الزمن والتكاليف والإجراءات الإدارية للوصول إلى مخازن المواد الخام.

-/ مضاعفة عملية التعبئة على المركبات البرية أي الشاحنات والقطارات بفضل طرق تغليف البضاعة المتناسبة مع قياسات الحاويات.

-/ النقل بالحاويات المبردة يسمح بالمحافظة على المواد الغذائية القابلة للتلف من الحرارة والرطوبة ومن جميع التقلبات الجوية.

-/ إن استخدام نظام النقل بالحاويات يؤدي إلى انخفاض عدد الشاحنات والقطارات على الخطوط البرية مما يؤدي إلى الإنقاص من الحوادث المرورية.

2.3. الفرع الثاني: الاعتبارات المعرفلة للنقل بالحاويات ومواجهتها

1.2.3. البند الأول: الأوضاع السلبية للنقل بالحاويات

يتطلب استخدام الحاويات في النقل البري توافر الموانئ الجافة البرية لتفريغ وتحميل الحاويات في الدول النامية والعربية خصوصا والمنافذ البرية، وضرورة إنشاء شركة عربية متخصصة بامتلاك الحاويات لاستخدامها في نقل البضائع بطريق البر بين هذه الدول، مع وجود نص أو اتفاق عربي لآلية متابعة الحاوية سواء كانت فارغة أو محملة، كأن يتم منح الحاوية شهادة معتمدة تكون بمثابة إثبات ملكية وضمان للجهات الجمركية على غرار رخصة ملكية الشاحنة المستخدمة في عمليات النقل.

ومن الجوانب السلبية في اتفاقية النقل البري بالحاويات أنها غير مفعلة في الدول العربية بالإضافة إلى عدم وجود موانئ جافة للحاويات في أغلبها، وعدم توفر إمكانية الفحص والتفتيش في المنافذ البرية الحدودية وعدم توفر الروافع كذلك³². ومن عيوب التي يمكن سردها أيضا الفراغات داخل الحاوية لعدم وجود البضائع المناسبة أو الملائمة مع سعة الحاوية، وزيادة مقدار البضائع الموجودة داخل الحاوية تتلف البضاعة الموجودة داخلها مما يصيب الحاوية ومحتواها بخسائر تتطلب صيانتها بصفة مستمرة، وفي ذلك تبيد لمصاريف لا يمكن إدراكها أو تعويضها³³.

2.2.3. البند الثاني: الترتيبات الرقابية على الحاويات

سعيًا وراء تحقيق أمن الحاويات وسلامتها وبالتالي أمن النقل البري، تقوم إدارة الجمارك برقابة عملية النقل بواسطة الحاويات، وذلك من خلال الفحص الوثائقي والمادي:

1.1.2.3. أ/ الفحص الوثائقي:

تتعلق هذه العملية بفحص البضائع المحتويات في الحاوية؛ للتأكد من تواجد وصحة رقم الحاوية على الوثائق ومستند النقل وبيان الحمولة، والتأكد كذلك من نوع الحاوية انطلاقًا من رقمها، ومطابقة الوزن الخام والوزن الصافي في مستند النقل أو التصريح المفصل، وكذا مدى احترام المسار المحدد من طرف إدارة الجمارك انطلاقًا من التصريح بالقبول المؤقت أو العبور. وهذا التصريح هو الذي يسمح بتحديد المسؤول عن العملية؛ والوسائل المستعملة في النقل³⁴.

إنّ التحكم في الفحص الوثائقي هو الذي يساعد إدارة الجمارك على تحديد الحاويات التي ستكون محل مراقبة مادية دون اللجوء إلى فحص جميع الحاويات التي تدخل الإقليم الجمركي نظرا لعدد الهائل³⁵.

2.1.2.3. ب/ المعاينة المادية:

بالرغم من أنّ مهمة تفتيش حمولة العربات والقطارات القادمة إلى المحطات البرية من الحاويات أو تلك المعدّة لشحنها عليها من أرضة الموانئ تعدّ مهمة أمنية عسيرة، بسبب حجم التبادل التجاري الدولي بصورة تفوق إمكانات الأجهزة الجمركية على الفحص الدقيق للحاويات قبل إنزالها أو شحنها، لذلك تعمل إدارة الجمارك جاهدة لمراقبة أكبر عدد من الحاويات مراقبة مادية بحضور المالك أو ممثله القانوني.

هذه المراقبة تكون على المستوى الخارجي للحاوية حيث يتأكد عون الجمارك من الترميز والترقيم الخاصة بالحاوية محل المراقبة، ومدى تطابقها مع الوثائق المرقمة كمستند النقل مثلا وكذا سلامة الختم الجمركي الموضوع. كما تكون على المستوى الداخلي، وذلك بالاستعانة بالأجهزة الإلكترونية التي تعطي صورة واضحة عن مشتعلات الحاوية دون فتحها عن طريق إظهارها على شاشات تلفزيونية، حيث تتأكد من عدم حملها لأيّة مواد محظورة.

