

## أثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء

The effect of the development of the international container  
organization on the port

بلحاج خديجة\*

طالبة دكتوراه "علوم"

كلية الحقوق والعلوم السياسية - جامعة وهران 2 - محمد بن أحمد

Email - doujamimi34@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2022/09/05 - تاريخ القبول: 2022/09/29 - تاريخ النشر: 2022/12/26

### الملخص:

لقد أحدثت الحاويات ثورة جذرية في تركيب الميناء، حيث أخذت موانئ جديدة بالظهور ذات مواصفات مختلفة عما كانت عليه الموانئ التقليدية سواء من حيث المساحات و مساحاتها و وظائفها، ومن حيث طول الأرصفة التي تسمح لعدد أكبر من السفن بالرسو عليها، والتي يصعب إيجاد لها مكان في الميناء يتسع لجميع الحاويات التي يتم تفريغها من السفينة، وهي كلها دوافع ساهمت في تطوير الميناء التقليدي، وظهور ما يسمى بمحطات الحاويات، و التي أبرزت مفاهيم جديدة للميناء الحديث.

الكلمات مفتاحية: حاويات ؛ موانئ ؛ البضائع ؛ نقل ؛ محطات الحاويات.

### Abstract:

The containers revolutionized the installation of the port, Where new ports with different specifications appeared than the traditional

ports in terms of area and port functions and in terms of sidewalks that allow larger number of ships to does, And it is difficult to find a place that can accommodate all the containers that are emptied from the ship, They are all motives that have contributed to the development of the traditional port, and the emergence of the so-called Container Terminals, Which highlighted new concepts of the modern port.

**Keywords:** Containers ; Ports ; The goods ; Transport; Container Terminals.

#### مقدمة

إنّ الانتشار الواسع للحاويات في النقل البحري ساهم في تغيير مفهوم الميناء التقليدي إلى المفهوم الحديث والذي أصبح يعرف بميناء الحاويات أو نهائي الحاويات<sup>1</sup>، بحيث نتج عن التطور الذي صاحب بناء سفن الحاويات ظهور محطات أو موانئ الحاويات، فسفينة الحاويات من طراز معين كان لا بد لكي تتردد على ميناء أو محطة حاويات معينة أن تتوافر على مجموع التجهيزات والمعدات اللازمة لعملية التداول من وإلى السفينة بما يتناسب مع طراز السفينة وأبعادها وخصائصها، وقد صاحب أيضا التطور في تصميم وبناء سفن الحاويات من حيث التقنية والحجم تطور مصاحب في الروافع الجسرية العاملة في محطات الحاويات، بحيث أصبحت هذه الروافع أكبر حجما وأكثر إنتاجية<sup>2</sup>، ومن هذا المنطلق، نثير الإشكاليتين الآتي بيانهما:

<sup>1</sup> - عبد الحميد مرسى عنبر، الجديد في الشحن و التفرغ و تداول الحاويات في الموانئ، دار النهضة العربية للطبع والنشر 2017، ص 202.

<sup>2</sup> - أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، طبعة 2009، ص 259.

- كيف ساهم تطور التنظيم الدولي لنقل الحاويات في تنمية الميناء؟ وما هي الآثار المترتبة عن التطورات التي مست نظام الحاويات على أداء الموانئ ومحطات الحاويات؟

وللإجابة عن هذه الإشكالية نتطرق إلى مدى تطور الميناء في زمن الحاوية كمطلب أول، ونعالج بالمطلب الثاني الآثار المترتبة عن التطورات التي مست نظام الحاويات على أداء الموانئ ومحطات الحاويات.

#### المطلب الأول: مدى تطور الميناء في زمن الحاوية

لقد أحدثت الحاويات ثورة جذرية في تركيب الميناء الهيكلي، حيث أخذت موانئ جديدة بالظهور ذات مواصفات مختلفة عما كانت عليه الموانئ التقليدية سواء من حيث المساحات ومساحاتها ووظائفها وأماكن وقوف الحاويات الصادرة والواردة ومحطات الصيانة ونقط تزويد الحاويات المبردة بلوازم التبريد أو من حيث عمق المياه التي تسمح للسفن الحاوية ذات الحمولة الضخمة بالرسو، ومن حيث طول الأرصفة التي تسمح لعدد أكبر من السفن بالرسو عليها، ويضاف إلى ذلك الروافع العملاقة التي تتولى مناولة الحاويات على اختلاف أنواعها وأوزانها، والتي يصعب إيجاد لها مكان في الميناء يتسع لجميع الحاويات التي يتم تفريغها من السفينة، ولذا جرى العمل على إنشاء محطات للحاويات.<sup>1</sup>

#### الفرع الأول: مفهوم محطات الحاويات (نهائي الحاويات)

لا يوجد تعريف دقيق في الاتفاقيات الدولية ولا في القوانين الداخلية لنهاي الحاويات، إلا جانباً من الفقه.

<sup>1</sup> عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، بيروت، طبعة 1983، ص 104.

