الجمهورية الجزائرية الديموقراطية الشعبية وزارة التعليم العالي و البحث العلمي

جامعة سعيدة – الدكتور مولاي الطاهر

كلية الحقوق والعلوم السياسية– قسم الحقوق

النقل بالحاويات ودوره في تعزيز التجارة الخارجية

مذكرة مقدمة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر تخصص :قانون أعمال

إعداد الطالبين:

–بركان عبد الهادي

–حاجي زكرياء

تحت اشراف:

لريبي مكي

أعضاء لجنة المناقشة:

د:حزاب نادية	أستاذة محاضرة (أ)	جامعة سعيدة	رئيسا
د: لريبي مكي	استاذ محاضر(ب)	جامعة سعيدة	مشرفا ومقررا
د:نعيمي بوشنتوف	استاذ محاضر (ب)	جامعة سعيدة	مناقشا

السنة الجامعية: 2025–2026

اهداء

إلى من كان دعاؤها سر نجاحي، ونور طريقي، أمي الغالية.

إلى من علمني معنى الصبر والاجتهاد، أبي العزيز.

إلى إخوتي وأفراد عائلتي الكريمة، الذين كانوا سندا لي في كل المراحل.

إلى كل أستاذ أفادني بعلمه، وكل صديق دعمني بكلمة طيبة .أهدي ثمرة هذا العمل المتواضع.

زكريا

إهداء

إلى من غرسا في نفسي حبّ العلم والطموح، والديّ الكريمين.

إلى كل من وقف إلى جانبي وشجعني على مواصلة هذا المشوار العلمي.

إلى أصدقائي وزملائي الذين شاركوني لحظات التعب والاجتهاد.

إلى كل من ساهم من قريب أو بعيد في إنجاز هذا العمل، أهدي هذا الجهد المتواضع.

عبد الهادي

شكر وتقدير

الحمد لله الذي بنعمته تتم الصالحات، والذي أنار لنا دروب العلم والمعرفة، ووفقنا لإتمام هذا العمل المتواضع، فله سبحانه أسمى آيات الحمد والثناء على ما أنعم به علينا من صبر وتوفيق وعزيمة، أتقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان إلى الأستاذ المشرف الكريم**لربيبيمكي**، الذي لم يبخل علينا بتوجيهاته العلمية القيمة ونصائحه السديدة، وكان خير سند طوال مراحل إنجاز هذه المذكرة، فله منا كل التقدير والاحترام، كما أتوجه بجزيل ،الشكر إلى أعضاء لجنة المناقشة الموقرة، لقبولهم قراءة هذا العمل وتقييمه وإثرائه بملاحظاتهم.

مقدمة

مقدمة

لطالما صممت السفينة لنقل البضائع، في حين صممت الحاوية لتعبئتها، وهي علاقة تكاملية تبدو بسيطة في ظاهرها لكنها تطرح جدلية معقدة في مجال النقل البحري ، ومع تطور العولمة وتسارع المبادلات التجارية، برزت إشكالية تنظيم نقل البضائع بكفاءة، مما أدى إلى بروز فكرة النقل بالحاويات كحل عملي وفعال، وتعود البدايات الأولى لهذا النظام إلى سنة 1846 في مجال النقل بالسكك الحديدية، حيث اعتمد الناقلون البريون على صناديق معدنية لنقل الشاي، وهي الطريقة التي استمر استخدامها إلى يومنا هذا،غير أن التحول الحقيقي في هذا المجال تجلى في خمسينيات القرن العشرين، وبالتحديد سنة 1956، على يد الناقل الأمريكيMalcolm McLeanالذي أحدث ثورة في النقل البحري من خلال فكرة شحن مقطورات الشاحنات المحملة بالبضائع مباشرة على متن السفن دون الحاجة إلى إعادة تفريغها، فيما يعرف بتقنية المير وتاج(Meroutage) خاصة عبر سفن الدحرجة(RO-RO) ، مما سمح بتقليص الوقت والتكاليف وإلغاء مراحل الشحن والتفريغ التقليدية في الموانئ[1].

ولقد تطور قطاع النقل البحري تطورا كبيرا مع ظهور نظام النقل بالحاويات، الأمر الذي فرض ضرورة إيجاد مفهوم قانوني دقيق للحاوية، حتى يتمكن رجال القانون والباحثون من الإحاطة بمختلف الجوانب المرتبطة بهذا النظام، وقد أدى الاعتماد المتزايد على الحاويات في نقل البضائع إلى ظهور أنواع متعددة منها، تختلف بحسب أحجامها، وطبيعة البضائع المنقولة داخلها، وكذا المواد المصنوعة منها الأمر الذي ساهم في السعي نحو توحيد مقاييس الحاويات بما يتلاءم مع مختلف وسائل النقل البرية والبحرية والجوية، والتي تأثرت بدورها بتطور تصميم الحاوية ومتطلبات استخدامها.

[1]-زاير ايمان، زروال معزوزة، النظام القانوني للحاويات وفق قواعد روتردام، مجلة البحوث في العقود وقانون الأعمال، المجلد السادس/العدد الرابع، جامعة ابو بكر بلقايد، تلمسان، 2021/12/20،ص501.

ولم يعد مفهوم الحاوية يقتصر على كونها مجرد وسيلة لتجميع البضائع ونقلها، بل ظهرت الحاويات الذكية المزودة بتقنيات حديثة، كأجهزة التتبع والاستشعار والاتصال الرقمي، التي تسمح بمراقبة البضائع وتتبعها أثناء الرحلة، والتحكم في درجة الحرارة والرطوبة، وكشف محاولات الفتح أو التلاعب بالحاوية، مما ساهم في رفع كفاءة النقل البحري وتعزيز أمن وسلامة البضائع،ونظرا للطابع الدولي لاستخدام الحاويات، كان من الضروري وضع نظام قانوني يهدف إلى تنظيم استعمالها وتسهيل تداولها بين الدول، وقد تجسد ذلك من خلال الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي أرست قواعد موحدة لتنظيم النقل بالحاويات، إلى جانب التشريعات الوطنية التي سعت إلى مواكبة هذا التطور، ومن بينها التشريع الجزائري.

وعلىهذا الأساس تتجلى أهمية موضوعنا الموسوم النقل بالحاويات ودوره في تعزيز التجارة الخارجية باعتباره من المواضيع الحديثة والمهمة التي تثير العديد من الإشكالات القانونية والاقتصادية والأمنيةخاصة مع التوسع في استخدام الحاويات الذكية وما تفرضه من تحديات قانونية وتقنية جديدة.

ومن هنا نطرح الإشكالية التالية ما المقصود بالحاوية البحرية؟ وما هو النظام القانوني الذي يحكمها في ظل التطورات التكنولوجية الحديثة وظهور الحاويات الذكية؟

وللإجابة عن هذه الإشكالية، سنعتمد على دراسة نصوص الاتفاقيات الدولية والتشريعات الجزائريةمع الاستئناس بالآراء الفقهية التي تناولت موضوع الحاويات والنقل البحري الحديث،اعتمدنا في دراسة هذا الموضوع على عدة مناهج علمية أهمها:

المنهج التحليلي: من خلال تحليل النصوص القانونية الوطنية والدولية المتعلقة بالحاويات.

والمنهج الوصفي: عبر عرض التعريفات والخصائص والأنواع المختلفة للحاويات التقليدية والذكيةإضافة إلى المنهج التاريخي لتتبع مراحل تطور الحاوية، والمنهج الجدلي عند تناول التكييف القانوني للحاوية الذكية والإشكالات المرتبطة بها.

وتهدف هذه الدراسة أساسا إلى الإحاطة بالإطار القانوني المنظم للحاويات، والتعرف على أنواعها وخصائصها، وبيان آثارها على أمن وسلامة النقل البحري، مع إبراز الدور الذي تلعبه الحاويات الذكية في تطوير التجارة الدولية وتحسين فعالية سلاسل الإمداد.

أما الأسباب التي دفعتنا لاختيار هذا الموضوع، فتتمثل ذاتيا في الرغبة في التعمق في موضوعات القانون البحري ودراسة النظام القانوني للحاويات باعتباره من المواضيع المعاصرة، في حين تتمثل الأسباب الموضوعية في محاولة تقديم دراسة شاملة للموضوع من مختلف جوانبه القانونية والتقنية، وبيان مدى مواكبة المشرع الجزائري للتطورات الحديثة التي عرفها نظام النقل بالحاويات، خاصة في ظل الانتشار المتزايد للحاويات الذكية واعتمادها في التجارة الدولية.

على الرغم من الجهد المبذول في اعداد هذه المذكرة والمحاولة للتطرق لجميع العناصر المحيطة بها، الا انه كانت هناك العديد من التحديات والمشاكل التي واجهتنا في عملية انجازها والتي من بينها:

-صعوبة الحصول على مصادر حديثة ودقيقة .

-ضيق الوقت المخصص لإنجاز البحث.

-تشعب موضوع الدراسة واتساع جوانبه .

-صعوبة جمع المعلومات وترتيبها وتحليلها .

-نقص الدراسات السابقة المتعلقة بالموضوع .

-صعوبة التوفيق بين الدراسة والالتزامات اليومية

-اختلاف الآراء الفقهية والقانونية حول بعض المسائل .

-صعوبة الوصول إلى الإحصائيات والبيانات التطبيقية.

وقد حاولنا الاجابة على اشكالية البحث من خلال الخطة التالية:

-الفصل الاول: الاطار المفاهيمي للنقل بالحاويات

الفصل الثاني : دور النقل بالحاويات في تعزيز التجارة الخارجية

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل بالحاويات

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل بالحاويات

يعتبر النقل بالحاويات من أبرز الوسائل الحديثة ،حيث كانت له الفعالية في تطوير منظومة النقل البحري ،وتسهيل المبادلات التجارية البحرية على الصعيد الدولي، وقد أحدث ثورة في مجال النقل عموما والنقل البحري بصفة خاصة ، فأصبح يمتلك حصة الأسد في شحن البضائع على المستوى العالمي تعرف باسم الحاويات توضع فيها البضائع في مكان واحد ويتم نقلها عبر وسائط متعددة دون إعادة تفريغها، حيث ساعد بشكل كبيرإختصار الجهد والوقت.

كما أن للحاويات عدة أنواع ومميزات تتناسب وطبيعة المادة المصنوعة منها والمادة التي تنقل فيها، أما من الناحية التاريخية سنتطرق الى أصولها وبداية ظهورها ولمعالجة هذا قمنا بتقسيم الفصل الأول الى مبحثين:

المبحث الأول: ماهية النقل بالحاويات

المبحث الثاني: آليات تنظيم الحاوية

المبحث الاول: ماهيةالنقل بالحاويات

بالرغم من تعدد الجوانب التي يعالجها نظام النقل بالحاويات، سواء كانت اقتصادية أو قانونية ،فان التركيز في هذا المبحث سيكون على تعريف الحاويات، وكذلك التطرق إلى الجانب التاريخي للنقل بالحاويات، من خلال المطلب الأول لتوضيح المفاهيم الأساسية والمصطلحات المرتبطة بهذا الأخير،وسنوضح الجانب التاريخي لهذا النظام ومعرفة المراحل المختلفة التي مرت بها كمطلب ثاني، ويتم ذكر أنواعها كمطلب ثالث.

المطلب الأول: مفهوم النقل بالحاويات

يعد النقل من أهم الانشطة الأساسية في الإقتصاد والتجارة، اذ يقوم على انتقال البضائع والأشخاص من مكان الى آخر عن طريق وسائل معينة مختلفة، وفق إطار قانوني يتمثل في عقد النقل البحري يحدد حقوق والتزامات كل طرف من أطرافه[1]، ولقد عرف النقل البحري تطورا كبيرا سواء في ما يخص البضائع المنقولة بحرا أو فيما يخص تطور وسائل النقل وظهور ما يسمى بالسفن المتخصصة والنقل بالحاويات، ولقد عرف النقل بالحاويات تطورا كبيرا إذ أنها تعرف بآداةووحدةشحن معيارية صنعت من أجل تسريع وتسهيل حركة التجارة عن طريق البحر مع تداولها دون الحاجة إلى تفريغها.

تعتبر الحاوية تجسيدا عمليا لمبدأ الانتاج الشامل للبضائع العامة، بحيث ساهمت التحولات الاقتصادية المعاصرة كالعولمة وتطور سلاسل التوريد ومرونة التجارة الدولية البحرية في زيادة الطلب على النقل بالحاويات ،اذ ان هذا النمط من النقل يرتكز على وحدات معدنية ذات ابعاد موحدة ، وفي العموم تصنع من المواد الصلبة لنقل البضائع ، حيث يمتاز النقل بالحاويات

[1]– هاشم مرزوك الشمري، وآخرون، استراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاقتصاديات الحديثة، الطبعة الأولى، دار الأيتام للنشر والتوزيع،عمان،2014،ص 12.

بمزايا من بينها زيادة قدرة الحمولة نتيجة لرص الحاويات في عنابر السفن أو على سطحها فينعكس الأمر بالإيجاب على ربحية السفن ، كما أن شحن البضائع داخل الحاوية بشكل مباشر من الطرف المرسل الى المرسل إليه يساعد بشكل واضح للوقاية من الأخطار التي تتعرض لها في أعالي البحار من العوامل الجوية والصدمات[1].

إن للنقل البحري بالحاويات خصوصيات واضحة تميزه عن غيره من أنماط النقل البحري، وهي خصوصية يمكن إدراكها من خلال جملة من السمات ، لعل أهمها قابلية الحاوية للإستخدام في مختلف طرق النقل ، إلى جانب ارتباط باستعمال مجموعة معينة من قواعد الإنكوتيرمز(incoterms) الخاصة بالنقل متعدد الوسائط[2]، وتعرف قواعد الإنكوترمز أنها مجموعة من المصطلحات التي أصدرتها غرفة التجارة الدولية بباريس، يتم توظيفها عند إبرام العقود الدولية لتحدد مسؤوليات البائع والمشتري عند تسليم البضائع في عقد البيع كما تحدد كيفية توزيع الأعباءوالمخاطر، وقد عرفت هذه القواعد تعديلات منذ إصدارها سنة 1936 إلى غاية آخر تعديل لها سنة2020[3].