ومن الأجهزة التقنية المستعملة في مجال الكشف عن الحاويات جهاز الكشف الإشعاعي *Le scanner* وأيضا ما يسمّى جهاز "الأندوسكوب"

الذي يستخدم في الكشف عن محتويات الحاويات الضخمة، حيث يخترق الجهاز الحاوية من فتحات صغيرة في عدّة مواقع، وينقل صورة لما يوجد بها من أشياء في حدود مساحات محدّدة على شاشة تلفزيونية تسمح للمراقب التعرف على محتويات الحاوية دون الحاجة إلى فتحها، وهو جهاز يميّز بوضوح صورة البضائع المنقولة مما يسهل عملية التعرف على مضمونها.

وعند وصول الحاويات يجب على عون الجمارك مراقبة مطابقة عدد الحاويات المصرح بها في بيان الحمولة وما تمّ تنزيله من على متن المركبة فعلا من خلال التعداد الدقيق المبين للآتي:

- قائمة الحاويات وأرقام الختم الجمركي التابع لها والتأشير عليها.

- التأكد من كون الحاوية استلمت في الإقليم الجمركي بنفس الحالة التي أرسلت بها وتحديد رقم الختم الموضوع على الحاوية. وإنه في ظل المخاطر الأمنية المتعلقة بنقل الحاويات المهذدة للنقل البري وكل أنواع النقل، أصدرت منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية تقريرا يوصي بإدخال التحسينات التالية على ما يلي:

- مسؤولية الشحن أو الجهات التي تعبئ الحاويات: وتعتبر صلة الوصل الهامة في سلسلة الإجراءات الأمنية للحاويات، ويتعيّن عليهم المساعدة في وضع الاتفاقيات المتعلقة بتعبئة الحاويات ونقلها، وإحكام إغلاقها والمبادرة إلى البدء في عملية تعقب لجميع الحاويات.

- أمن الحاويات: ويقصد بها إحكام إغلاق الحاويات بأداة ميكانيكية محكمة الأمان، على أنه ينصح عدم الالتزام باستخدام الأقفال الإلكترونية الذكية في الوقت الحالي لأن التكنولوجيا لم تتعامل معها بعد وليس لها تطبيق على نطاق دولي³⁶.

4. الخاتمة:

يساهم النقل البري بالحوايات في الدول المتقدمة على انتعاش الحركة التجارية المدعم للاقتصاد؛ باعتباره قناة تمويلية مهمة للورشات الإنتاجية بحيث يؤدي إلى الزيادة في أرباح الناقلين والشاحنين. كما تستفيد شركات التأمين من مزايا النقل بالحوايات باعتباره أداة ائتمان، المتجسدة في ضوابط الأمان والثقة والسرعة بين المتعاملين المشجعة على الاستثمار في مجال النقل.

غير أنه من الجدير التنبيه والتنويه أن الدول النامية بما فيها الجزائر لازالت تعاني من نقص في استخدامات النقل بالحوايات، نظرا لأن معظم الشاحنات وحتى القطارات الموجودة لا تتلاءم مع هذا التطور الهائل في الحاويات وتقنياتها، بسبب أن حجم الحاويات لا يلائم حجم الشاحنات التي مازالت لحد اليوم لم تواكب التطور. كما أن البنى التحتية للطرق تعرقل بدورها توسيع حجم العمليات الاستثمارية في مجال النقل بالحوايات حتى مع مشروع القرن شرق -غرب.

في الأخير نجد الاتفاقيات العربية في مجال النقل البري وكذلك القوانين الداخلية مازالت محتشمة ومخيبة للأمال؛ ولم تستطيع طي صفحة الأنظمة القانونية القديمة، المسألة التي انجر عنها أن الحاويات في هذه الدول العربية تحقق الأمان وليس الأمان القانوني.

لذلك على الدولة الجزائرية محاولة الخروج من هذه الوضعية خاصة في مجال النقل البري عموما، والنقل البري بالحوايات خصوصا وذلك بفتح باب الاستثمار للخواص، دون وضع القيود التعجيزية والشروط التعسفية التي قد تعيق مصالحهم وأعمالهم، وتشجيع الشباب على الاستثمار وإنشاء المشاريع الاقتصادية الأمر الذي يساهم في امتصاص اليد العاملة.

في الأخير يجب وضع تشريعات وقوانين تتلاءم مع التطور في المجال التكنولوجي، والمصادقة على الاتفاقيات الدولية الخاصة بالنقل البري وخاصة اتفاقية النقل الدولي الطريقي جنيف CMR لسنة 1956، فهي اتفاقية تخدم النقل البري باعتباره من أهم أنماط النقل نظرا لمرونته.