## أولاً: تعريف محطات الحاويات

### 1- من جانب القانون:

نهائي الحاويات شأنه شأن النهائيات المينائية لم يحظ بتعريف قانوني يحدد مفهومه بدقة، لا في الموائيق الدولية ولا في القوانين الوطنية، فالاتفاقيات الدولية حتى وإن أشارت إلى عبارة "نهائي حاويات" إلا أنها لم تخصصه بأي تعريف، وإنما فقط إشارة ضمنية على أساس أنه أحد أنواع النهائيات المينائية يحتضن الحاويات، وبالنسبة للقوانين الوطنية الجزائرية فقد سارت نفس المسار الذي سارت عليه الاتفاقيات الدولية إذ لم يستفد نهائي الحاويات من تعريف واضح ودقيق، ويمكن الإشارة في هذا الإطار إلى المادة 7 من المرسوم التنفيذي 01/02<sup>1</sup> الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها والتي تضمنت الإشارة إلى عبارة "محطة الحاويات"، بقولها: "في إطار الأحكام السالفة الذكر، تكون أولوية الإقامة في المناطق المسورة لما يأتي: ... المنشآت المتخصصة الضرورية لمناولة البضائع كالمخازن ومحطات الحاويات..."، ويفهم من ذلك أن نهائي الحاويات في نظر القانون الجزائري هو كل منشأة متخصصة وضرورية لمناولة الحاويات، حتى وإن كان هذا التعريف ضمنياً، فالمشروع الجزائري<sup>2</sup> لم يكن هدفه في هذا الإطار تعريف نهائي الحاويات وإنما ورد ذلك عرضياً في إطار الحديث عن ما يعرف بالمناطق المسورة فقط، أما بالنسبة لباقي القوانين الدولية، فهي الأخرى عمدت إلى تعريف النهائيات المينائية دون تخصيص تعريف منفرد لمحطات الحاويات.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> المرسوم التنفيذي 01/02، المؤرخ في 22 شوال 1422، الموافق ل 6 يناير 2002، الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية رقم 01، الصادر في 06 يناير 2002، ص 3.

<sup>2</sup> الماحي فاطيمة زهرة شريفة، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق تخصص القانون الخاص المعمق، جامعة وهران 2، السنة الجامعية 2016/2017، ص 112.

<sup>3</sup> الماحي فاطيمة زهرة شريفة، المرجع السابق، ص 112.

## 2- من جانب الفقه:

يرى جانب من الفقه الفرنسي أن الشروط التي يجب توافرها في هذا الميناء وخصائصه تتميز عن الميناء التقليدي، حيث يتطلب تجهيزات حديثة و متطورة تجمع بين حجم سفن الحاويات التي تتطلب طول رصيف يتسع لطول السفينة الذي يصل إلى حوالي 340 متر و غاطس مناسب لأعماق السّفن.<sup>1</sup> وهناك جانب من الفقه عرف محطات الحاويات على أنه المكان الذي يعاد فيه شحن الحاويات بين وسائل النقل المختلفة، إما بين السفن والشاحنات مثلا، أو بين السّفن وقطار السكك الحديدية أو بين السّفن نفسها، وفي هذه الحالة تسمى محطة حاويات بحرية، أما إذا كانت عملية تبادل الحاويات تتم بين وسائل النقل البري فقط فإنّ محطة الحاويات تسمى في هذه الحالة محطة حاويات برية أو داخلية.

وهذه هي أهم التعاريف التي جاء بها الفقه لمحطات الحاويات أو نهائي الحاويات، أما بالنسبة للقضاء فلم يتعرض لحد الساعة لتحديد دورها ومسؤوليتها في مجال المنازعات القضائية، رغم أهميتها في مجال الشحن والتفريغ، وتسليم البضاعة المحوأة.

### الفرع الثاني: أثر محطات الحاويات في تغيير مفهوم الميناء التقليدي

إنّ محطة الحاويات ينحصر أثرها في تقديم تسهيلات استقبال الحاويات وتخزينها لفترة ومن ثم إعادة شحنها على مستوى الموانئ، وبالتالي تشكل منطقة متكاملة التنظيم لوجستيا، ومصممة لاستقبال وتخزين وإعادة تصدير أعداد هائلة من الحاويات يوميا وبسرعة ودقة متناهية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> عبد الحميد مرسى عنبر، المرجع السابق، ص 202.

<sup>2</sup> باسل إبراهيم ونوس، أثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة الموانئ و محطة الحاويات، دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حاويات حوض البحر الأبيض المتوسط، بحث مقدم للحصول على درجة الدكتوراه في إدارة الأعمال، 2015، ص 35.

إذ أنّ الميناء المحوري أصبح ميناء جذاب لأنشطة وخدمات لوجيستية، ومركز لتوزيع السلع والخدمات، والتي يترتب عليها تطوير التشغيل اللوجستي ليلتقي مع نظم الاتصالات المتكاملة، وذلك حتى ترتقي تلك الخدمات والاتصالات، وبذلك يكون هو المدخل الرئيسي لقيام ميناء محوري، وقد تناول خبراء الاقتصاد الدولي ذلك بالقول أنّ "أي ميناء محوري لا بد أن يكون محور للنقل الدولي متعدد الوسائط، وكذلك محورا لصناعة اللوجستيات من ميناء محوري إلى موانئ فائقة المحورية بإمكانها القيام بدور الريادة في صناعة اللوجستيات".