ويتضح من خلال مفهوم النقل بالحاويات أن هناك عدة تعاريف تتمثل في التعريف المادي، والقانونيوالفقهي.

[1]– شيهابعينونة، أحكام رص الحاويات في عقد النقل البحري للبضائع ، مجلة القانون الدولي والتنمية، المجلد 10، العدد الثاني،جامعة وهران مُحَمَّد بن أحمد ، الجزائر، 2023/04/27، ص439.

[2]– بن عثمان فريدة، النقل البحري بالحاويات، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية، جامعة البليدة.

[3]- مروك أحمد، مستجدات قواعد الإنكوترمز وتطبيقها في القانون الجزائري، مجلة حوليات الجزائر، المجلد 36، العدد الثالث، كلية الحقوق، جامعة الجزائر، سبتمبر 2022، ص218.

الفرع الاول: التعريفاللغوي والإصطلاحي:

لمعرفة التعريف المادي للحاويات قمنا بتقسيمه الى التعريف اللغوي الذي يحدد أصله في اللغة العربية وفهم دلالاته، أما التعريف الإصطلاحي لتحديد معناه الدقيق وضبطه.

أولا: لغة

الحاوية: ''إحتوىالشيئ/ إحتوى على الشيئ: ضمه واشتمل عليه، أحرزه وملكه

إحتوى الموقف: سيطر عليه

إحتوى على السلطة: إستولى عليها

والحواء هو إسم شيئ الذي يحتوي الشيئ الذي يجمعه ويضمنه ويحرزه ويحتويه وتم تداول لفظ الحاوية لأنها أدق في الدلالة''[1].

يرى الدكتور إبراهيم مكي إبراهيم أن إستعمال مصطلح وعاء الشحن هو المعنى الدقيق الأقرب لتعريف الحاوية، لأنه يبرز الهدف الرئيسي من إستخدامها في الشحن والنقل على غرار التخزين أو الحفظ، فلفظ السحارة أو الصندوق والحاوية تعبر من حيث الدلالة اللغوية على حالة البضائع الثابتة مثل صناديق حفظ الأشياء.[2]

[1]– قاموس جامع المعاني، الحاوية، منشور على موقع إلكتروني https //www almaanycom تاريخ الإطلاع 2026/02/04، على الساعة20:10.

[2]– بن زغيوة سمية، قناط شهلة،النظام القانوني للحاويات كآلية للنقل البحري في التشريع الجزائري، (مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في الحقوق)، تخصص قانون البحري والمنائي، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة محمد الصديق بن يحي جيجل،2024-2025 ، ص 12 .

ثانيا: إصطلاحا

يعرفها الدكتور إبراهيم مكي إبراهيم من الناحية الإصطلاحية هي وعاء الشحن أو الصندوق أو مايشابهها من مختلف الوسائل التي توضع فيها البضائع، سواء كانت سائبة أومغلفة بغطاء بسيط بهدف نقلها من جهة إلى جهة أخرى بواسطة آلة ميكانيكية لنقلها، وذلك تفاديا للتكرار الشحن والتفريغ بحيث يمكن الإستفادة منها عدة مرات،وإشترط أن يكون الحد الأدنى للحاوية يتراوح بين 20 قدما و45 قدما[1].(انظر الملحق رقم 2).

الفرع الثاني: التعريف الفقهي

تناول الفقه الاجنبي مسألة تعريف الحاوية، بينما الفقه العربي حاول ايجاد كلمة مناسبة تقابل كلمة containerبالانجليزية:

اولا: الفقه الأجنبي

عرف جونسون وغارنيت الحاوية من المنظور الوظيفي أنها صندوق بحيث ترتبط بغيرها من الصناديق في فعاليتها الإقتصادية تتحدد بتكرار إستخدامها في نقل البضائع

ومدى توفرها على الحماية لما ينقل فيها من الأخطارفي حالة عدم إستخدامها اثناء عملية النقل غير أن الحاوية رغم إشتراكها بالصناديق إلا انها تتمتع بخاصيتين هما:

1 طبيعتها النمطية التي تسهل عملية نقلها دون صعوبات بمختلف وسائل النقل.

2 لها المساحة الكافية بحجمها الكبير، الأمر الذي يقتضي الحد الادنى من عمليات التحويل بين وسائل النقل.

[1]– بن زغيوة سمية، قناط شهلة، المرجع السابق، ص12.

وفي السياق نفسه يعرفها سايمور سيمونseymoursimon بأنها آداة نقل مصنوعة من المعدن تستعمل بصفة متكررة وليست وسيلة لتغليف البضائع فحسب، بل تتعداها إلى صندوق نقل ويقتضي تجهيزالحاوية بابواب تسهل عملية شحن البضائع وتفريغها تعمل على إستيعاب عدد كبير من الطرود وتصونها من الضياع من خلال تقليص عدد مرات المناولة والتي تكون بواسطة وسائط ميكانيكية معينة[1].

يتضح من خلال تعريفه انه قارب في تعريف الحاوية من جهتين متكاملتين فإلى جانب التركيز على الخصائص الفنية أبرز دورها في شحن البضائع وسيرورة النقل الدولي للبضائع.

ثانيا: الفقه العربي

سعى الفقه العربي لإيجاد الكلمة المناسبة التي تقابل الكلمة الأصلية في اللغة الانجليزية، لأن استعمالها أصبح شائعا في مجال العمل خاصة في الموانئ وشركات النقل البحري، وقد عبر الدكتور عبد المنصف احمد على محاضرات الدكتور مصطفى طه من حيرة إختيار مصطلح عربي يقابل كلمة containerبسبب تعدد الألفاظ التي تدل على الحاوية مثل السحارات، العبوات، والمعلبات والصناديق.

ويخلص الدكتور أحمد عبد المنصف لضرورة توحيد المصطلحات من خلال تشكيل لجنة متخصصة لإيجاد مصطلح عربي موحد يستخدم في مجال النقل بوجه عام والنقل البحري بوجه خاص

نرى أن الدكتور أحمد عبد المنصف كان موفقا في إختيار كلمة الحاوية في اللغة العربي لتقابل كلمة containerباللغة الانجليزية الذي له نفس المدلول.

[1]– الدكتور عبد القادر حسين العطير، الحاويات واثرها في تنفيذ عقد النقل البحري ، الدار الجامعية، ص13.

فالفقه العربي لم يعرف الحاوية من الناحية الوظيفية بل ترجم كلمة container باللغة العربية[1].

الفرع الثالث: التعريف القانوني

وستنطرق له من خلال إستعراض ما ورد في بعض الاتفاقيات الدولية من تعاريف:

الاتفاقيات الدولية

عرفت اتفاقية نقل البضائع بواسطة السكك الحديدية لسنة 1962 في فقرتها الثانية من مادتها الاولىالحاوية :"إن اي وعاء مثل صندوق قفص صهريج مبني لتسهيل نقل البضائع من الباب الى الباب بالاشتراك مع وسائل نقل اخرى يعتبر فيما يتعلق بهذه الاتفاقية حاوية"[2].

وعرفتها الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لسنة 1972:" الحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة لاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن المصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة او اكثر من وسائل النقل دون عملية اعادة تحميل وسيطة ولكي تجرى رصرصتها ومناولتها بسرعة"[3].

وتعد الحاوية وفق المكتب الدولي للحاويات:" وعاء أو إناء يتميز بالثبات مصممة خصيصا نقل البضائع بشكل او اكثر من اشكال النقل دون إعادة تعبئتها في مرحلة وسيطة وهي مجهزة بوسائل تسمح بشحنها في أي وقت، كما أن تصميمها يسمح بتعبئتها وتفريغها بسهولة".[4]

[1]– الدكتور عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق،ص14.

[2]- بن زغيوة سمية، قناط شهلة، المرجع السابق ،ص16.

[3]– مصباح سيهام، بردودي نادية، النظام القانوني للنقل بالحاويات في الجزائر،مذكرة لنيل شهادة الماستر)، تخصص قانون بحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق، جامعة 20 أوت سكيكدة، 2020-2021، ص11.

[4]–بن زغيوة سمية، قناط شهلة، المرجع السابق،ص14.

من خلال التعريفات السابقة يتبين أن الحاوية آداة ذو طبيعة معدنية متينة مصممة خصيصا للاستعمال المتكرر مع قابلية نقلها

وكذلك عرفتها إتفاقية روتردام لسنة 2008 في المادة الأولى أي:" نوع من الحاويات أو من الصهاريج أو المسطحات القابلة للنقل أو من الحاويات البدالة، أو أي وحدة تعبئة مشابهة تستخدم في تجميع البضائع وأي معدات ملحقة بوحدة التعبئة تلك"[1].

المشرع الجزائري لم يعرف الحاويات بشكل صريح كمصطلح قانوني بل أشار إليها في القانون الجمركي في المادة 180 ..." يقبل خاصة من أجل إعادة تصديره على حالته تحت نظام القبول المؤقت ما يأتي الحاويات والألواح والتغليفات والعينات والبضائع الأخرى المستعملة في إطار عملية تجارية للقيام بالإختبارات أو الإستعراضات"[2].

المطلب الثاني: التطور التاريخي للنقل بالحاويات

لعل أبرز التحولات التي شهدها النقل البحري خلال القرن العشرين هو ظهور النقل بالحاويات ومساهمته في إنعاش الاقتصاد العالمي، وذلك من خلال تسريع حركة التجارة عبر البحر وتقليل خسائر السلع والبضائعفارتبط التطور التاريخي للنقل بالحاويات بالتقدم الصناعي والتكنلوجي خاصة بعد الحرب العالمية الثانية حيث إزداد الطلب على وسائل نقل أكثر كفاءة وأقل تكلفة فانتقل نظام النقل بالحاويات من مجرد فكرة إلى نظام نقل متكامل شهد عدة مراحل من تطوره وسنتطرق إليها من خلال الفرع الموالي:

[1]– إتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا، منشور على موقع إلكتروني united NationsCommission on Internationel، https//uncitral.un org

[2]– قانون رقم 07/79، المؤرخ في 1979/07/21 ، المعدل و المتمم بالقانون 10/98 المؤرخ في 1998/08/22 المعدل بالقانون 04/17 المؤرخ في 2017/02/16 لنص قانون الجمارك الجزائري الجريدة الرسمية العدد 11 مؤرخ في 2017/02/19/

الفرع الاول: بداية الظهور الواسع للحاويات

تميزت هذه المرحلة بظهور محاولات متفرقة تهدف لتوحيد الحمولة المراد نقلها، لتجاوز الاساليب القديمة في الشحن وتحقيق نظام نقل أكثر إنتظاما وكفاءة، وتعود الجذور الأولى لظهور فكرة النقل بالحاويات إلى سنة 1830 عندما تم إستعمالها في السكك الحديدية البريطانية قبل توجهها إلى النقل البحري سنة 1906 حيث جرى النقل بالحاويات من الموانئ البريطانية إلى الولايات المتحدة الامريكية بحيث قانت بعض الشركات الناقلة بعرض تزويد الشاحنين بالحاويات الازمة لنقل بضائعهم من مختلف انحاء العالم فساهم في تكرار الاسلوب الناشئ من النقل .

وقد عرف النقل بالحاويات في السكك الحديدية تطورا ملحوظا خلال فترة العشرينات والثلاثينات من القرن الماضي، سواء في اوروبا او الولايات المتحدة الامريكية وبعض الدول الاسيوية، ومع هذا التوسع جعل النقل بالحاويات المتعاملين في قطاع النقل بضرورة استخدامه في التجهيزات التقنية لشحن وتفريغ الحاويات بمختلف وسائط النقل .

إقترح الناقل البري مالكوم ماكلينMalcomMaclean) فكرة النقل بالحاوية بوصفه حلا عمليا يتماشى التجارة العالمية وزيادة التكاليف التشغيلية[1]

الفرع الثاني: ظهور النقل بالحاويات في البلاد العربية

يقتضي تناول التطور التاريخي للنقل بالحاويات على المستوى العالمي التطرق له في البلاد العربية التي هي جزء من البلدان المتطورة ومدى إستجابة الموانئ العربي لتطبيق النقل بالحاويات في المبادلات التجارية.

[1]– مصباح سيهام، بردودي نادية، المرجع السابق، ص6 .

بدأ ميناء الإسكندرية (جمهورية مصر العربية) فيإعتماد النقل بالحاويات في سنة 1976، اذ كانت نسبة معتبرة من السلع العامة العابرة تنقل بالحاويات دون الاستعانة بالتقنيات المتخصصة الى غاية مارس 1978 ، وتم الشروع في تهيئة مراس مخصصة لسفن الحاويات وسفن الدحرجة بكل ميناء الاسكندرية وميناء مطروح، وانجاز بنية تحتية قوية في ميناء النهر بحلوان ومحطة الحاويات بإدخال الحاويات إلى القاهرة وكان أول ادخال لسفينة حاويات حيز الخدمة في سنة 1977 الى جانب تشغيل سفن في ميناء الاسكندرية وبور سعيد[1].

بدأ إستعمال نظام النقل بالحاويات فعليا في سبعينيات القرن الماضي، حيث قام ميناء الدار البيضاء بالمملكة المغربية باستخدام الحاويات بداية من سنة 1972، بحيث عززت الدولة المغربية هذا التوجه بامتلاك ثلاث سفن حاويات منذ سنة 1975، وقد صمم الميناء باماكن لخدمة الحاويات، مدعومة بتسعة رافعات حديثة، الأمر الذي أنعكس بالإيجاب على حجم البضائع المنقولة بالحاويات، حيث تضاعفت بمقدار ثلاث مرات سنة 1977 مقارنة بالسنوات الماضية. عرفت موانئ شرق البحر الأبيض المتوسط العربي إستخدام نظام النقل بالحاويات فكانت أول سفينة تابعة لشركة مدتينرMidtainerذات أصل إنجليزي وموطنها بيروت وذلك عند زيارتها ميناءبيروتفي يناير 1973 واتخذت ميناء طرابلس قاعدة لعمليات النقل في بيروت[2].