- 1- الأوناش هي عبارة عن آلات تستعمل في مناولة مختلف أنواع البضائع ذات الأحجام المعتدلة بما في ذلك الحاويات.
- 2- نظام النقل بالحاويات، موقع ويكيديا، *C:/Users/clients/Documents*، أطلع عليه بتاريخ 13-09-2021، على الساعة 12:00.
- 3- مالك الخضري، الحاويات: أهميتها-أنواعها-النظام القانوني لاستخدامها-مواصفاتها، مجلة النقل الإلكترونية <http://motgov.sy/web/magazine-det.php?id=52>، أطلع عليه يوم 22-09-2021، على الساعة 22:00.
- 4- الشيخ صالح خالد، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، دار الجامعة الجديدة، 2016، الإسكندرية، ص 07.
- 5- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، تعريف الحاوية واستخداماتها، الالتزامات والمسؤوليات الناشئة عن عقد نقل البضائع بالحاوية في كل من النقل أحادي الوساطة والنقل الدولي متعدد الوسائط الاختصاص القضائي والتحكيم والتعويض، دار الجامعة الجديدة، 2009، الإسكندرية، ص 12.
- 6- بن عثمان فريدة، النقل البحري بالحاويات، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، الجلفة، ص 320.
- 7- إبراهيم مكي إبراهيم، أوعية الشحن(الحاويات)، مجلة القانون والاقتصاد، العدد الأول، 1975، ص 254.
- 8- اتفاقية برن السويسرية لعام 1924: "خضعت هذه الاتفاقية إلى تعديل بتاريخ 09/05/1980 في مدينة برن مع التحفظ بموجب القرار الرئاسي رقم 264/91 المؤرخ في 10/08/1991 وجاء في المادة الأولى من هذا المرسوم " يصادق بتحفظ على الاتفاقية المتعلقة بالنقل الدولي بالسكك الحديدية المبرمة في برن في مايو 1980، وكذلك البروتوكولين والملحقين (أ-ب) بما في ذلك ملحقاتها التي تشمل كلها جزء لا يتجزأ من الاتفاقية"، الجريدة الرسمية رقم 38 بتاريخ 14/08/1991.
- 9- الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات أبرمت في 02/12/1972 ودخلت حيز النفاذ في 06/12/1975 وهي اتفاقية تطبق على الحاويات الموجهة للنقل الدولي باستثناء الموجهة للنقل الجوي، هدفها الأول هو الاحتفاظ بمستوى عالي لسلامة الحياة البشرية في النقل وتداول الحاويات من خلال إجراءات مقبولة وما يتصل من شروط للقوة. وانضمت إليها الجزائر بموجب المرسوم رقم 78-01 المؤرخ في 21-01-1978، الجريدة الرسمية العدد 04 لسنة 1978، ص 91.
- 10- الاتفاقية المتعلقة بالإدخال المؤقت إسطنبول، أبرمت في 26-06-1990 نصادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم الرئاسي 98-03 المؤرخ في 12-01-1998، الجريدة الرسمية رقم 02 لسنة 1998، ص 42.
- 11- تعد اتفاقية النقل الدولي البري *TIR* من أهم وأمثل الأنظمة في مجال الجمارك للمرور العابر على شبكات الطرق كما تقوم هذه الاتفاقية *TIR* على معاهدة الأمم المتحدة للنقل الدولي للبضائع لعام 1975، ويتولى الاتحاد الدولي للنقل البري *IRU* الإشراف على اتفاقية *TIR* نيابة عن الأمم المتحدة، وقد أصبح عدد الدول المنضمة 64 دولة من بينها المجموعة الأوروبية وتغطي أوروبا بأكملها، وتمتد الاتفاقية لتشمل شمال إفريقيا وأيضاً الولايات المتحدة الأمريكية، وغيرهم من الدول. ويهدف النظام بصفة عامة إلى تسهيل حركة نقل البضائع في التجارة الدولية، مع التكفل بتوفير متطلبات الأمن الجمركي والضمانات لصالح بلدان المرور العابر.
- 12- اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، انعقدت هذه الاتفاقية سنة 2008 بمدينة روتردام، وهي لم تدخل حيز النفاذ بعد بحيث لم يصادق عليها إلا ثلاث دول وهي الكونغو، الطوغو، وإسبانيا.
- 13- وقد أنشئ المكتب الدولي للحاويات سنة 1963 عن الغرفة التجارية الدولية والاتحاد الدولي لخطوط السكك الحديدية، وجاء في محل لجنة الحاويات التي أسستها غرفة التجارة الدولية سنة 1928.
- 14- الجريدة الرسمية رقم 04 المؤرخة في 24-01-1978.
- 15- قانون الجمارك الجزائري المتضمن القانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998 المعدل والمتمم القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979، والمتضمن التشريع الجمركي الجزائري والمعدل بالقانون رقم 17-04 المؤرخ في 16 فبراير 2017 يعدل ويتمم القانون رقم 79-07، القانون والذي نص على تنظيم الرسوم على توكيف الحاويات في المادة 91 مكرر، وكذا المرسوم رقم 17-92 المؤرخ في 20 فبراير سنة 2017 المتضمن إحداث مركز وطني للإشارة ونظام المعلومات للجمارك وتنظيمه، ج.ر. رقم 13، كذلك التعديل بالمرسوم رقم 18-63 الصادر بتاريخ 13 فبراير 2018، ج.ر. رقم 10، لسنة 2018، المتعلق باستخدام المتعاملين للنظام المعلوماتي لإدارة الجمارك.
- 16- القانون رقم 01-13 مؤرخ في 07-08-2001 يتضمن توجيه النقل البري، الجريدة الرسمية العدد 44 بتاريخ 08-07-2001، المعدل والمتمم بالمرسوم رقم 04-115 المؤرخ في 20-12-2004، ج.ر. عدد 82 بتاريخ 22-12-2004، والمعدل كذلك بالمرسوم 11-09 المؤرخ في 05-07-2011، الجريدة الرسمية عدد 32، الصادرة بتاريخ 08-07-2011 والمعدل بالمرسوم رقم 17-331 الجريدة الرسمية العدد 62 المؤرخ في 28-11-2017.
- 17- مصداق راضية-بن ناصر عبد الحميد-جمال شنوف، واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل المتعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجيستية، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13، العدد 3، 2020، ص 871.
- 18- المحامي فاطمة الزهراء شريفة، الشركة المينائية امتياز نهائي الحاويات، أطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2016-2017، ص.ص 212-213.