لذلك كان لمحطات الحاويات أثر مهم ليس فقط على الموانئ التقليدية و إنما على الموانئ المحورية التي أصبحت مدخل للدولة والمناطق الجغرافية، والتي تؤدي إلى تنظيم النظام الاقتصادي والاجتماعي، كما لم يعد الميناء معبرا للسلع ونقطة لمرور التجارة الدولية فحسب، لكن لاستثمارات في ظل صناعة الخدمات اللوجستية، التي لا تزدهر أعمالها إلا في ظل بيئة سياسية وتشريعية ذات صلة بهذه الأنشطة لتضع الإطار القانوني الذي من خلاله تتفاعل الخطط والسياسات، لذلك فعلى التشريع أن يخلق التوازن بين متطلبات الأنشطة الداخلية ذات الطابع القومي، وبين متطلبات الأنشطة ذات الطابع الدولي، الذي يتعذر إن صح القول السيطرة عليه، وذلك لتطوره بسرعة وبمعدلات عالية في ظل بيئة مختلفة<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: تطور نظام النقل بالحاويات في الموانئ الجزائرية

تعد الجزائر من بين الدول التي تعتمد على قطاع النقل البحري كأحد الركائز الأساسية في الاقتصاد القومي، بحيث تمثل التجارة الخارجية بطريق النقل البحري 95% من حجم المبادلات التجارية وهذا ما يظهر جليا من خلال تدخل المشرع الجزائري وانضمامه إلى معاهدة بروكسل 1924 بموجب المرسوم رقم

<sup>1</sup> - عبد الحميد مرسي عنبر، المرجع السابق، ص 228.

64/71 المؤرخ في 02 مارس 1964<sup>(1)</sup>، وبعد ذلك صدر القانون البحري الجزائري بموجب الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، وهو الأمر المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن أحكام عقد النقل البحري في أربعة فصول ضمن الباب الثاني من الكتاب الثاني من القانون البحري، والذي جاء بلفظ الحاوية لكن دون تعريفها وهذا حسب ما نصت عليه المادة 805<sup>2</sup>، و المادة 51 المتممة للمادة 907 من القانون البحري الجزائري<sup>3</sup> والتي جاءت من أجل تحديد حقوق الملاحة وأتارى استعمال الأملاك المينائية.

هذا فضلا عن تدخل المشرع الجزائري من خلال وضع ترسانة من النصوص القانونية المتعلقة بالحاويات، كله من أجل تطوير نشاط الحاويات على مستوى الموانئ الجزائرية والذي عرف ارتفاعا متزايدا تكييفا مع النصوص القانونية، فمثلا ميناء الجزائر شهد ارتفاعا مستمرا في عدد الحاويات المتداولة حيث كان معدل الحاويات المتداولة سنة 1982 يبلغ 28.614 حاوية مكافئة، وانتقل ليصبح سنة 2000 يبلغ 213.513 حاوية، وهو ما دفع إلى إنشاء ما يسمى بالموانئ الجافة (Les plateformes logistiques) وذلك طبقا للمادة 897 والمادة 911 من القانون البحري الجزائري.

### أولاً: وضعية الموانئ الجزائرية في ظل نظام النقل بالحاويات

إنّ النّظام الاقتصادي الجزائري نظام مقيد، أي نظام يعتمد على الإمدادات الخارجية، حيث 80 بالمائة من التجارة الخارجية للجزائر وخاصة الواردات تمر عبر البحر، وبالتالي لهذا القطاع أهمية كبيرة للاقتصاد الوطني، إذ

<sup>1</sup>- مرسوم يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، الجريدة الرسمية رقم 1964/28.

<sup>2</sup>- المادة 805 فقرة 2 من الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، و هو الأمر المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية رقم 47، الصادرة في 27 يونيو 1998.

<sup>3</sup>- المادة 51 المتممة للمادة 907 من ق.ب.ج.

بلغ إجمالي حجم الحركة المسجلة خلال السنة المالية 2016 التي قدمتها وزارة النقل أكثر من 128 مليون طن مقارنة بـ 100 مليون طن لعام 2000 بزيادة قدرها 28 بالمائة وبالتالي تشكل الموانئ التجارية مراكز للاستيراد والتصدير، موزعة على طول الشريط الساحلي (1200 كم)، حيث يساهم النقل البحري في التجارة الخارجية للجزائر بحوالي 95 بالمائة، وهو ما يدل على أهميتها كعامل حيوي في تنشيط التجارة الخارجية و ضمان النقل البحري للبضائع تصديرا واستيرادا بالكفاءة اللازمة في الوقت المناسب، ممّا يساهم في تنمية الاقتصاد الوطني.<sup>1</sup>

أمّا فيما يخص مجال النقل بالحاويات فبين سنة 1992 حتى سنة 1999 تم بناء محطة حاويات تبلغ مساحتها 17.5 هكتار، تمثلت قدرتها الاستيعابية في أكثر من (250000 حاوية قياسية)، إلا أنّه رغم كل هذا تعتبر الجزائر من الدول المتأخرة في ثورة تحوية النقل البحري للبضائع، حيث جاءت في التصنيف 88 عالميا سنة 2009 من حيث التأخر في عملية تداول الحاويات، بحيث أصبح التوجه لاستعمال الحاويات في نقل البضائع عاما، وما فتئت معدلات النقل بالحاويات ترتفع بشكل كبير ومتسارع، وتحاول الموانئ الجزائرية تطوير هذه العملية.

إلا أنّ كل هذه الجهود في تطوير النقل بالحاويات نسبية، خاصة بعد إنشاء مشروع مشترك بين مؤسسة ميناء الجزائر وموانئ دبي العالمية، الذين سيطروا على محطة حاويات ميناء الجزائر العاصمة في عام 2008، في حين أن حركة

---

<sup>1</sup> - مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد 13 العدد 03، تاريخ النشر 2020/12/31، ص 875.