الفرع الثالث: تطور النقل بالحاويات في الموانئ الجزائرية

إن الإقتصاد الجزائري يعتمد على الواردات بدرجة كبيرة ، حيث أن 80بالمائة من المبادلات التجارية مع الخارج تعتمد على النقل عن طريق البحر، فيمثل نقطة مهمة في الإقلاع الاقتصادي ،إذ بلغ معدل الحركة المسجلة خلال نهاية السنة المالية لسنة 2016 التي بينتها وزارة النقل 128 مليون طن على غرار

[1]– الدكتور عبد القادرحسين العطير ، المرجع السابق ،ص38

[2]–المرجع نفسه، نفس الصفحة.

عام 2000 بمعدل نمو 28 بالمائة،فكانت الموانئ الجزائرية قاعدة للإستيراد والتصدير على طول الشريط الساحلي (1200 كلم)،بحيث يعد النقل البحري الشريان الأساسي الذي تعتمده الجزائر في تجارتها الخارجية، ويدل هذا على أهميته وحيويته في تقوية التجارة الدولية مع السلاسة في الإستيراد والتصدير الخاص بالسلع والبضائع.

أما في مجال النقل بالحاويات فقد ظهر من خلال تدخل المشرع الجزائري عندما انظمت الجزائر لمعاهدة بروكسل 1924 بموجب المرسوم 64/71 المؤرخ في 02 مارس 1964 الذي نتج عنه صدور القانون البحري الجزائري بموجب الأمر 80/76 في 23 أكتوبر 1976 ، المعدل والمتمم بموجب القانون رقم 05/98 المؤرخ في 25 جوان 1988 ، تضمن أحكام النقل البحري في أربعة فصول في الباب الثاني من الكتاب الثاني من القانون البحري.

تعتبر الجزائر من بين الدول الأخيرة في إستعمال النقل بالحاوية، حيث صنفت 88 عالميا لسنة 2009، فتزايد إستعمالها بعد إنشاء مشروع مشترك بين ميناء الجزائر وموانئ دبي العالمية سنة 2008[1].

المطلب الثالث: أنواع الحاويات ومميزاتها:

تصنع الحاويات من مواد مختلفة تناسب البضائع والسلع التي تنقل فيها والخصائص الفنية التي تفرضها متطلبات النقل البحري وتنقسم الأنواع إلى:

الفرع الأول: حاويات البضائع العامة Conteneur pour usage générale

يمثل هذا النوع من الحاويات القسم الأكبر في الإستعمالات المتعددة لمختلف البضائع ويمكن تقسيمها إلى:

[1]– بلحاج خديجة، أثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء، مجلة حقوق الإنسان والحريات العامة، المجلد السابع العدد الثاني ،كلية الحقوق واللعلوم السياسية جامعة وهران محمد بن أحمد ، سنة 2022، ص539.

أولا: الحاويات المغلقة

هي حاويات مقفلة بشكل كلي تأخذ شكل الصندوق، لها سقف وجدران جانبية صلبة ويترك باب مخصص لإدخال وإخراج البضائع وتستعمل لنقل مختلف أنواع السلع سواء كانت جافة أو سائلة تصنع من المعادن او البلاستيك المقوى وهي الأكثر شيوعا وإستعمالا في النقل البحري.(انظر الملحق رقم1).

ثانيا: حاويات ذات السقف المفتوح Toit ouvrant

تشبه الحاويات المغلقة من حيث هيكلها العام، تتميز بسقف قابل للإزالة وسلس في التحرك والإنزلاق وتغطى بأغطية مرنة كالأغطية المشمعة، ويستخدم هذا النوع أساسا ف نقل البضائع[1] الثقيلة أو كبيرة الحجم أو تلك التي تكون فيها صعوبة في نقلها عن طريق الابواب الجانبية، كالمعدات الصناعية والآلات الضخمة، حيث يتم تحميلها من الأعلى.(انظر الملحق رقم 5).

ثالثا: الحاويات المسطحةConteneur Plate- Forme

هي حاويات تخلو من الجدران الجانبية والسقف، تقتصر على قاعدة معدنية مدعمة تشكل الهيكل الأساسي للحاوية، وتستعمل لنقل البضائع ذات الابعاد غير المنتظمة او الأحمال الثقيلة تسهل عملية شحن وتفريغ البضائع، خاصة عند التعامل مع الرافعات والمعدات الميناائية، ويقارب هذا النوع في طبيعته الوظيفية المنصات الخشبية المعروفة ب(La palette)مع إختلاف في الحجم وقدرة الحمولة (انظر الملحق رقم 4)

[1]– الشيخ صالح خالد، النظام القانوني لعقد النقل بالحاويات عن طريق البحر، مذكرة لنيل الماجستير في العقود والمسؤولية، جامعة الجزائر1– بن يوسف بن خدة ،كلية الحقوق، 2012–2013، ص 21 .

رابعا: الحاويات المبردة (Conteneur réfrigéré)

مصممة خصيصا لنقل البضائع التي تتطلب شروط درجة حرارة معينة أثناء نقلها كالمواد الغذائية القابلة للتلف واللحوم المجمدة، وبعض المنتجات الزراعية وتكون هذه الحاويات مجهزة بأنظمة تبريد أو تسخين ذاتي، فضلا عن وسائل تهوية داخلية (Ventilation) تسمح بتنقية الهواء والتحكم في الرطوبة، بما يضمن الحفاظ على سلامة البضائع وجودتها.

ويعتمد هذا لنوع على نظامين تقنيين في عملية التبريد، نظام مستقل ذاتي التشغيل، ونظام آخر يعتمد على التغذية بالطاقة الكهربائية من مصدر خارجي، سواء من السفينة أوالميناء.[1]

خامسا: حاويات الصب والغازات

تعرف حاويات السوائل والغازات بحاويات الصهاريج والبراميل(Tank Containers) وقد أخذت فكرتها في الأصل من البراميل الخشبية التي جرى إستخدامها تاريخيا في نقل الخمور والنبيذ مع تطور صناعة الفولاذ وبناء السفن الفولاذية وسفن الصهاريج، وكذا الصهاريج الغير النمطية المستعملة في نقل السوائل والغازات وحمولات الصب الجافة، وفقا لمتطلبات الشاحنين وإحتياجاتهم

غير أن هذه الصهاريج لم تستعمل بشكل معروف حاليا إلا بعد الإ نتشار الواسع لإستخدام الحاويات في ميدان النقل، حيث أدمجت الصهاريج ضمن أنماط الحاويات المختلفة وأصبحت تصنع وتكيف وفقا لطبيعة البضائع المراد نقلها ومتطلبات الناقلين، وتستعمل هذه الحاويات الصهاريج لنقل السوائل على إختلاف أنواعها وكذا الغازات السائلة سريعة الإلتهاب مثل ناقلات البترول.[2]

[1]– الشيخ صالح خالد، المرجع السابق ،ص 22.

[2]– الدكتور عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق، ص50.

الفرع الثاني: حاويات البضائع الخاصة

إلى جانب الأنواع التقليدية للحاويات، توجد أنواع أخرى أنشئت لغرض الحمولة ذات طبيعة خاصة تتطلب عناية ومن أبرزها:

أولا : حاويات نقل المواشي (Cattle Container)

هي حاوية ذات أبعاد أقرتها منظمة المواصفات القياسية، مجهزة بإسطبلات تتوفر فيها شروط العناية كالتهوية والتغذية والإضاءة والتنظيف وتصريف الفضلات السائلة، بالإضافة إلى نقل الحيوانات الضارة، ولتجنب الفيروسات العابرة للحدود التي تنقلها الحيوانات المريضة، فإن هذه الحاويات تخضع لرقابة البياطرة بصفة مستمرة صارمة، ويمكن تغييرها من حاوية حيوانات إلى حاويات ذات اغراض أخرى[1].

ثانيا: الحاويات القابلة للطي(CollapsibleCntainer)

حاوية ذات بنية متينة، يمكن طيها وتفكيك مكوناتها الأساسية، مع إمكانية تجميعها وتقليل حجمها للإستفادة من الفراغ في حالة نقلها.

هيكلها مصنوع من الفولاذ والخشب وفق معايير خاصة، تستخدم لحفظ وشحن البضاعة الجافة كما هي وتعبأ بما فيها من سلعة داخل حاويات قياس عشرين واربعين قدما طولا إذا كان هيكلها الخارجي يسمح بذلك.

وتتميز هذه الحاوية بملاءمتها لعمليات النقل أحادية الإتجاه، إذ يمكن رص أربع حاويات فارغة منها في المساحة التي تشغلها حاوية تقليدية ذات جدران صلبة ،ونتيجة لذلك تشحن بسرعة بحيث تستغرق عشرة دقائق دون الحاجة إلى عمال محترفين[2].

[1]– الدكتور عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق ،ص51.

[2]–اللدكتور عبد القادر حسن العطير، المرجع نفسه،ص52.

الفرع الثالث: مميزات الحاويات

يقوم نظام النقل بالحاويات على نقل البضاعة في وحدة متكاملة من نقطة المنشأ إلى نقطة المقصد، بما يحقق أعلى درجة من الكفاءة والإنسجام بين مختلف أنماط النقل، كما تتميز بالعديد من الخصائص متمثلة في ما يلي:

- متينة وقادرة على التحمل بدرجة كافية لحماية السلع من مخاطر التلف والضياع بفضل أنظمة الإغلاق المحكمة.
- مصممة بطريقة تسهل النقل وتقلص عدد مرات المناولة في الموانئ ومراكز إعادة الشحن، بحيث تتداول الحاوية بدلا من تداول السلع مجزئة وهو ما يجعل نقلها سريعا وتساهم في ربح الوقت توفر الحاوية للشاحن مزايا إقتصادية إضافية،إذ تعد وسيلة تغليف مثالية تغني عن الكثير من عمليات التعبئة التقليدية، بفضل الفراغ الذي يقدر بأكثر من 35متر مكعب، لزيادة قدرتها على إستيعاب البضائع[1].
- الحفاظ على المواد الغذائية من التلف بفضل أجهزة التبريد والتهوية والرطوبة التي تحتويها الحاويات المبردة.
- دعم الإستثمارونجاعتهلإعتماده على أحدث إصدارات التكنولوجيا في مجال الحاوية[2].

المبحث الثاني: التنظيم القانوني للحاويات.

لقد أصبح إستعمال الحاوية من أبرز مظاهر التطور التجارة الدولية البحرية، حيث أصبح هذا النظام يشكل الركيزة الأساسية لحركة البضائع بين الدول، ونظرا لما يترتب عن هذا الإنتشار الواسع

[1]– مصداع راضية، وآخرون، واقع النقل بالحاويات في الجزائر ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية ، مجلة العلوم الإقتصادية والتسيير والعلوم التجارية، المجلد الثالث عشر، العدد الثالث، جامعة فرحات عباس، سطيف جامعة الجزائر ،3 جامعة سوسة تونس، 2020/12/31، ص 874.

[2]– زروال معزوزة، مرسلي عبلة، دور الحاويات لنقل البضائع برا في انتعاش الحركة التجارية،مجلة القانون والعلوم السياسية، المجلد الثامن، العدد واحد، جامعة أبو بكر بالقايد، تلمسان الجزائر، 2022/01/27،ص478.

من آثار قانونية وإقتصادية وتقنية، كان لازما إرساء منظومة قانونية متاكملة من الآليات التنظيمية التي تضبط سير الحاويات، وتحدد الشروط الازمة لتداولها، وتبين معايير تصميمها وبنيتها الهيكلية، ومن بين أهم هذه الآليات الإتفاقيات الدولية و القوانين الخاصة وكذلك المراسيم التي ساهمت بشكل كبير في توحيد الإطار القانوني للحاويات، بما يعطي الفعالية في إنسياب المبادلات التجارية العابرة للحدود.

المطلب الأول:الإتفاقيات الدولية

إن التنظيم القانوني للحاوية لم ينشأ بتدخل تشريعي منفرد، بل هو نتاج لتدرج قانوني يتشارك فيه الإتفاقيات الدولية والقوانين الخاصة والمراسيم، ولذلك فإن دراسة هذه الآليات تبين الأساس القانوني الذي تستند عليه الحاوية.

الفرع الأول: المنظمة الدولية للمواصفات القياسية الدولية(التابعة للمجلس الاقتصادي والإجتماعي للأمم المتحدةiso)

كان لها دور محوري منذ سبعينيات القرن الماضي في وضع منظومة معيارية متكاملة تضبط أبعاد الحاوية وخصائصها (توحيد المقاييس)، بحيث تكون أكثر إنسيابية وتناسقا، وقد ساهم في إعتماد هذه المعايير الشركات الكبرى بحيث قامت بتطويرالحاويات،ومنبينها الحاويات ذات الأطوال من 20 قدما إلى 40 قدما وكان نتيجة هذا التوحيد تدوالهابين مختلف الموانئ لتستجيب لمتطلبات السوق الدولية وتواكب التطور المتسارع في النقل البحري.

ولم يقتصر تدخل المنظمة الدولية للتقييس على تحديد الأبعد الخارجية للحاوية فحسب، بل إمتد ليشمل وضع مواصفات تتعلق بقوة هيكلها وقدرتها على حمل البضائع، كما وضعت معايير تكييف الحاوية وفق البضائع المنقولة، مثل نظام التهوية والعازلة للحرارة وتلك المتعلقة بتبريد السلع مع قدرتها على

تثبيت السلع لكي تكون أكثر توازنا للمحافظة عليها. ومن بين أهم الشروط أن تكون الحاوية صلبة بما يكفي تداولها العديد من المرات بصفة دائمة ومتكررة تتحمل ثقل البضائع تتماشوطبيعة الحمولة، أما

فيما يتعلق بحجم الحاوية فيختلف بإختلاف نوع البضاعة ومن بين هذه الأحجام من 8 اقدام إلى 56قدما[1].