- 19 - قماز ليللي الديلاز، أحكام النقل الدولي متعدد الوسائط، أطروحة دكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2013-2014، ص153.
- 20 - الشيخ صالح خالد، المرجع السابق، ص34.
- 21- فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية الاتفاقيات الدولية والإقليمية للنقل البري ودورها في تذليل التجارة العربية البينية، المنظمة العربية للتنمية الإدارية، 2003، ص143.
- 22 - الشيخ خالد صالح، المرجع السابق، ص39-40.
- 23 - منظمة إيزو هي اختصار لتسمية *Organisation International de la normalisation* وتعني أيضا في مجال المواصفات تساوي الشيء بالمقارنة مع المواصفة، وهي منظمة غير حكومية وليست جزءا من هيئة الأمم المتحدة.
- 24 -رقم المواصفة: 1-1496 = *Iso standard*.
- 25 -رقم المواصفة: 2-1496 = *Iso standard*.
- 26 -رقم المواصفة: 3-1496 و 4-1496 = *Iso standard*.
- 27 -أيمن النحرّوي، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، الطبعة 1، دار الفكر العربي، الإسكندرية، 2015، ص 338.
- 28 -عبد الكريم بوقادة - جوهري خلخال، نظام النقل بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني، مجلة تحولات، جامعة ورقلة، الجزائر، 2019، ص 396.
- 29 - قماز ليللي الديلاز، المرجع السابق، ص154.
- 30 - بن عثمان فريدة، مرجع سابق، ص326.
- 31 -أحمد أحمد علي، نظام النقل بالحاويات -تطور الحاويات، شبكة بحوث، تقارير ومعلومات، *C:/Users/clients/desktop*، أطلع عليه بتاريخ 22-09-2021 على الساعة 12:00.
- 32 - قماز ليللي الديلاز، المرجع السابق، ص156.
- 33 - الشيخ خالد صالح، المرجع السابق، ص.ص39-40.
- 34 -المرسوم التنفيذي رقم 18-188 المؤرخ في 15 يوليو 2018، يحدد كفاءات ممارسة الرقابة المؤجلة والرقابة اللاحقة من طرف إدارة الجمارك/ج.ر رقم 43.
- 35 -قماز الديلاز ليللي، دور الحاويات في المساس بالأمن والسلامة البحرية، المجلة الجزائرية للقانون البحري والنقل، العدد الثاني، جامعة أبو بكر بلقايد، تلمسان، الجزائر، 2014، ص78.
- 36 -أمل المرشدي، دراسة وبحث ممتاز حول الحاويات وأثرها على سلامة وأمن النقل البحري، استشارات قانونية مجانية، *C:/Users/clients/desktop*، 17 يوليو 2016، أطلع عليه يوم 12-09-2021، على الساعة 21:00.