الحاويات كانت لا تتجاوز (400000 حاوية سنويا) أي في المتوسط تفرغ 10 حاوية في كل ساعة، وهو ما يعتبر أدنى مستوى في البحر الأبيض المتوسط.<sup>1</sup>

ثانياً: وظيفة شركات تداول الحاويات في الجزائر (حالة تطبيقية عن مؤسسة ميناء بجاية ومؤسستي ميناء الجزائر العاصمة وميناء جن جن):

إنّ اعتماد السّلات الجزائرية لأسلوب امتياز نهائي الحاويات أو ما يسمى (بالشراكة المينائية) لم يكن إلا حديثاً، فالموانئ الجزائرية إلى حد ليس ببعيد كانت حبيسة احتكار المؤسسات المينائية، وذلك بالرغم من سلسلة من الإصلاحات القانونية التي عرفها قطاع الموانئ على رأسها القانون رقم 05/98 المعدل والمتمم للقانون البحري الجزائري، الذي كرس مبدأ تحرير الأنشطة التجارية المينائية عن طريق عقود الإمتياز، وأمام ذلك ومواكبة لهذه التطورات صدر المرسوم 139/06<sup>2</sup> الذي يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، المعدل والمتمم بالمرسوم 363/08<sup>3</sup> والذي لم يكن كافياً، ممّا أدى بالسلطات الجزائرية إلى البحث عن البديل والإقتداء بتجارب غيرها لتعرف سنة 2005 أول اتفاقية شراكة مينائية بين كل من ميناء بجاية كقطاع عام وشركة بورتاك ذات الأصل السنغافوري كقطاع خاص، لتمويل وتسيير و ترقية وتطوير نهائي حاويات ميناء بجاية، ويرجع اختيار

<sup>1</sup>- عبد الكريم بوقادة، جوهر خلخال، نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني، مجلة تحولات جامعة ورقلة - الجزائر-، المجلد الثاني، العدد الأول يناير 2019، ص 398.

<sup>2</sup>- المرسوم التنفيذي 139/06 المؤرخ في 26 ربيع الأول 1427 الموافق ل 15 أبريل 2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة والتشوين في الموانئ، ج ر العدد 24، الصادرة في 17 ربيع الأول 1427، الموافق ل 16 أبريل 2006، ص 18.

<sup>3</sup>- المرسوم التنفيذي 363/08 المؤرخ في 10 ذي القعدة 1429، الموافق ل 8 نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي 139/06، ج ر العدد 64، صادرة في 17 نوفمبر 2008، ص 19.

نهائي حاويات ميناء بجاية كمحل للشراكة المينائية كون أن نشاط مناولة وتشوين الحاويات يعد أهم نشاط بعد المحروقات في الجزائر.<sup>1</sup>

مما دفعت هذه التجربة السلطات الجزائرية إلى إعادة الكرة أكثر من مرة واعتماد الشراكة المينائية من جديد لتتعاقد مع شركة موانئ دبي العالمية بهدف تسيير واستغلال كل من نهائي حاويات ميناء الجزائر العاصمة وميناء جن جن، وبعد اقتناع السلطات الجزائرية والمؤسسات المينائية بضرورة تغيير نمط إدارة وتسيير الموانئ الجزائرية وتحسين أداؤها من خلال تحسين أداء النهائيات المينائية ولاسيما نهائيات الحاويات، لتصبح هذه الأخيرة محلا لاتفاقيات الشراكة المينائية، بادرت أول مؤسسة ميناء بجاية باعتبارها أول مؤسسة مينائية إلى إبرام اتفاقية شراكة مينائية، كما قامت كل من مؤسستي ميناء الجزائر العاصمة وميناء جن-جن بالمبادرة أيضا بإبرام اتفاقات الشراكة المينائية بعد مؤسسة ميناء بجاية.<sup>2</sup>

1- اتفاقية شراكة ميناء بجاية مع الشركة السنغافورية بورتاك (portek)

أبرمت هذه الاتفاقية سنة 2007 وتهدف هذه الشراكة إلى تحقيق العديد من الفوائد الاقتصادية والاجتماعية منها: إدخال نظم المعلومات في نظام الرقابة على البضائع، و الرافعات الجسرية، وهو من شأنه تحسين معدل الحركة، حيث أن رصيف ميناء بجاية يتعامل مع 20 إلى 25 حاوية في الساعة مقابل 08 إلى 10 حاوية في ميناء الجزائر، وهذا التجهيز سيمكن الميناء من زيادة حركة الحاويات لتصل إلى (250000 حاوية مكافئة)، وبفضل أداؤها وتسييرها الحديث تم اختيار ميناء بجاية من أجل مشروع ميدا موس (طريق سريع في البحر)، الذي تم اعتماده

<sup>1</sup>- الماحي فاطمة الزهرة شريفة، المرجع السابق، ص 07.

<sup>2</sup>- الماحي فاطمة زهرة شريفة، المرجع السابق، ص 117.

لأفاق منطقة التبادل الحر في المنطقة الأورومتوسطية، وهذا التعاون يهدف إلى تعزيز الشراكة بين موانئ مرسيليا، برشلونة، وبجاية.<sup>1</sup>

2- اتفاقية شراكة ميناء جن جن بجيجل مع شركة ميناء دبي العالمي (DPW):

تمت هذه الاتفاقية من أجل استحداث نهائي حاويات واستغلاله في حركة الحاويات على وجهين: الأول في معالجة الحاويات الموجهة للتصدير والاستيراد من وإلى الجزائر، والوجه الثاني الحاويات التي يتم تنزيلها في الميناء في انتظار إعادة تحميلها على سفينة أخرى، وقد حصلت الشركة الإماراتية على امتياز ميناء جن جن ذو المياه العميقة الموجه لأن يكون ميناء حقيقي لإعادة الشحن تحت هدف زيادة حركة الحاويات لتصل إلى (1.5 مليون حاوية مكافئة) لعشرون قدم سنويا بعدما قدرت في سنة 2009 أقل من (100000 حاوية مكافئة) لعشرون قدم.<sup>2</sup>