الفرع الثاني: إتفاقية إسطنبول لسنة 1990

تخضع الحاوية إلى نظام ترقيم دولي لمعرفة نوع الحاوية وخصائصها وحجمها ومالكها حيث جاء في المرفق الثاني المتعلق بأحكام وضع العلامات على الحاوية ما يلي:

-يجب أن تكون على الحاوية بشكل واضح في مكان ملائم :هوية صاحبها أو مشغلها الرئيسي، علامات وترقيم الحاوية تكون من صاحبها أو مشغلها ، وزنها فارغة وتجهيزاتها بصورة ثابتة كما يجوز بيان إسم الدولة التي تنتمي إليها الحاوية وفقا للمعيار الدولي رقم 3166الصادرة عن المنظمة الدولية للتقييس.

-تزود الحاوية بسلسلة من الرموز التي تدل على الشركة المصنعة، ورمز الملكية، وتصنيف الإستعمال وكذلك الإشعارات التحذيرية الخاصة بالبضائع الخطيرة،مع احتوائها على شروط السلامة تتضمن تاريخ صنع الحاوية ، والحد الأقصى لمقدار الوزن الذي تحمله والختم الجمركي.

وإلى جانب هذا تتعدد وسائل تأمين حمولة الحاويات بحسب البضائع المنقولة، سواء إستخدام صناديق الخاصة أو وسائل تثبيت داخلية وكذلك تدعيم الحاوية بأنظمة ذكية متطورة تستشعر الخطر وهذا يدل على مدى إلتزام الناقل البحري بقواعد السلامة وضمان البضاعة، ومع تزايد نقل البضائع الخطرة ظهر إطار قانوني صارم يوازن بين متطلبات حماية البيئة البحرية وضمان سلامة النقل[2].

[1]- زيتوني فاطمة الزهراء، المرجع السابق،ص4.

[2]- المرجع انفسه،ص5.

الفرع الثالث:إتفاقية جنيف 1972:

أنشأت في 1975/12/02 وتم تطبيقها سنة 1977/09/06 هدفها هو سهولة وسيرورة النقل بالحاويات ووضعت معايير تصنيع الحاوية وكذلك تسهيلات القبول المؤقت وصيانة الحاويات، فالحاويات التي تتضمن الشروط المحددة في هذه الإتفاقية تدخل في مجال العمل تحت الختم الجمركي[1].

المطلب الثاني: القوانين الداخلية والمراسيم

نظم المشرع الجزائري النقل بالحاويات في القوانين الداخلية التي من بينها القانون البحري والقانون الجمركي والمراسيم، فتطرقنا في هذا المطلب اليها من خلال الفروع الآتية:

الفرع الأول: القوانين الداخلية

في إطار تحديث المنظومة المينائية وتعزيز الرقمة في تسيير العمليات البحرية والجمركية ، وضعت الدولة الجزائرية منصتين إلكترونيتين متكاملتين تهدفان إلى توحيد ومعالجة البيانات المتعلقة بالسفن والبضائع في آن واحد بما يضمن الشفافية ودقة المراقبة وتتمثل المنصتين في:

– منصة المجتمع المينائي(APCS) وهي نظام معلوماتي يختص بجمع ومعالجة كافة البيانات المتعلقة بالسفينة وحمولتها قبل واثناء رسوها في الميناء مع إخضاعها لمتطلبات الأمن والسلامة البحرية، وتعد هذه المنصة آداة في تنظيم تدفق المعلومات بين مختلف الفاعلين في المجتمع المينائي ويمكن من خلالها للأطراف المعنية بالمبادلات التجارية والنقل البحري بايداع معلومات وبيانات وسائل النقل على مستوى

[1]– شيهاب عينونة، المرجع السابق، ص 442.

نقطة دخول وحيدة تهدف إلى تلبية كل المتطلبات الازمة للإستيراد والتصدير وعبورها على الإجراءات الجمركية[1].

– منصة (ALCES) هي منصة ذات طابع جمركي والتي تهدف إلى رقمنة إجراءات التصريح الجمركي، حيث يتم بواسطتها إكمال عمليات جمركة السلع ومعالجة الوثائق إلكترونيا، في اطار تجسيد مبدأ الشباك الوحيد لتبسيط الإجراءات عند الإستيراد والتصدير وتم تطوير هذه المنصة بموجب المرسوم التنفيذي رقم 21-147 المؤرخ في 17 أفريل 2021[2].

وفيما يتعلق الأمر بالإجراءات العملية داخل ميناء جن جن ، فإن عملية مراقبة الحاوية تكون مباشرة بعد تفريغها من السفينة، حيث تخضع لمعاينة دقيقة اثناء إدخالها إلى المستودعاتوتكون شاملة لهيكل الحاوية وسلامتها التقنية، والتحقق من مطابقة البضائع المصرح بها في وثيقة الشحن سواء عن طريق المراقبة البصرية أو إستخدام الوسائل المتطورة وذلك تطبيقا للمعايير الدولية لاسيم ما ورد في الملحق الخامس من الإتفاقية الدولية لسلامة الحاوية.

أولا: مكونات رقم الحاوية

– رمز المالك يتكون من ثلاث أحرف تمثل الشركة المالكة للحاوية، مثل شركة CGM CMA

–رمز الفئة أو النوع وهو حرف يحدد طبيعة المعدة، وغالبا ما يكون الحرف (U) للدلالة على حاوية الشحن .

– الرقم التسلسلي يتكون من ستة أرقام تمثل هوية الحاوية.

[1]– لربي مكي، النظام القانوني للمؤسسة المينائية البحرية في القانون الجزائري، أطروحة دكتوراه، علوم الحقوق ، جامعة الجيلالي إلياس، سيدي بلعباس، ص 239.

[2]– مرسوم تنفيذي 21-147 المؤرخ في 17 أفريل 2021 ، يتضمن وضع منصة المجتمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية. ج ر، العدد31 الصادر في 2021/04/27.

-رقم التحقق: يستخدم للتأكد من صحة الرموز ومنع الاخطاء في الإدخال أو التسجيل.

-دلالة أرقام النوع والحجم: تتضمن البيانات التقنية للحاوية أرقاما تشير إلى خصائصها المادية من بينها أول رقمين يعبران عن طول الحاوية مثل 40 قدما ، والرقم الموالي يحدد إرتفاعها ، الرقم أو الحرفان الاخيران يمثلان نوع الحاوية، كالحاويات المخصصة للبضائع العامة والمبردة والعازلة للحرارة[1].

ثانيا: البيانات المتعلقة بهوية الأطراف في عقد النقل البحري بالحاويات

ألزم المشرع الجزائر بموجب المادة 748من القانون البحري تضمين وثيقة الشحن مجموعة من البيانات تتعلق بهوية أطراف العلاقة التعاقدية ومن بينهم الناقل والشاحن والمرسل إليه وبيان اسمائهم وعناوينهم بدقة ويهدف هذا الإلزام إلى تحقيق الوضوح القانوني وتحديد مراكز المتعاقدين، وقيام المسؤولية عند الإقتضاء، كما أوجب المشرع لوثيقة الشحن ثلاث صور هي:

- وثيقة اسمية يتم تداولها عن طريق حوالة الحق.

- وثيقة لأمر تنتقل بطريق التظهير.

- وثيقة لحاملها يكفي الحيازة المادية لنقل الحق الثابت فيها.

ثالثا: البيانات المتعلقة بالرحلة البحرية

نصت المادة 751 من القانون البحري الجزائري على ضرورة تضمين وثيقة الشحن البيانات الخاصة بالرحلة البحرية من بينها:

[1]- بن زغيوة سمية، قناط شهلة، المرجع السابق ،ص48.

– اسم السفينة عنصرا مهما غير انه لا يشترط ان يتم نقل البضاعة على نفس السفينة المشار اليها إذ تترك للشاحن الحرية في إختيار السفينة وفقا لظروف النقل خلافا للمرسل اليه الذي يهمه تحديد اسم السفينة لمعرفة وقت وصول البضاعة غالبا ما تخلو وثيقة الشحن من بيان اسم السفينة وتاريخ الشحن.

– عبارة مشحون لها دلالة قانونية تفيد استلام البضاعة وشحنها فعليا على السفينة ولا يجوز للناقل تسليم وثيقة الشحن تتضمن عبارة مشحون على متن السفينة مالم يتم شحنها فعليا.

–ذكر مكان وتاريخ أخذ الناقل البضائع ومكان تاريخ إصدار وثيقة الشحن بحيث أن مكان اصدارها يحدد القانون الواجب التطبيق على عقد النقل البحري، وتاريخ اصدارها يساعد في تحديد مدة صلاحية الإعتماد المستندي والتحقق من تسليم البائع للبضاعة كما كان متفق عليها، نص عليه المشرع الجزائري في نص الماد 760 الفقرة 3 من القانون البحري الجزائري

– عدد نسخ الشحن لم يتكلم المشرع الجزائري عليها غير أنها عادة ما تحرر في نسختين أصليتين او اربعة تسلم للناقل ونسختين للشاحن ونسخة أخرى ترفق مع البضاعة– التوقيع على وثيقة الشحن نصت المادة 760 في الفقرة الثانية من القانون البحري الجزائري على إلزامية توقيعها من قبل الناقل أو ممثله والشاحن في مدة يوم من التحميل[1].

رابعا: القبول المؤقتL'admission temporaire

يقصد بنظام القبول المؤقت وفقا للمادة 174 من قانون الجمارك الجزائري، ذلك النظام الذي يتيح إدخال البضائع المستوردة الى الإقليم الجمركي لغرض محدد ومدة معينة، مع تعليق استيفاء الحقوق والرسوم

[1]– عزايز إلهام، أثر نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد الخامس، العدد الأول ،كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة محد بن أحمد، وهران2، 2018،ص 83.

الجمركية، وعدم اخضاعها للمحضورات ذات الطابع الإقتصادي، ويشملالبضائع التي يعاد تصديرها إما في حالتها الاصلية أو بعد معالجتها وتحويلها وتعديلها.

ويتعين على كل شخص طبيعي او معنوي يرغب في الإستفادة من هذا النظام ان يتقدم بطلب ترخيص الى ادارة الجمارك، وتظل البضائع الخاضعة لنظام القبول المؤقت سواءا أكانت معدة لإعادة التصدير في حالتها أم بعد تحويلها تحت هذا النظام طوال مدة تحددها الإدارة الجمركية في إطار سلطتها التقديرية[1].

وعليه فإن الاتفاقيات الدولية تعتبر الحاوية ضمن البضائع التي تستفيد من نظام القبول المؤقت والتي تقبل من أجل إعادة تصديرها على حالتها دون ان تطرأ عليها تغيرات ماعدا النقل العادي لمدة معينة مع ايقاف الحقوق والرسوم دون تطبيق تدابير الخطر ذات الطابع الإقتصادي.

الفرع الثاني: المراسيم

-المرسوم رقم 01-78المؤرخ في 1978/01/21 الجريدة الرسمية رقم 4 مؤرخة في 1978/01/24 تتضمن مصادقة الجزائر على إتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المنشئة في 1972/12/02.

المصادقة على هاته الاتفاقيةتهدف إلى حماية الانسان عند إستعمال الحاويات [باعتبار ان الإتفاقية تضبط مواصفات الحاوية لتسير عملية النقل من خلال توحيد لوائح السلامة الدولية.

-المرسوم الرئاسي 98-03 المؤرخ في 1998/01/12 جريدة الرسمية رقم 2 المؤرخة في 1998/01/17 تتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في اسطنبول في 26 جوان 1990.

[1]-الدكتورة فاطمة حايد، محاضرات قانون الجمارك، ملقاة على طلبة سنة اولى ماستر السداسي الأول تخصص قانون الأعمال، جامعة محمد الصديق بن يحي القطب الجامعي تاسوست كلية الحقوق والعلوم السياسية،2021/2020،ص36.

- وقد حدد المقرر رقم 04 المؤرخ في 1993/02/03 الصادر عن المديرية العامة للجمارك شروط وكيفيات تطبيق المواد وتبيان إجراءات القبول المؤقت[1].

المطلب الثالث: أحكام رص الحاويات

يقصد برص الحاويات تثبيتها وترتيبها جيدا داخل السفينة أوعلى سطحها وفق تقنية مضبوطة، تحقق ضمان سلامة الحاوية وما تحتويه من بضائع من مخاطر الهلاك والتلف أثناء الرحلة البحرية، وكذلك المحافظة على توازن السفينة وإستقرارها، بما يضمن سلامتها وسلامة طاقمها، كما يجب أن تكون الحاوية قوية بما يكفي تتحمل الضغوط الميكانيكية والظروف الجوية القاسية، وتكون الحاويات نقية بما يكفي لكي لا تؤثر على البضائع الاحقة كالمواد الغذائية والنباتية.

ويقع على عاتق الناقل البحري واجب التحقق بدقة من حالة الحاوية قبل الشروع في تعبئتها، وإلا إعتبر مسؤولا عن الاضرار التي تلحق بالبضاعة، ويقتضي ذلك فحص الحاوية عند تسلمها وقبل الشحن من الداخل والخارج،والتأكد من سلامة الهيكل والإطار والأرضيةوالسقف وخلوها من التشققات والثقوب وأي عيب من شانه المساس بأمن البضائع وكما يجب التأكدمن جاهزية الأبواب وقابليتها للإغلاق بإحكام، تفاديا لسرقتها أو كسرها.