بناء على ما سبق تبيان، يظهر أن الجزائر تتجه نحو تسيير وتطوير الموانئ وترقيتها إلى نهائي حاويات بالمواصفات العالمية، لبلوغ رقم ثلاثة ملايين ومائتي ألف حاوية مكافئة بحلول سنة 2015 ولهذا عقدت الموانئ الجزائرية اتفاقات الشراكة في مجال تسيير وتطوير نهائي حاويات، كما يتم دراسة حالة موانئ جهة الغرب لتحويلها إلى نهائي حاويات و موانئ ترونزيت، بحيث وقع ميناء بجاية اتفاق شراكة مع شركة بورتاك<sup>3</sup> في سنة 2007، لتحقيق هدف مداولة 250.000 حاوية مكافئة، أما ميناء الجزائر فعقد الشراكة مع ميناء دبي العالمي سنة 2009 كان هدفه تحقيق تسعمائة ألف حاوية بحلول سنة 2015، وهذا ما أعطى دفعا قويا لحركة الحاويات المتداولة في الميناء.

<sup>1</sup> - مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، المرجع السابق، ص 875.

<sup>2</sup> - مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، المرجع السابق، ص 876.

<sup>3</sup> - أصل شركة بورتاك « portek » دولة سنغافورا، و سميت الشراكة ب « BMT – SPA ».

3- اتفاقية شراكة ميناء الجزائر العاصمة مع شركة ميناء دبي العالمي

(DPW):

أبرمت الاتفاقية سنة 2009، وهذه الشراكة تعد ثالث أكبر مشغل لمحطة الحاويات في العالم وتهدف هذه الشراكة إلى إنشاء بنية تحتية ذات مردودية لميناء الجزائر بتحديث أرصفة الحاويات بالميناء و رفع قدرتها الاستيعابية، ففي سنة 2008 لم تتعد الحركة السنوية في ميناء الجزائر (400000 حاوية) بمتوسط ساعي للتفريغ قدر ب 10 حاويات (أضعف متوسط في البحر المتوسط)، في حين الحركة السنوية بالشراكة مع DPW تعدت حاليا (700000 حاوية)، و من أجل تخفيف الضغط على الميناء، تم إنشاء ميناء جاف مخصص لاستقبال الحاويات بالروبية بضواحي العاصمة، كما هدفت الشراكة إلى عصنة عملية فحص البضائع بالحاويات لتمكين المستفيدين من الميناء من ربح الوقت وتسريع وتيرة الاستثمار والشبكات الموحد الإلكتروني، ممّا يسهل التخزين العصري للبضائع، وتقوية تسيير الميناء وهو ما أعطى دفعا قويا لحركة الحاويات المتداولة في الميناء، ليحتل المرتبة الأولى على المستوى الوطني في معالجة الحاويات<sup>1</sup>.

هذا وفي الأخير وعند تقييم الأداء بصفة موضوعية يمكن القول أن أداء الموانئ الجزائرية يبقى جد ضعيف مقارنة بمؤشرات أداء الموانئ على المستوى الدولي، إذ لم تتجاوز قيمة المؤشر 31.45 كأعلى قيمة له سنة 2010 نتيجة للشراكات التي قامت بها الحكومة مع مجموعة دبي العالمية، والتي سمحت برفع مؤشر الأداء نسبيا بعدما كان لا يتجاوز (8.37) سنة 2009، و لكن تبقى هذه المؤشرات بعيدة عن تلك المحققة في دول أخرى مثل (187.8) في الصين، و(133.9) في سنغافورة، و(118.8) في كوريا الجنوبية، (113.5) في هونغ كونغ، (109.9)

<sup>1</sup> - مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، المرجع السابق، ص 876.

في ماليزيا، (97.09) في ألمانيا، (95.57) في المملكة المتحدة (البنك الدولي 2019)، وهذا يمكن إرجاعه إلى النقص الكبير في الآليات والمعدات المتعلقة بشحن وتفريغ السفن والحاويات.<sup>1</sup>

**المطلب الثاني: أثر تطور نظام الحاويات على الموانئ ومحطات الحاويات**  
كانت للتطورات التي لازمت أجيال سفن الحاويات آثارها على محطات وموانئ الحاويات، كما كان لهذه التطورات أثر في تعديل النظام القانوني لعقد النقل البحري.

**الفرع الأول: أثر تطور نظام الحاويات في تعديل النظام القانوني لعقد النقل البحري**

لقد ساهم تطور نظام التحوية في تغيير مفهوم عمليتي الشحن والتفريغ، مما فرض على المشرع الدولي التدخل بنصوص تشريعية لإعطاء المفاهيم الجديدة في عالم النقل معانيها القانونية، ويلغي مبدأ تحديد مسؤولية الناقل البحري من الرافعة للرافعة، ويمد هذه المسؤولية لتشمل الفترة الواقعة بين تعبئة الحاوية بالبضاعة وبين تفريغها من البضاعة بغض النظر عن البعد المكاني الذي تتم فيه هذه العمليات عن الجهة المائية أين تقف السفينة.  
أولاً: أثر تطور نظام الحاويات في تغيير مفهوم عمليتي الشحن والتفريغ حسب الاتفاقيات الدولية:

ظهرت المحاولة الأولى في بروتوكول بروكسل لسنة 1968 فيما يتعلق بتحديد مسؤولية الناقل في حالة النقل بالحاويات، ثم جاءت اتفاقية هامبورغ فوسعت من

<sup>1</sup> - مصداق راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، نفس المرجع السابق، ص 877.

فترة المسؤولية التي يكون فيها الناقل البحري مسؤولاً عن سلامة البضاعة في المادة 4 منها، كما عالجت تحديد مسؤولية الناقل البحري في المادة 6 منها، إلى أن التقت إرادة المجتمع التجاري الدولي على وضع مشروع اتفاقية النقل متعدد الوسائل في 9 مارس 1979 لتعالج جميع المشاكل التي جلبتها الحاوية في مجال النقل متعدد الوسائط والذي تبناه مؤتمر الأمم المتحدة الذي عقد في جنيف عام 1980 ليصبح اتفاقية الأمم المتحدة حول النقل الدولي متعدد الوسائل لسنة (1) 1980، بحيث إذا أمعنا النظر في نصوص اتفاقية هامبورغ وفي نصوص اتفاقية النقل متعدد الوسائط وخاصة بالنسبة للمادة 4 من اتفاقية هامبورغ والمادة 14 من اتفاقية النقل متعدد الوسائل، لوجدنا نص المادتين يكاد يكون متطابقاً، وأنّ نظام النقل بالحاويات يكاد يكون الحافز الأول لوضع اتفاقية النقل متعدد الوسائل، لأنّه وإن كان النقل من الباب إلى الباب معروف من قبل، إلا أن أهمية هذا النقل لم تتضح إلا بدخول الحاوية إلى ميدان النقل كأداة من أدواته وعلى نطاق واسع يكاد يغطي معظم عمليات نقل البضائع العامة، وإن كانت الاتفاقيتين متشابهتين على العموم في مجال مسؤولية الناقل البحري، إلا أنّ اتفاقية هامبورغ تحصر مسؤولية الناقل البحري في الفترة التي توجد فيها البضاعة بعهدته في ميناء الشحن وأثناء النقل وفي ميناء التفريغ، بينما تنص الفقرة الأولى من المادة الرابعة عشر من اتفاقية النقل متعدد الوسائط على شمولية مسؤولية الناقل للفترة التي تبدأ بدخول البضاعة في عهدة الناقل وحتى وقت تسليمها.

وهذا الاختلاف يرجع إلى طبيعة كل من الاتفاقيتين، حيث أن الأولى تعالج نقل البضائع بحراً بينما تعالج الثانية نقل البضائع بالوسائل المتعددة، والتي قد تشمل جميع أوساط النقل من برية وبحرية وجوية مما يتفق والغرض الذي وضعت من أجله هذه الاتفاقية، وهو تحميل الناقل للمسؤولية الناجمة عن أي

<sup>1</sup> - عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص 130.

ضرر أو تلف يلحق البضاعة أثناء حركتها من مكان المرسل حتى تسليمها في مكان المرسل إليه بغض النظر عن وسائل النقل التي تستخدم في أداء هذا النقل، وهكذا فإن هذا التماثل في نص المادتين يمكن أن يسمح لنا بالقول بأن نظام النقل بالحاويات كان أيضا وراء نص المادة 4 و 6 من اتفاقية هومبورغ والتي تحدد مسؤولية الناقل البحري في حالة استخدام الحاويات في النقل، والتي جاءت واضحة وشاملة أكثر من نص المادة 2 من مواد بروتوكول بروكسل و الذي كان لظهور نظام الحاويات أثر كبير في وجودها، نظرا لغموض نص المادة 5/4 من قواعد لاهاي.<sup>1</sup>

ثانيا: أثر الحاويات على بيانات سند الشحن:

إنّ التّطور التكنولوجي الحاصل في مجال النقل البحري، جعل سند الشحن بحاجة إلى مسابقة هذا التطور الحاصل في مجال النقل البحري، ذلك أنّ سند الشحن كان قبل ظهور الحاويات يغطي فقط المرحلة البحرية، بحيث تبدأ مسؤولية الناقل منذ استلامه البضاعة و تنتهي عند إيصاله البضاعة في ميناء التفريغ<sup>2</sup>، والفترة التي تسبق مرحلة الشحن واللاحقة لمرحلة التفريغ تخرج من نطاق عقد النقل البحري، وبالتالي لا تخضع لأحكام اتفاقية بروكسل<sup>(3)</sup>، وهو الأمر الذي لا يتساير مع عصر أصبح يعتمد على التكنولوجيا في النقل البحري بالحاوية، التي تخدم تحقيق مبدأ نقل سريع وآمن وبأقل تكلفة، معتمد على لوجستيات النقل، وكذا النقل من الباب إلى الباب، وهو ما جعل ببعض الفقه

<sup>1</sup> - عبد القادر حسين العطير، نفس المرجع السابق، ص 131.

<sup>2</sup> - المادة الأولى فقرة (هـ) من اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت سنة 1924، وجرى العرف على تسميتها قواعد (لاهاي).

<sup>3</sup> - المادة 7 من اتفاقية بروكسل لسنة 1924.