وقبل تحميل البضائع يتعين التحقق من نظافة الحاوية وأنها فارغة من بقايا السلع السابقة لكي لا تؤثر على السلع الجديدة خاصة إذا تعلق الأمر بنقل مواد خطيرة تتفاعل كيمائيا، مع الحرص على تهوية الحاوية لمعادلة الهواء الداخلي والخارجي والتأكد أيضا من سلامة أرضيتها وعدم وجود ألواح مكسورة أو مسامير بارزة، وغالبا ماترفق الحاوية بشهادة تنظيف تثبت صلاحيتها لتحميل شحنات جديدة، أما في ما يتعلق الأمر برص الحاوية فهي تخضع لقواعد رص تقنية و قانونية تتصل بسلامة السفينة وإستقرارها

[1]- مصباح سهام، بردودي نادية، المرجع السابق،ص38.

فعملية الرص ليست إجراء مادي بل عملية قانونية إلزامية تتحمل تبعتها الجهة القائمة بها نظرا لما يترتب عليه من إخلال به لمخاطر جسيمة تمس سلامة الملاحة البحرية.

ويتم تثبيت الحاويات على سطح السفينة بمزاليج دوارة وتستعمل في إحكام ربط الحاويات المكدسة عموديا بعضها فوق بعض لما يضمن تماسكها أثناء إبحار السفينة، تدعم عملية التثبيت بقبضات التحزيم تحقق درجة عالية من الأمان تفاديا للسقوط في أعالي البحار وهيجان البحر[1].

[1]- شيهاب عينونة.،المرجع السابق، ص443،444.

ملخص الفصل الأول:

يشمل هذا الفصل ماهية الحاوية وآليات تنظيمها، بحيث فصلنا في تعريفها من عدة جوانب تعريفية التي من بينها المادي والفقهي والقانوني، وكذلك أول ظهور فعلي لها بحيث دخلت حيز التنفيذ في السكك البريطانية على شكل صندوق سنة 1830 قبل إستخدامها في النقل البحري،إلى أن انتقلت إلى البلاد العربية في سبعينيات القرن الماضي، وللحاوية أنواع عدة تتلائم وطبيعة عملها والمواد والسلع التي تنقل فيها، مثل الحاويات المغلقة والمبردة وحاويات الصب والغازات وحاويات البضائع الخاصة بحيث لا يمكن الخلط بينها لتحقيق أقصى درجات الأمان و تقليل الخسائر.

للحاوية نظام قانوني تخضع له منه ما هو دولي كمنظمة التقييس الدولية التي ساهمت في توحيد المقاييس التقنية للحاوية وأيضا إتفاقية اسطنبول التي نظمت الحاوية في نظام الإدخال المؤقت دون رسوم جمركية بشرط إعادة تصديرها ، بينما ركزت اتفاقية جنيف 1972 على شروط السلامة و فحص الحاويات بشكل متكرر.

أما على المستوى الوطني فتنظم الحاويات بقوانين خاصة كالقانون الجمركي والبحري بالإضافة إلى المراسيم ، تبين إلتزامات الشاحن والبيانات المتعلقة بهوية أطراف عقد النقل البحري والرحلة البحرية واحكام رص الحاويات وترتيبها تفاديا لسقوطها في البحر وكذلك حماية البيئة.

الفصل الثاني: دور النقل بالحاويات في تحسين التجارة الخارجية

الفصل الثاني: دور النقل البحري بالحاويات في تحسين التجارة الخارجية

شهد النقل البحري تطورا نوعيا مع ظهور ثورة الحاويات، التي أصبحت ركيزة أساسية في التجارة الدولية، نظرا لدورها الفعال في النقل،وتقليص تكاليف الشحن، وتقليل مدة النقل إضافة إلى حماية البضائع، وقد ساهم هذا النظام في إحداث تحول جذري في سلاسل الإمداد العالمية مما جعله عنصرا حاسما في تنشيط المبادلات التجارية بين الدول، أما على المستوى العالمي أثبتت الحاويات نجاعتها من خلال إعتمادها الواسع في مختلف الموانئ، باتت معيارا موحدا يسهم في تحقيق التكامل بين وسائل النقل المختلفة.

أما على المستوى الوطني، فقد بذلت الجزائر جهدا كبيرا لمواكبة هذه التحولات عبر تطوير بنيتها التحتية المينائية وتعزيز العمل بالحاويات في عمليات النقل والتجارة الخارجية، ويبرز في هذا السياق دور إتفاقية الشراكة الجزائرية (خاصة دول أوروبا) مما زاد من أهمية الحاويات كوسيلة أساسية في دعم الإقتصاد الوطني والإندماج في الإقتصاد العالمي.

على الرغم من الكفاءات العالية التي إعتبرتها الدول من بين الوسائل المثالية لتقوية التجارة الخارجية والنجاحات التي حققتها الحاويات، إلا أن هذه الاخيرة لا تكاد تخلوا من عيوب عدة من بينها: صعوبة عملية الرص التي تتطلب عناية كبيرة، ميزانية ضخمة لصيانتها وإستغلالها، صعوبة مراقبتها وتفتيشها وإستعمالها في التهريب والهجرة السرية.

وعليه يهدف هذا الفصل إلى تبيان أهمية الحاويات على المستوى العالمي، مع تسليط الضوء على واقع العمل بها في الجزائر ودراسة أثر الشراكة مع الدول المتطورة.

المبحث الأول: ماهية الحاويات الذكية الحديثة

ان المبادلات التجارية الخارجية تقتضي تدخل النقل بالحاويات لما لها من أثر على الإقتصاد الوطني (الجزائر) والعالمي، بحيث تعتبر الجزائر من بين الدول التي تحاول تدارك هذا النظام الذي اصبح عنصرا حاسما في تنظيم وتسهيل التجارة البحرية، ومع التطور الذي شهده النقل البحري من تكنولوجيا الأنظمة الإعلامية والرقمنة والذكاء الإصطناعي في مجال تسيير الموانئ، أدى ذلك إلى ظهور الحاويات الذكية سنتطرق اليها في هذا المبحث بالإضافة إلىالتجارب الرائدة في هذا المجال.

المطلب الأول: الحاويات الذكية

"لقد حرصت الدول بعد إنتهاء الحرب العالمية الثانية على تطوير الموانئ التجارية بحيث ازدادت وتيرة التحديث، باستخدام التكنولوجيا الا ان الخبراء من وجهت نظرهم انه يجب تحديث الحاويات مع تحديث الموانئ وان ذلك يتوقف على فعالية الاجراءات العملية في حد ذاتها، وبوجه خاص الكيفية التي تقدم بها تلك المعطيات مما يسمح بتطوير نوعية النقل والتأهيل اللوجيستي[1]".

الفرع الأول: تعريف الحاويات الذكية

هي حاويات شحن مزودة بتقنيات حديثة ذات تكنولوجيا عالية وفق معايير المنظمة الدولية للتقييس (iso)، تعتمد على التشغيل الذاتي أو إنترنت الأشياء (lot)، كما لها العديد من أجهزة الاستشعار التي يمكنها التعرف على مختلف المتغيرات مثل: فتح الأبواب، والصدمات، تحديد الموقع بدقةعن طريق نظام GPS)، مع قياس العوامل البيئية كدرجة الحرارة والرطوبة وقوة الضغط والضوء والكشف عن الغازات والمكونات العضوية.

[1] – بودالي صهيب، بن حمو فتح الدين، عقد النقل البحري في ظل الحاويات الذكية: تحديات قانونية وتحولات قانوني، مجلة القانون العام الجزائري والمقارن، عدد خاص، المركز الجامعي مغنية الجزائر،سبتمبر 2025/09/22،ص384.

وتعمل هذه الحاويات على جمع البيانات وإرسالها الى منصات مركزية للمراقبة، تعرف بأبراج المراقبة حيث يتم تحليلها لتقديم صورة شاملة ودقيقة عن وضعية الحاوية ومحتواها كما يمكن تعزيز هذه المعلومات بالاعتماد على المصادر الاخرى كنظام التعرف الآلي وبيانات وكلاء والشركاء المعنيين، كما لها طريقتين الاولى تتمثل في اجهزة استشعار قابلة للإزالة عند انتهاء التعاقد مع مزود الخدمة، بينما تعتمد الطريقة الثانية على تصنيع حاويات ذكية منذ البداية ، مدمجة بتقنيات التشغيل الذاتي[1].(انظر الملحق رقم6).

الفرع الثاني: التجارب الرائدة في مجال الحاويات الذكية

توجد تجربتان جديرتين بالذكر هما:

أولا: التجربة الأولى

تُعد تجربة شركةHapag-Lloydالألمانية من أبرز المبادرات في مجال رقمنة الحاويات، حيث أعلنت في أبريل 2022 عنإستكمال تزويد كامل أسطولها، الذي يضم حوالي ثلاثة ملايين حاوية ذات عشرين قدماً(EVP) ، بتقنيات ذكية متطورة. وقد بدأت الشركة هذا المسار منذ سنة 2019 عبر تجهيز الحاويات المبردة بأجهزة استشعار وأنظمة تشغيل ذاتي داخلي، قبل أن تُعمم هذه التكنولوجيا تدريجياً على باقي الحاويات التجارية. وتسعى الشركة بحلول سنة 2026 إلى تطوير هذه الأنظمة بشكل أكبر[2]، بالتعاون مع شركتيNexxiotالسويسرية وORBCOMالأمريكية، وهما من الشركات الرائدة في مجال أجهزة الاستشعار وتقنيات الاتصال، بهدف إنشاء أسطول بحري ذكي يوفر خدمات نقل أكثر كفاءة وشفافية

[1] – Smart Containers، iscegcom/ar/، **الحاويات الذكية** ،تم الإطلاع عليه يوم 2026/04/19،على الساعة 14.30.

[2] -بودالي صهيب المرجع السابق، ص 385.

ثانيا: التجربة الثانية للحاويات الذكية

وفي سياق مماثل، أطلقت شركة (Ocean Network Express)ONEفي سنغافورة، بالتعاون مع شركةSony Europ ، مشروعاً لتطوير الحاويات الذكية في فبراير 2023. ويرتكز هذا المشروع على تمكين الحاويات من إرسال تحديثات آنية خلال الرحلات البحرية، معتعزيز قواعد البيانات المرتب[1].

الفرع الثالث: أنواع الحاويات الذكية

هناك العديد من أنواع حاويات الشحن الذكية تعتمد على عدة معايير كالحجم والهيكل ومواد البناء والبضاعة التي تنقل فيها ومن بين هاذه الحاويات ما يلي:

أولا: حاويات الخزانات(ISO Tank Containers)

تصمم حاويات الخزانات وفق معايير المنظمة الدولية للتوحيد القياسي(ISO) ، وتستخدم أساسا في نقل المواد السائلة بمختلف أنواعها، بحيث تعتمد الشركات المصنعة على الفولاذ ذو متانة عالية أو المواد المقاومة للتآكل لضمان سلامة النقل، وتتيح هذه الحاويات شحن السوائل الخطرة وغير الخطرة بكميات كبيرة بكفاءة عالية، ولأسباب تتعلق بالسلامة، يجب أن تُملا الحاوية بنسبة لا تقل عن 80% لتفادي تذبذب السائل أثناء النقل، كما لا ينبغي أن تتجاوز نسبة التعبئة 95% للسماح بتمدد السوائل نتيجة تغير درجات الحرارة[2].

[1]- بودالي صهيب، المرجع السابق،ص386.

[2]- حميداتو فوزية، تطور سوق الحاويات الذكية ودوره في النقل الدولي دراسة تحليلية لفترة 2022/2015، مذكرة مقدمة كجزء من متطلبات نيل شهادة الماستر للعلوم التجارية تخصص مالية وتجارة دولية، جامعة محمد خيضر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير قسم العلوم وعلوم التجارية، بسكرة،2024/2023،ص 27.

ثانيا: الحاويات عالية المكعب(High Cube Containers)

عند الحاجة إلى شحن كميات أكبر من البضائع، تعد الحاويات عالية المكعب الخيار الأمثل بفضل سعتها المرتفعة، وهي تشبه في تصميمها حاويات الأغراض العامة، إلا أنها تزيد عنها ارتفاعا بحوالي قدم واحدة، ما يوفر حيزا إضافيا للتخزين، تتوفر غالبا بأحجام 40 و45 قدما، وتستخدم لنقل مختلف أنواع البضائع. كما تحتوي معظمها على فتحة أرضية في الواجهة الأمامية تمكن من تثبيتها بإحكام على الشاسيه المعقوفة، مما يعزز استقرارها أثناء النقل[1].

ثالثا: الحاويات المعزولة أو الحرارية(Insulated/Reefer Containers)

تتميز هذه الحاويات بقدرتها على التحكم في درجة الحرارة، حيث توفر بيئة داخلية مستقرة بفضل أنظمة تبريد أو تدفئة تعمل بالكهرباءتُصنع من مواد قوية وعازلة للحرارة، وتُستخدم لنقل السلع الحساسة التي تتطلب ظروفًا حرارية محددة، مثل الأغذية والأدوية. وتعمل هذه الحاويات بطريقة مشابهة للترمس (زجاجة)، إذ تحافظ على درجة الحرارة الداخلية لفترات طويلة، كما أن موادها المقاومة للتآكل تتحمل الظروف القاسية دون تلف.

رابعا: البراميل(Drums/Barrels)

تعد البراميل من وسائل التخزين التقليدية ذات الشكل الأسطواني، وتتصنع من مواد متعددة مثل الفولاذ، والبلاستيك الصلب، والألياف، والمعادن الخفيفة، وتتنوع أنواعها تبعا لطبيعة المواد المراد

[1]- حميداتو فوزية ،ص27.

تخزينها أو نقلها، حيث يخصص كل نوع لغرض معين، وتستخدم البراميل على نطاق واسع في تعبئة وتصدير كميات كبيرة من السلع، خاصة السوائل والمواد الكيميائية، نظا لمرونتها وسهولة تداولها[1].