يعتبر أن سند الشحن البحري قد تخطاه الزمن وأصبح لا يتلاءم مع متطلبات النقل البحري، وقد آن الأوان لإيجاد البديل لهذا السند.<sup>1</sup>

ثالثاً: أثر الحاويات في إيجاد سندات جديدة لسند الشحن

كان لظهور الحاويات وما يتميز به من خصائص في مجال السرعة، وتعدد أوساط النقل التي تستعمل في إتمام دورة الحاوية أثر ظاهر في إيجاد أنواع جديدة من سندات الشحن تتفق وطبيعة العمل بهذا النظام، وتناسب ما يتميز به من سرعة و من حركة مستمرة من باب المصنع إلى باب المتجر ومن بين هذه السندات التي وجدت في عصر الحاويات وهي:

1- سند إيصال بيانات الشحن

2- سند الشحن المشترك

الفرع الثاني: أثر محطات الحاويات على الموانئ:

أولاً: دور النقل بالحوايات عبر الموانئ في تفعيل النقل متعدد الوسائط

تطرق مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) لمفهوم النقل متعدد الوسائط، وأرسى قواعده عام 1980، وعرفه على أنه: "نقل البضائع بواسطة وسيلتين مختلفتين على الأقل من وسائط النقل، على أساس عقد نقل متعدد الوسائط من مكان في بلد ما يأخذ فيه متعهد النقل الدولي متعدد الوسائط البضائع في حراسته إلى المكان المحدد للتسليم في بلد آخر مقابل أجر متفق عليه، وفي ظل بوليصة تأمين واحدة".<sup>2</sup>

فبعدها كانت رحلة النقل تبدأ وتنتهي بالميناء، أصبحت الآن السلسلة تبدأ من مناطق إنتاج المادة الخام إلى أن يصل المنتج إلى يد المستهلك النهائي،

<sup>1</sup> - الشيخ صالح خالد، النظام القانوني لعقد النقل بالحوايات عن طريق البحر، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية، 2016، ص 107.

<sup>2</sup> - أحمد عبد المنصف محمود، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مجلة رؤية، الإسكندرية، 2010، ص 362.



فالنقل متعدد الوسائط يعمل على تدفق التجارة من مركز العرض إلى مركز الطلب

في تدفق واحد مستمر دون عوائق من خلال استعمال سلسلة متصلة من الحلقات ما بين وسائل النقل البحرية، البرية والجوية، ويتمثل الهدف من عملية النقل المتعدد الوسائط في تنسيق عمليات النقل و زيادة كفاءة وسائل النقل، وتخفيض تكلفة النقل للبضائع.<sup>1</sup>

هذا ويمكن القول أن النقل متعدد الوسائط للحاويات في الجزائر لم يقبل عليه لا ميناء الجزائر العالمي ولا ميناء جن جن العالمي، فميناء الجزائر لم يساعده موقع الميناء الموجود في قلب العاصمة وتأخر عمليات التوسيع المباشرة من قبل شركة كوسيدار، أمّا نهائي حاويات جن جن لم تكتمل أشغال إنجازها من قبل شركة DAWOO بعد، وعلى هذا الأساس كانت شركة BMT<sup>2</sup> من الشركات السباقّة التي وفرت لعملائها خدمتي النقل البري والنقل عبر السكك الحديدية كحلول لوجستية حديثة في سبيل التقرب منهم، وجذب أكبر عدد من العملاء، وكذا السعي نحو التخفيف من حركة الشاحنات داخل النّهائي.<sup>3</sup>

ثانيا: دور النقل المتعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية

تعتبر إدارة اللوجستيات مجالا حديثا نسبيا، وعلم يمزج بين علوم الإدارة والمجالات التقليدية الأخرى مثل التسويق والإنتاج والإدارة المالية، وقد ظهر مصطلح إدارة السلسلة اللوجستية لأول مرة سنة 1982، وعليه فإن مفهوم اللوجستيات يربط بين جميع هذه الأنشطة في وقت واحد لأنّه يهتم بالرقابة على جميع أنشطة النقل والتخزين التي تسهل تدفق المنتج من مرحلة الحصول على

<sup>1</sup>- رضاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي و مدى التكيف معها، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، تخصص اقتصاد دولي، جامعة وهران، 2013/2012، ص 81.

<sup>2</sup>- BMT : Bejaii Mediteranean Terminal.

<sup>3</sup>- الماحي فاطمة الزهرة شريفة، المرجع السابق، ص 212.

المادة الخام إلى مرحلة وصوله في شكله النهائي الصالح للاستعمال إلى العملاء والمستهلكين في الوقت المناسب والمكان المناسب وبأقل تكلفة ممكنة، أما العملية اللوجستية تعمل على تنظيم عملية تدفق المواد الأولية من مناطق التوريد حتى وصولها في شكل منتج نهائي إلى الأسواق، و في مجال النقل فيمكن تعريف لوجستيات النقل بأنها: "مجموع الأنشطة والخدمات التي تضمن حركة ناجعة للبضائع و المعلومات بين وحدات الإنتاج ومراكز التصنيع والتخزين وأماكن العبور والاستهلاك"، ويتضمن هذا التعريف خدمات النقل والتخزين والتجميع واللف وتوقعات العرض والطلب والعمليات الإدارية والمالية والجمركية، والصيانة والإصلاح، تبادل المعلومات والوثائق، وبالتالي يعد النقل متعدد الوسائط أحد أهم المقومات الأساسية لمفهوم الإدارة اللوجستية الحديثة باعتباره النشاط الذي يربط بين المشروع الإنتاجي والخدمي وبين الأسواق التي يتعامل معها ( أسواق مواد الخام وأسواق السلعة أو الخدمة التي ينتجها المشروع).<sup>1</sup>

هذا ويكمن دور اللوجستيات إذن في الربط بين عناصر النقل والتوريد المادي، والتوزيع المادي في ظل العملية الإنتاجية، لذا تعتبر المنظومة اللوجستية الدعامة الرئيسية لتطوير وتفعيل نظام النقل متعدد الوسائط من خلال تخفيض تكاليف النقل إلى أدنى مستوى، و ضمان تنقل البضائع من وسيلة إلى أخرى دون آجال إضافية، تأمين المرونة في اختيار أفضل وسائل النقل و العمل على سلامة وأمن نقل البضائع و تقليص المدة الزمنية التي تفصل بين طلب البضاعة، و لهذا أصبح النقل متعدد الوسائط جزءا لا يتجزأ من العمليات المتكاملة.<sup>2</sup>

ثالثا: دور النقل من الباب إلى الباب في تفعيل نشاط محطات الحاويات

<sup>1</sup> - مصداع راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنتوف، المرجع السابق، ص 872.