خامسا: حاوية الأبواب المزدوجة :(Double Door Container)

تعد حاوية الأبواب المزدوجة أحد أنماط حاويات التخزين المتطورة التي تتميز بوجود بابين في كلا الطرفين، ما يتيح مرونة عالية في عمليات الشحن والتفريغ، ويسهم في تسهيل الدخول إلى الحمولة من جهتين مختلفتين. يصنّع هذا النوع عادةً من الفولاذ عالي المتانة، بما في ذلك فولاذ (Cor-ten) المقاوم للعوامل الجوية، وتتوفر بأطوال معيارية تبلغ 20 و40 قدماً وفقاً لمقاييس المنظمة الدولية للتقييس .(ISO) كما تُجهز هذه الحاويات بأنظمة إحكام محكمة ضد العوامل المناخية، إلى جانب آليات قفل متطورة تضمن سلامة البضائع وحمايتها من التلف أو السرقة،وتعد هذه الخصائص مجتمعة عاملا أساسيا في تعزيز كفاءة عمليات النقل الدولي، حيث تتوافق هذه الحاويات مع متطلبات السلامة الدولية، بما في ذلك اتفاقية سلامة الحاويات(CSC)، مما يجعلها صالحة للاستخدام في سلاسل الإمداد العالمية[2].

سادسا :حاويةISOالمبردة :(Reefer Container)

تعرف حاوياتISOالمبردة بأنها حاويات شحن مزودة بأنظمة تحكم حراري متقدمة، تمكن من الحفاظ على درجات حرارة محددة بدقة طوال مدة النقل، يصنع هذا النوع كذلك من فولاذ–Cor) (tenالمقاوم للظروف البيئية القاسية، وتتوفر بأحجام قياسية، غالباً بطول 20 و40قدماً،وتكمن الأهمية الإستراتيجية لهذه الحاويات في قدرتها على نقل السلع القابلة للتلف ضمن بيئة حرارية محكمة

[1]–حميداتو فوزية، المرجع السابق، ص28.

[2]– نفس المرجع ، الصفحة 29.

حيث تستخدم بشكل رئيسي لنقل المنتجات الغذائية الحساسة مثل الفواكهوالخضروات، واللحوم إضافة إلى المنتجات الصيدلانية التي تتطلب شروط حفظ دقيقةوعليه، تمثل الحاويات المبردة ركيزة أساسية في سلاسل التوريد الحديثة، خاصة في ظل تنامي التجارة الدولية للمنتجات الحساسة، إذ تضمن الحفاظ على جودة السلع وتقليل الفاقد، بما يتماشى مع المعايير الدولية للنقل والتخزين[1].(حاوية مبردة).

سابعا: الحاويات حاملات السيارات

تعد من الحاويات المتخصصة ذات التصميم المرتفع (قد يصل إلى 40 قدماً أو أكثر)، وهي مجهزة بنظام رفع آلي أو يدوي يتيح تنظيم المركبات داخلها بكفاءة ،تستخدم هذه الحاويات لنقل السيارات والمركبات المختلفة عبر مسافات طويلة، حيث يمكنها إستيعاب ما يصل إلى أربع سيارات في آن واحد، وعند طي نظام الرفع إلى الأعلى تتحول إلى حاوية جافة تقليدية، مما يمنحها مرونة عالية في نقل أنواع متعددة من البضائع ،كما تتميز حاملات السيارات بجوانب قابلةللطي تسهل عملية إدخال المركبات وتثبيتها بشكل آمن داخل الحاوية، وهو ما يحد من احتمالات الحركة أو التضرر أثناء النقل، ويعزز من مستوى الحماية والسلامة للشحنات[2].(انظر الملحق رقم 7).

ثامنا: حاويات السوائل(ISO TANK Cintainers)

وهي أوعية فولاذية معيارية مخصصة لنقل السوائل والغازات بكميات كبيرة،تعد عنصرا أساسيا في النقل البحري الدولي، خاصة في مجالات المواد الكيميائية والوقود والمنتجات الغذائية السائلة،ومع تزايد الحاجة إلى نقل بحري أكثر أمانا وسرعة واستدامة، يشهد هذا القطاع تحولا رقميا متسارعا، فقد

[1]–حميداتو فوزية، المرجع السابق، ص30.

[2]–نفس المرجع ، نفس الصفحة.

أصبحت خزاناتISOالحديثة مزودة بتقنيات متقدمة تعزز الشفافية والكفاءة والسلامة عبر مختلف مراحل سلسلة التوريد البحرية، وخلال الفترة ما بين 2024 و2025، برزت اتجاهات رئيسية مثل استخدام إنترنت الأشياء للمراقبة اللحظية، والصيانة التنبؤية، والاعتماد على مواد متطورة وخفيفة إضافة إلى التوثيق الرقمي عبر البلوكشين،تلعب تقنيات إنترنت الأشياء دورا محوريا في تحسين تتبع خزاناتISOأثناء الرحلات البحرية، حيث يتم تزويدها بأجهزة استشعار وأنظمةGPSتتيح مراقبة الموقع والظروف الداخلية مثل درجة الحرارة والضغط بشكل مستمر[1]هذا النوع من التتبع الفوري يمكن شركات الشحن البحري من التدخل السريع عند حدوث أي خلل، مما يساهم في تقليل مخاطر التلف أو الحوادث أثناء الإبحار أو في الموانئ، كما تساعد هذهالتقنيات في تحسين تخطيط الرحلات البحرية وتفادي التأخيرات الناتجة عن الازدحام في الموانئفي مجال الصيانة، أحدثت التحليلات المتقدمة والتعلم الآلي تحولامهما من خلال الصيانة التنبؤية، حيث يتم تحليل بيانات المستشعرات للتنبؤ بالأعطال قبل وقوعها، وهو ما يكتسي أهمية كبيرة في النقل البحري الذي يتطلب مستويات عالية من السلامة ويعد التوأم الرقمي من أبرز الابتكارات، إذ يسمح بإنشاء نموذج افتراضي للخزان يمكن من خلاله محاكاة ظروف الإبحار المختلفة، مثل تغيرات الطقس أو الضغط، مما يساعد على اتخاذ قرارات وقائية فعالة وتقليل الأعطال غير المتوقعة،أما من ناحية التصميم، فقد ساهم استخدام مواد مركبة وسبائك متقدمة في تقليل وزن الخزانات وزيادة متانتها، وهو ما ينعكس إيجابا على كفاءة النقل البحري من خلال زيادة حمولة السفن وتقليل استهلاك الوقود، كما توفر الطلاءات والبطانات الحديثة حماية إضافية للخزانات والبضائع، خاصة أثناء الرحلات الطويلة عبر البيئات البحرية القاسيةوفي الموانئ البحرية، أدت الأتمتة والروبوتات إلى تحسين كبير في عمليات مناولة خزاناتISO، حيث يتم استخدام رافعات ذكية ومركبات موجهة آلياً لنقل الخزانات داخل الموانئ دون تدخل بشري مباشرهذا التطور

2- aelinkedin com pulse، أحدث التطورات التكنلوجية في لوجيستيات، 2026/21/04،على الساعة 22.40.

يقلل من الأخطاء البشرية ويرفع من سرعة وكفاءة عمليات الشحن والتفريغ، كما يعزز من سلامة العمال داخل البيئة المينائية .من جهة أخرى، ساهمت تقنيات البلوكشين والمنصات الرقمية في تبسيط الإجراءات المرتبطة بالنقل البحري، من خلال توفير نظام توثيق رقمي آمن وشفاف لكافة مراحل الشحن. حيث يمكن تتبع المستندات وسلاسل الحيازة بشكل فوري، مما يقلل من التأخيرات في الموانئ ويعزز الثقة بين الشاحنين والناقلين والسلطات المينائيةوتعد الاستدامة من أبرز محاور تطوير خزاناتISOفي النقل البحري، حيث يتم التركيز على تقليل الانبعاثات من خلال تحسين مسارات السفن باستخدام الذكاء الاصطناعي، واعتماد وقود بديل أكثر نظافة[1].(انظر الملحق رقم8)

المطلب الثاني: الآثار القانونية الناتجة عن استخدام الحاويات الذكية

قبل التطرق إلى الآثار القانونية المترتبة على استعمال الحاويات الذكية، يجدر أولا إبراز الحلول التي تقدمها هذه التكنولوجيا لمختلف الفاعلين في مجال النقل البحري التي من بينها:

الفرع الأول: الحلول التي تقدمها الحاوية الذكية للأطراف الفاعلة

تستعمل الحاويات الذكية أساسا من قبل الناقلين البحريين بهدف تعزيز تدابير الأمن والسلامة المرتبطة بالبضائع المنقولة، لا سيما تلك ذات القيمة المرتفعة أو الطابع الحساس التي تتطلب الحفاظ على شروط بيئية دقيقة خلال عملية الشحن، كما تمكن هذه الحاويات الناقل من تتبع البضائع بشكل مستمر، بما يوفر له رؤية شاملة ومتكاملة لكافة مراحل الرحلة البحرية، وتتحقق هذه الإمكانية بفضل نظم الإستشعار والأجهزة الذكية المثبتة داخل الحاوية، والتي تتيح نقل البيانات بشكل آني إلى قواعد بيانات مركزية، مما يسمح بمراقبة حالة البضائع وظروفها، ولا يقتصر دور هذه الأجهزة على التتبع فحسب، بل تمتد وظيفتها إلى الكشف عن أي محاولة لفتح الحاوية، سواء من الأبواب أو من أي

[1]--aelinkedin com pulse، المرجع السابق.

جهة أخرى، مع تسجيل دقيق لمكان وتوقيت عملية الفتح ،وتعد هذه المعطيات ذات أهمية بالغة، إذ يمكن استغلالها ضمن أنظمة تسيير المخاطر المعتمدة لدى الدول في المبادلات التجارية ، بما يسهم في تسهيل مهام مختلف المتدخلين، وعلى رأسهم إدارة الجمارك، من خلال تعزيز آليات الرقابة والحد من المخاطر المرتبطة بالتهريب أو التلاعب بالبضائع[1].

الفرع الثاني: الآثار القانونية الناجمة عن استعمال الحاويات الذكية

أدى ظهور الحاويات التقليدية إلى بروز إشكالية قانونية تمثلت في صعوبة تمكين الناقل من مراقبة محتوى الحاوية، وهو ما دفعه إلى تضمين تحفظات نمطية في سندات الشحن قصد الحد من مسؤوليته اتجاه الشاحن في حالات فقدان أو تلف البضائع، الأمر الذي أظهر العديد من النزاعات القضائيةغير أن اعتماد الحاويات الذكية من شأنه أن يخفف هذه الإشكالية، بل ويعيد تشكيل التوازن العقدي بين أطراف عقد النقل البحري، نظرا لما توفره من شفافية ودقة في تتبع البضائع ومراقبة حالتها، بحيث ينعكس ذلك على عدة أحكام قانونية، لاسيما ما يتعلق بنطاق مسؤولية الناقل، وعبء الإثبات وقيمة التحفظات المدرجة في سند الشحن، فضلا عن تعزيز حجية البيانات الرقمية المستخرجة من هذه الحاويات كوسائل إثبات أمام الجهات القضائية، نتج عن ذلك عدد من الاحكام القانونية بعقد النقل البحري من ابرزها:

أولاً: تقييد سلطة الناقل في رفض تسجيل بيانات الشاحن في سند الشحن، لا سيما تلك المتعلقة بعدد الطرود أو كميتها أو وزنها، بحجة الشك في صحتها أو لعدم توفر الوسائل المعقولة للتحقق منها إذ تتيح الحاويات الذكية للناقل إمكانية التحقق من هذه البيانات، مما يعزز مصداقية سند الشحن ويقوي الثقة بين أطراف عقد النقل.

[1]- بودالي صهيب، المرجع السابق، ص 387.

ثانياً: تضييق نطاق لجوء الناقل إلى إدراج التحفظات المتعلقة بالحالة الظاهرية للبضائع أو طريقة تغليفها، طالما أصبح بإمكانه التحقق من هذه المعطيات بوسائل تقنية دقيقة .

ثالثاً: انتفاء إمكانية تمسك الناقل بجهله لمحتوى البضاعة في حالة تسلمها من الشاحن، وذلك في ضوء ما تتيحه الحاويات الذكية من وسائل لمراقبة المحتوى، وهو ما يؤثر على تطبيق أحكام المادة 756 من القانون البحري الجزائر، وتجد هذه النتائج أساسها أيضاً في أحكام المادة 755 من القانون البحري الجزائري[1].

الفرع الثالث: آفاق استعمال الحاويات الذكية وتعميم رقمنة النشاط البحري

إنتوظيف الحاويات الذكية وتعزيز رقمنة النشاط البحري يشهدان تطورا متسارعا في السنوات الأخيرة، فقد أشار مكتب الاستشاراتDrewryإلى تنامي الاعتماد على هذه الحاويات في نقل البضائع بحرا، متوقعا أن يبلغ عددها نحو 8.7 مليون حاوية ذكية بحلول سنة 2026 كما يرتقب أنه بحلول عام 2027 سيتم تجهيز ربع هذا العدد بنظام ذكاء تليماتيكي(TelematicIntelligence) يتيح تحليل كميات ضخمة من البيانات وإدارة الأساطيل الكبيرة من الحاويات بكفاءة أعلى، فضلا عن تعزيز مستويات الأمن والسلامة لكل من الحاويات ومحتوياتهاوتمثل الحاويات الذكية مكسبا اقتصاديا مهما لقطاع النقل البحري، غير أن فعاليتها تظل رهينة بوجود بيئة رقمية متكاملة. ومن هنا تبرز ضرورة رقمنة الموانئ وتحويلها إلى موانئ ذكية (Smart Ports) قادرة على مواكبة هذه التقنيات بالاعتماد على الذكاء الاصطناعي، وقد بدأت بالفعل بعض التجارب في هذا المجال، مع مراعاة الأبعاد البيئية، الأمر الذي يمهد لظهور ما يعرف بالموانئ الخضراء وفي سياق متصل، سبقت هذه التحولات محاولات

[1]- بودالي صهيب ،المرجع السابق ،ص 388.