<sup>2</sup> - مصداع راضية، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنتوف، نفس المرجع السابق، ص 873.

عملية النقل من الباب إلى الباب Door to Door Service تعني نقل أو إيصال البضاعة من مخازن البائع إلى محل المشتري، وهي عملية اقتصادية معروفة من قبل ظهور الحاوية، إلا أن انتشار استعمال الحاوية وعلى نطاق واسع في التجارة الدولية بطريق النقل البحري، أعطى أهمية بالغة لعملية النقل من الباب إلى الباب.

#### الخاتمة:

أخيرا يمكن القول أن النقل الدولي للبضائع عن طريق الحاويات ساهم في تطوير الميناء التقليدي إلى ظهور ما يسمى بالميناء الحديث، الذي يسهل تحريك العلاقات التجارية، باعتماد ما يسمى بالنقل متعدد الوسائط والنقل من الباب

إلى الباب، وذلك كله في خدمة التجارة الدولية مع تعاضم دور تحوية البضائع الذي تندرج ضمن محطات الحاويات والخدمات اللوجستية التي تضمن تسهيل تدفقات البضائع المصدرة والمستوردة، والتي تتطلب توفير شبكة لوجستية للنقل بتدخل وسائط عديدة كالنقل البحري للحاويات، والنقل البري باستخدام الشاحنات المخصصة لنقل الحاويات أو النقل بالسكك الحديدية لتتلاءم مع متطلبات النقل الدولي متعدد الوسائط، و من تم تحقيق ميزة تنافسية عالمية في عمليات النقل الدولي.

#### قائمة المراجع

#### أولا: المؤلفات

- 1- صالح خالد الشيخ، النّظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، دار الجامعة الجديدة للنشر، الإسكندرية.
- 2- أيمن النحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، طبعة 2009.

3- عبد الحميد مرسى عنبر، الجديد في الشحن والتفريغ وتداول الحاويات في الموانئ، دار النهضة العربية للطبع والنشر، 2017.

4- عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية، بيروت، 1983.

#### ثالثاً: المذكرات والأطروحات

1- الماحي فاطيمة زهرة شريفة، الشراكة المينائية: امتياز نهائي الحاويات، أطروحة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه في الحقوق تخصص القانون الخاص المعمق، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران 2، الجزائر، 2016/2016.

2- باسل إبراهيم ونوس، أثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة الموانئ ومحطات الحاويات، دراسة تطبيقية على موانئ ومحطات حاويات حوض البحر الأبيض المتوسط، أطروحة للحصول على درجة الدكتوراه في إدارة الأعمال، كلية الاقتصاد، جامعة تشرين، سوريا، 2015.

3- رصاع حياة، أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، مذكرة لنيل شهادة الماجستير في الاقتصاد، تخصص اقتصاد دولي، جامعة وهران، 2012/2013.

#### ثانياً: المقالات

2- محمود أحمد عبد المنصف، اقتصاديات وسياسات النقل البحري، مجلة رؤية، الإسكندرية، العدد الأول، 2010.

3- عبد الكريم بوقادة، جوهر خلخال، نظام النقل البحري بالحاويات وأثر تداولها على الاقتصاد الدولي والوطني، مجلة تحولات جامعة ورقلة -الجزائر-، المجلد الثاني، العدد الأول، 2019.

4- راضية مصداق، بن ناصر عبد الحميد، جمال شنوف، واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية، مجلة

العلوم الاقتصادية والتّسيير والعلوم التجارية، المجلد 13 العدد 03،  
2020/12/31.

#### رابعاً: الاتفاقيات الدولية والنصوص القانونية

- 1- اتفاقية بروكسل لسنة 1924 الخاصة بتوحيد بعض القواعد المتعلقة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت سنة 1924.
- 2- الأمر 80/76 المؤرخ في 23 أكتوبر 1976، و هو الأمر المعدل و المتمم بموجب القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1998، المتضمن القانون البحري الجزائري، الجريدة الرسمية رقم 47، الصادرة في 27 يونيو 1998.
- 3- مرسوم يتضمن انضمام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى المعاهدة الخاصة بتوحيد بعض القواعد الخاصة بسندات الشحن ببروكسل في 25 أوت 1924، الجريدة الرسمية رقم 28/1964.
- 4- المرسوم التنفيذي 01/02، المؤرخ في 22 شوال 1422، الموافق ل 6 يناير 2002، الذي يحدد النظام العام لاستغلال الموانئ وأمنها، الجريدة الرسمية رقم 01، الصادر في 06 يناير 2002.
- 5- المرسوم التنفيذي 139/06 المؤرخ في 26 ربيع الأول 1427 الموافق ل 15 أبريل 2006، يحدد شروط وكيفيات ممارسة نشاطات قطر السفن وأعمال المناولة و التشوين في الموانئ، ج ر العدد 24، الصادرة في 17 ربيع الأول 1427، الموافق ل 16 أبريل 2006..
- 6- المرسوم التنفيذي 363/08 المؤرخ في 10 ذي القعدة 1429، الموافق ل 8 نوفمبر 2008، يعدل المرسوم التنفيذي 139/06، ج ر العدد 64، صادرة في 17 نوفمبر 2008.