لتكريس اللامادية في تسيير الوثائق البحرية، من خلال انتشار سند الشحن الإلكتروني واعتماد نظام الشباك الوحيد، بما يعزز من كفاءة الإجراءات ويواكب متطلبات الرقمنة الشاملة للنشاط البحري[1].

المطلب الثالث: التقنيات الرقمية في تحسين الخدمات اللوجيستية للحاويات

في ظل التحولات المتسارعة التي يشهدها النقل البحري اصبحت الرقمنة عنصرا اساسيا في تطوير الخدمات اللوجيستية وتعزيز كفاءتها، اذ تعتبر شركة ميرسك من ابرز الشركات الرائدة التي تبنت هذه التحولات الرقمية من خلال تطوير مجموعة من الحلول التكنولوجية المتقدمة التي تهدف الى تحسين الشفافية، ومن بين هذه التقنيات مايلي:

الفرع الاول:تطبيقMaersk App

لا تقتصر وظائف تطبيقMaerskعلى تبسيط العمليات اللوجستية فحسب، بل يوفر أيضا للعملاء معلومات حديثة ودقيقة حول شحناتهم، إذ يتيح خاصية الإشعارات الفورية التي تمكن العميل من تتبع بضائعه طوال الرحلة عبر تنبيهات آنية حول أي تغييرات، كما يسمح التطبيق بإجراء عمليات الحجز بسهولة، من خلال تحديد موانئ الانطلاق والوصول وتأكيد الحجز إلكترونيا إضافة إلى ذلك يتيح التطبيق الوصول إلى الفواتير وجميع الوثائق المتعلقة بالشحنة في مكان واحد، مع إمكانية عرضها أو تنزيلها ومشاركتها مع مختلف الأطراف المعنية في سلسلة التوريد. ويساهم ذلك في تقليل التعقيدات المرتبطة بإدارة الوثائق والفواتير، حيث تصبح جميع البيانات متاحة ببضع نقرات فقط، مما يعزز كفاءة إدارة العمليات اللوجستية[2].

[1]- بودالي صهيب ،المرجع السابق، ص 387.

[2]– شيماء بن عيسى، لمياء بشيري، دور التقنيات الرقمية في تحسين الخدمات اللوجيستية دراسة حالة شركة امازون وشركة ميرسك، مذكرة مقدمة كجزء من متطلبات نيل شهادة الماستر في شعبة علوم التسيير تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير قسم علوم التسيير، جامعة محمد الخيضر، بسكرة، 2024/2023، ص 53.

الفرع الثاني: المركز اللوجستي الإلكتروني لشركةMaersk

صمم المركز اللوجستي الإلكتروني لمساعدة العملاء على إدارة سلاسل التوريد الخاصة بهم بشكل شامل، من خلال لوحة تحكم تفاعلية وسهلة الاستخدام، توفر هذه اللوحة عرضا موحدا لجميع البيانات المرتبطة بالشحنات، بما في ذلك المهام والتحديثات اللوجستية والمعلومات الحيوية، وذلك بدعم من تقنيات الذكاء الاصطناعي ،كما يتيح النظام تتبع مسارات السفن وتحديد مواقعها الجغرافية في الوقت الفعلي، إلى جانب عرض معلومات تفصيلية حول الموانئ، المكاتب، وحركة الحاويات ويساعد ذلك العملاء على اتخاذ قرارات أكثر دقة وفعالية بفضل الرؤية الشاملة لسلسلة التوريد[1].

الفرع الثالث: تقنية البلوك تيشن

تعد تقنية البلوك تشين (Blockchain) من أهم التقنيات الرقمية الحديثة التي وجدت تطبيقا واسعا في مجال النقل بالحاويات، حيث تقوم على نظام لامركزي يعتمد على سلسلة من الكتل الرقمية المترابطة التي تسجل فيها البيانات والمعاملات بشكل آمن وشفاف، وتتميز هذه التقنية باستخدامها لأساليب تشفير متقدمة تمنع التلاعب بالمعلومات، إذ يصبح تعديل أي بيانات أمرا شبه مستحيل دون التأثير على كامل السلسلة ،وفي مجال الحاويات تساهم البلوك تشين في تحسين إدارة وتتبع الحاويات عبر توفير سجل رقمي موحد يحتوي على جميع المعلومات المتعلقة بحركة الحاوية، مثل موقعها، حالتها، والجهات التي تعاملت معها خلال رحلة الشحن، كما تتيح مشاركة هذه البيانات بين مختلف الأطراف الفاعلة في سلسلة الإمداد، مثل شركات الشحن والموانئ والجمارك، دون الحاجة إلى وسيط مركزي، مما يعزز الشفافية ويقلل من الأخطاء والتأخير،إضافة إلى ذلك تدعم البلوك تشين استخدام الوثائق الإلكترونية الخاصة بالحاويات، مثل سندات الشحن، بشكل آمن وموثوق، مما يسرع

[1]- شيماء بن عيسى، لمياء بشيري، المرجع نفسه، ص54.

الإجراءات الإدارية ويقلل من التكاليف ويمكن أيضا دمجها مع تقنيات إنترنت الأشياء (IoT)المثبتة داخل الحاويات الذكية، مما يسمح بتتبع الحاوية ومراقبة ظروفها (كالحرارة والرطوبة) في الوقت الحقيقي، مع تسجيل هذه البيانات بشكل دائم وغير قابل للتعديل وبذلك، تسهم تقنية البلوك تشين في رفع كفاءة وأمان عمليات النقل بالحاويات وتعزيز موثوقية سلاسل الإمداد العالمية[1].

الفرع الرابع: نظام ادارة الحاويات بتقنية RFID

تعدد تقنية التحديد باستخدام الترددات الراديوية (RFID) من أبرز التقنيات الرقمية الحديثة المعتمدة في إدارة الحاويات داخل الموانئ البحرية ،إذ يتم تثبيت شرائح إلكترونية على الحاويات تمكن من تتبعها بشكل آلي ودقيق عبر مختلف مراحل مناولتها، بدءا من وصولها إلى الميناء، مرورا بعمليات الشحن والتفريغ، وصولا إلى تحميلها على السفن وتتيح هذه التقنية نقل البيانات في الوقت الحقيقيمما يعزز من كفاءة العمليات اللوجستية ويحد من الأخطاء البشرية المرتبطة بالمعالجة اليدوية وتتمثل أهم مزايا هذه التقنية في تحسين دقة تتبع الحاويات داخل الميناء، وتقليل الأخطاء الناتجة عن التدخلالبشري ورفع كفاءة تخصيص الموارد والحاويات، إضافة إلى تقليص الزمن الضائع في البحث عنها، وهو ما ينعكس إيجابا على سرعة الأداء وجودة الخدمات المينائية[2].

المبحث الثاني: ايجابيات النقل بالحاويات والتحديات التي يواجهها

ان استعمال الحاويات ساهم بشكل كبير في تعزيز المبادلات التجارية البحرية ذلك من خلال خصائصها الفنية من سهولة نقل البضائع ،وسرعة تداولها وكذلك تقليل تكاليف الشحن، غير ان النقل بالحاويات له العديد من المعيقات من بينها صعوبة رصها ،وتكاليف البنية التحتية

[1] إيهاب عبد الرحمن مُحَمَّد اسماعيل، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية (المنصورة)، الانعكاسات القانونية لتقنية البلوك تيشن على عقد النقل البحري للبضائع.

[2] – رضاء فتح الله مصباح العريفي، عبد المنعم صالح ابو راوي، مجلة صبراتة للعلوم البحرية والشاملة، دور الادارة الالكترونية في تحسين كفاءة ادارة العمليات بميناء طرابلس البحري، عدد خاص بالمؤتمر العلمي الدولي الخامس لتكنولوجيا علوم البحار ، فبراير 2025، ص477.

للموانئبالإضافة للمخاطر الامنية التي تشكلها في اعلي البحار، فتناولنا في هذا المبحث ايجابيات النقل بالحاويات ومعيقاته، واتفاقيات الشراكة بين الموانئ الجزائرية والدول المتطورة في مجال النقل بالحاويات.

المطلب الأول: واقع تجربة الحاويات واتفاقيات الشراكة

تعد اتفاقيات الشراكة من بين اهم الآليات التي اعتمدتها الدولة الجزائرية في مجال النقل البحري وتطوير المبادلات التجارية الدولية، ومع تزايد حركة التجارة واعتماد الاقتصاد الحديث على سرعة وفعالية نقل السلع سعت الجزائر الى ابرام اتفاقيات الشراكة لتحسين الخدمات اللوجستية، وتبادل الخبرات والتقنيات الحديثة ودعم الاقتصاد الوطني وتسهيل الاستيراد والتصدير لتعزيز مكانتها الاقتصادية والتجارية.

الفرع الاول: اتفاقية شراكة ميناء بجاية مع الشركة السنغافورية بورتاك(portek)

تم إبرام اتفاقية شراكة بين ميناء بجاية والشركة السنغافورية بورتاك (Portek) سنة 2007 بهدف تطوير نشاط الميناء وتحسين خدمات نقل الحاويات، وقد قدمت هذه الشراكة إدخال تقنيات حديثة ونظم معلومات متطورة لمتابعة البضائع، إلى جانب استخدام الرافعات الجسرية، مما ساهم في زيادة سرعة معالجة الحاويات وتحسين حركة النقل داخل الميناء، وبفضل هذه الاستراتيجية أصبح ميناء بجاية يعالج ما بين 20 و25 حاوية في الساعة، في حين لا يتجاوز المعدل في ميناء الجزائر بين 8 و10 حاويات فقط، كما ساعدت هذه التحديثات على زيادة قدرة الميناء لتصل إلى حوالي 250000 حاوية مكافئة، الأمر الذي جعله يختار ضمن مشروع ميدا موس الخاص بالطريق السريع البحري، نظرا لكفاءة تسييره وتطوره الحديث[1].

[1]- بلحاج خديجة، المرجع السابق،ص542.

الفرع الثاني: اتفاقية الشراكة ميناء الجزائر مع شركة ميناء دبي العالمي (DPW)

أبرمت الجزائر سنة 2009 شراكة مع شركة ميناء دبي العالمي(DPW) بهدف تطوير ميناء الجزائر وتحسين أدائه في مجال معالجة الحاويات، وقد جاءت هذه الشراكة من أجل تحديث أرصفة الميناء وتجهيزه بوسائل وتقنيات عصرية تساهم في رفع قدرته الاستيعابية وتسريع عمليات الشحن والتفريغ خاصة أن الميناء كان يعاني سابقا من ضعف في الأداء وبطء في معالجة الحاويات مقارنة بموانئ البحر الأبيض المتوسط، كما شملت هذه الشراكة إنشاء ميناء جاف بالرويبة لتخفيف الضغط على ميناء الجزائر، إلى جانب عصرنة نظام فحص البضائع واعتماد الشباك الإلكتروني الموحد، مما ساهم في تسهيل الإجراءات وتقليص مدة الانتظار وتحسين تسيير الميناء، وقد انعكست هذه الإصلاحات بشكل إيجابي على نشاط الميناء، حيث شهدت حركة الحاويات ارتفاعا كبيرا، الأمر الذي جعل ميناء الجزائر يحتل المرتبة الأولى وطنيا في مجال معالجة الحاويات[1].

الفرع الثالث: اتفاقية شراكة ميناء جن جن بجيجل وشركة موانئ دبي العالمية

ابرمت الجزائر اتفاقية شراكة بين ميناء جن جن بجيجل وشركة موانئ دبي العالمية نظرا لما يتمتع به هذا الميناء من مياه عميقة تجعله مؤهلا لاستقبال السفن الكبرى وإعادة شحن الحاويات نحو وجهات أخرى، وتهدف هذه الشراكة إلى تطوير نشاط نقل الحاويات على مستويين: الأول يتعلق بمعالجة الحاويات الخاصة بعمليات التصدير والاستيراد من وإلى الجزائر، أما الثاني فيتمثل في استغلال الميناء كمحطة عبور للحاويات التي يتم تفريغها مؤقتا ثم إعادة تحميلها على سفن أخرى نحو موانئ مختلفة[2].

[1]- مصداع راضية وآخرون، المرجع السابق،ص875.

[2]- زبتوني فاطمة الزهراء، المرجع السابق،ص76.

الفرع الرابع: موارد ميناء الجزائر (الحاويات، التخزين، وخدمات الميناء)

ميناء الجزائر العاصمة يتوفر على حظيرة مخصصة لتخزين حاويات نقل البضائع، حيث وضعت مؤسسة ميناء الجزائر هذه المرافق لفائدة زبائنها بهدف تسهيل العمليات التجارية والحد من ظاهرة الغش الجمركي، تم إنجاز هذا الموقف ابتداء من سبتمبر 2013، وأصبح منذ ذلك الحين يستعمل بشكل فعال في تنظيم عمليات الاستيراد والتصدير في الآجال المحددة، مما ساهم في تقليص التأخير في تسليم البضائع وتحسين انسيابية الحركة داخل الميناء، تخزن الحاويات في هذا الفضاء إلى حين تسليمها لأصحابها، ويقع الموقف على مساحة تقدر بحوالي 5 هكتارات، وهو كافي لاستيعاب كميات معتبرة من الحاويات، كما وفرت شركة ميناء الجزائر العاصمة مجموعة من التسهيلات داخل منطقة متكاملة تسمح بإجراء مختلف المعاملات التجارية، من بينها عمليات شحن وتفريغ البضائع، وإعداد الفواتير التجارية من طرف شركات الشحن والمناولة بالتنسيق مع إدارة الميناء كما يساهم هذا التنظيم في تحسين تتبع الحاويات وضبط عمليات البرمجة وتحديد مواعيد دخول وخروج البضائع بدقة وفعالية[1].

المطلب الثاني: ايجابيات النقل بالحاويات

الفرع الاول: التحولات الجديدة للحاويات وبناء اقتصاد عالمي

ساعدت الحاويات على إعادة تشكيل الاقتصاد العالمي وبناء نظام تجاري جديد أكثر كفاءة فقد صعدت موانئ حديثة مثل بوسان وسياتل لتصبح من أهم موانئ العالم، كما تم إنشاء موانئ ضخمة جديدة في مواقع لم تكن معروفة سابقا مثل فليكسستو في بريطانيا وتانجونغبليباس في ماليزيا وسمح هذا التطور للبلدات الصغيرة والمناطق البعيدة بالاستفادة من انخفاض تكاليف الأرض والعمالة، مما جذب

[1]– عبد الكريم بوقادة، جوهر خلخال، نظام النقل بالحاويات واثر تداولها على الاقتصاد الوطني، مجلة تحولات، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان، الجزائر، ص398.

إليها الاستثمارات الصناعية كما تغير نمط الإنتاج من مصانع كبيرة متكاملة إلى مصانع أصغر وأكثر تخصصا تعتمد على شحن المكونات والمنتجات نصف المصنعة بين مختلف الدول[1].

الفرع الثاني: الخصائص الاقتصادية للحاويات

اولا :السرعةتساهم الحاويات في تسريع عمليات نقل البضائع، إذ تسمح بنقل الشحنة كوحدة واحدة من دون تفريغها وإعادة شحنها في كل مرحلة. وهذا يقلل من زمن التداول بشكل كبير مقارنة بالبضائع السائبة، ويجعل عمليات النقل أكثر انسيابية من نقطة الانطلاق إلى نقطة الوصول.

ثانيا :السلامة

توفر الحاويات حماية عالية للبضائع، حيث تَغلق بإحكام مما يقلل من مخاطر التلف أو الفقد أثناء النقل أو التخزين، كما تحدّ من احتمال السرقة أو العبث بالمحتويات، وبالتالي تضمن وصول البضائع في حالة جيدة.

ثالثا: انخفاضانخفاض تكلفة التداول

تساهم الحاويات في خفض التكاليف الإجمالية للنقل، وذلك من خلال تقليل عمليات المناولة اليدوية، وتسريع عمليات الشحن والتفريغ، مما يؤدي إلى تقليل الوقت والجهد والتكاليف التشغيلية مقارنة بالطرق التقليدية[2].

[1]–مارك ليفنسون ،كيف جعلت حاويات الشحن البحري العالم اصغر واقتصاده اكبر، ترجمة :اسامة اسبر، العبيكان للنشر، ص 18.

[2]–رصاع حياة، اثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير والعلوم التجارية المدرسة الدكتورالية للاقتصاد والتسيير، جامعة وهران، ص 83.

رابعا: ضمان تعبئة والتغليف الجيد للبضائع

ضمان التعبئة والتغليف الجيد يعد من الأسس المهمة للحد من الخسائر وتقليلها أثناء النقل، وتعتبر الحاوية وسيلة من وسائل التغليف، حيث يمكن أن تحمل بالبضائع في شكل سائب(en vrac) دون أي حماية إضافية، أو أن تعبأ ببضائع على شكل طرود معبأة مسبقا في الحالة الأولى، تقوم الحاوية بدور وسيلة التعبئة والتغليف بحد ذاتها، بينما في الحالة الثانية تعد وسيلة تغليف ثانوية، لأن كل وحدة من البضاعة تكون قد غلفت بشكل مستقل قبل وضعها داخل الحاويةوقد أخذ القضاء الفرنسي بهذا التوجه في عدة قرارات، منها حكم محكمةAix-en-Provenceبتاريخ 1979/12/19 حيث اعتبرت الحاويات وسيلة من وسائل التغليف، شأنها شأن حقيبة المسافر كما أكدت محكمة الاستئناف بباريس في 10 جوان 1986 هذا المعنى، إذ اعتبرت أن حدوث خلل في نظام التبريد داخل الحاوية المبردة يعد عيبا في التغليف، مما قد يعفي الناقل من المسؤولية[1].

الفرع الثالث: فوائد الحاويات في توسيع آفاق التكنولوجيا

أدى نظام الحاويات إلى ظهور ابتكارات وتقنيات جديدة مرتبطة به، مثل مواد متطورة في صناعة الحاويات وأنواع متخصصة منها، إضافة إلى أجهزة أتمتة حديثة وتطبيقات متقدمة للحاسب الآلي في السفن والموانئكما تطورت وسائل المناولة بشكل كبير من خلال ابتكار أنظمة سريعة وفعالة لرفع وتفريغ الحاويات باستخدام روافع وآليات متقدمة، مما ساهم في تسريع العمليات وتقليل الجهد البشري. ومع ازدياد حجم السفن وتعقيدها، أصبح الاعتماد على البرمجة والحاسوب ضرورياً لمتابعة

[1]– قماز ليلى، الاثار التأمينية للنقل البحري بالحاويات، مجلة دفاتر السياسة والقانون، المجلد 15، العدد الثاني، جامعة ابي بكر بلقايد تلمسان، كلية الحقوق والعلوم السياسية، مخبر القانون البحري والنقل،2023،ص74.

العمليات بدقة. كما حقق هذا النظام فوائد اقتصادية مهمة، أبرزها تقليل استهلاك الوقود وتخفيض التكاليف التشغيلية بشكل ملحوظ[1].

المطلب الثالث: تحديات النقل بالحاويات

بعد استعراض الإيجابيات العديدة التي حققها نظام الحاويات في مجال النقل والتجارة الدولية، لا يمكن إغفال الجوانب السلبية التي رافقته، فرغم ما وفره من سرعة في الشحن، وتقليل للتكاليف، وتحسين لمستوى الأمان، إلا أنه أدى في المقابل إلى ظهور بعض المشكلات الاقتصادية والاجتماعية والأمنية، ومن أبرز هذه السلبيات تراجع فرص العمل في الموانئ نتيجة الاعتماد على الأتمتة واستعمال الحاويات في أنشطة غير قانونية مثل التهريب والهجرة غير الشرعية، إضافة إلى التكاليف المرتفعة لإنشاء البنية التحتية اللازمة لاستقبالها وعليه، فإن دراسة هذه السلبيات تعد ضرورية لفهم التأثير الشامل لنظام الحاويات على مختلف المستويات.

الفرع الاول: إستعمال الحاويات في الانشطة الغير مشروعة

يتميز النقل البحري بالحاويات بضخامة أحجام الشحنات وسرعة تداولها داخل الموانئ، وذلك بسبب التزام السفن بجداول زمنية دقيقة. غير أن هذا التدفق الكبير والسريع يفرض ضغطا على أجهزة المراقبة والتفتيش، ويجعل من الصعب إخضاع جميع الحاويات لعمليات فحص دقيقة. وتزداد هذه الصعوبة في الدول النامية التي تعاني من محدودية الإمكانيات المادية والتقنية، الأمر الذي جعل من الحاويات وسيلة تستغل في أنشطة غير مشروعة مثل التهريب، وتجارة الأسلحة، والهجرة غير الشرعية.

[1]-عبد القادر حسين العطير، المرجع السابق،ص79.

اولا: الهجرة السرية

حاولت الاتفاقية الدولية المتعلقة بالمهاجرين السريين لسنة 1957، والتي لم تدخل حيز التنفيذ، وضع إطار دولي معترف به لمعالجة ظاهرة الهجرة غير الشرعية، غير أنه لم يتم اعتماد إجراء دولي موحد يحدد كيفية إنزال هؤلاء المهاجرين من السفن وإعادتهم إلى بلدانهم، ومع تفاقم الظاهرةوارتفاع عدد الوفيات في صفوف المهاجرين السريين، أصدرت المنظمة البحرية الدولية(OMI)القرار رقم (20) 4.87 بتاريخ 27 نوفمبر 1997، والمتعلق بتوزيع المسؤوليات في حالات الهجرة السرية، وقد عرف هذا القرار المهاجر السري بأنه كل شخص يختبئ على متن السفينة أو داخل حمولتها، بما في ذلك الحاويات، دون علم أو موافقة المجهز أو الربان أو أي شخص مسؤول، ويتم اكتشافه بعد مغادرة السفينة للميناء[1].

ثانيا: استعمال الحاويات للتهريب.

تشكل الحاويات، رغم مزاياها العديدة، جملة من التحديات أمام إدارة الجمارك في مراقبة تدفق البضائع، إذ يسهل استغلالها لإخفاء بضائع محظورة أو خاضعة لرسوم مرتفعة، مثل الأسلحة والكحول والمخدرات، داخل الحمولة المشروعة، سواء في أسفل الحاوية أو جوانبها، أو عبر إنشاء مخابئ سرية بداخلها، كما أن محدودية الفحص المادي للحاويات في كل الحالات تزيد من صعوبة اكتشاف هذه الممارسات.

ومن جهة أخرى، يتيح نظام النقل من الباب إلى الباب تمرير بعض الحاويات دون رقابة دقيقة حيث يتم شحنها من قبل المرسل ولا تفتح إلا من طرف المرسل إليه، مما يقلل من احتمال اكتشاف محتواها الحقيقي من قبل الناقل أو السلطات المينائية، وبالتالي إبلاغ إدارة الجمارك وقد شجع ذلك على

[1]-الحاويات واثرها على سلامة وأمن النقل البحري،https www scribdcom تم الاطلاع عليه في 2026/05/4.على الساعة 21.23.

اعتماد اساليب تهريب متطورة، مثل ما يعرف بمخطط حصان طروادة(Cheval deTroie) الذي يتمثل في التصريح ببضائع مشروعة ظاهريا، بينما يخفى داخلها مواد خطيرة، قد تصل حتى إلى أسلحة ذات طابع نووي أو بيولوجي[1].

الفرع الثاني: معيقات اقتصادية

يؤدي الاعتماد على الحاويات في النقل متعدد الوسائط إلى بروز عدة مشكلات معقدة، أبرزها صعوبة التنسيق بين مختلف وسائل النقل وضبط الجداول الزمنية بدقة. فسفن الحاويات تعمل وفق مواعيد منتظمة ومحددة بدقة، على خلاف السفن التقليدية، مما يفرض التزاما صارما بباقي حلقات النقل، ولتفادي تكدس الحاويات في الموانئ وتعطل سير العمل، يتعين توفير وسائل نقل برية جاهزة لنقلها فور تفريغها، أو توفير مساحات تخزين كافية، وهو ما يتطلب إمكانيات مادية وبشرية كبيرة قد تعجز عن توفيرها العديد من دول العالم النامية ،كما أن عملية الشحن في الاتجاه المعاكس تستلزم وصول البضائع من داخل البلاد إلى الميناء في أوقات مضبوطة لضمان شحنها في الوقت المناسب[2].

الفرع الثالث: معيقات إدارية

يستوجب النقل المتعدد الوسائط وجود درجة عالية من التنسيق والتعاون بين مختلف وسائل النقل لضمان سير عملية نقل البضائع بكفاءة وفي الآجال المحددة، غير أن إجراءات المراقبة والتفتيش، التي قد تستلزم فتح الحاويات وإعادة شحنها عند عبورها حدود عدة دول، من شأنها أن تعرقل هذه العملية وتؤثر على سرعتها، ومن هنا برزت أهمية إبرام اتفاقيات جمركية دولية لتنظيم التعاون بين إدارات الجمارك، حيث يتم الاكتفاء بفحص الحاوية مرتين فقط عند تعبئتها وإغلاقها، ثم عند وصولها إلى وجهتها النهائية، ويسهم هذا التنظيم في تحقيق قدر أكبر من الأمان للبضائع وتسريع عملية النقل

[1]- قماز ليلى، المرجع السابق،ص78.

[2]- مصباح سهام، بردودي نادية، المرجع السابق،ص30.

إلا أن النقل الدولي متعدد الوسائط بالحاويات لا يزال يفتقر إلى إطار قانوني دولي موحد ينظمه بشكل شامل[1].

[1]- مصباح سهام، بردودي نادية، المرجع السابق،ص31.

ملخص الفصل الثاني:

يتناول هذا الفصل موضوع الحاويات الذكية والنقل بالحاويات من مختلف جوانبه التقنية والاقتصادية، حيث يبدأ بتعريف الحاويات الذكية على أنها حاويات متطورة مزودة بتقنيات رقمية حديثة مثل أجهزة الاستشعار(Sensors) ، وأنظمة تحديد المواقع(GPS) ، وتقنيات الاتصال عبر الإنترنت(IoT) ، مما يسمح بتتبع موقع الحاوية ومراقبة حالتها (كالحرارة والرطوبة والاهتزاز) بشكل لحظي طوال مسار النقل، كما يعتمد تشغيل هذه الحاويات على مجموعة من التقنيات المتقدمة، من أبرزها إنترنت الأشياء، والذكاء الاصطناعي لتحليل البيانات، وتقنيةRFIDللتعريف والتتبع، إضافة إلى أنظمة إدارة النقل الرقمية التي تسهل التنسيق بين مختلف وسائل النقل،وتتنوع الحاويات حسب طبيعة البضائع، حيث تشمل الحاويات الجافة(DryContainers) ، والحاويات المبردة (Reefer Containers)، وحاويات السوائل(Tank Containers) ، وحاويات البضائع السائبة، إضافة إلى الحاويات الذكية التي تمثل الجيل الحديث من هذه الوسيلةوفيما يتعلق بالتعاون الدولي، فقد عملت الجزائر على تطوير قطاع النقل والموانئ من خلال اتفاقيات شراكة مع دول ومؤسسات رائدة، مثل سنغافورة التي تعد نموذجا عالميا في إدارة الموانئ، وميناء دبي العالمي(DPWorld) ، حيث تهدف هذه الشراكات إلى نقل الخبرات، وتحسين كفاءة الموانئ، وتبني الأنظمة الرقمية الحديثة، وتعزيز القدرة التنافسية للموانئ الجزائريةويبرز النقل بالحاويات كأحد أهم أنماط النقل الحديثة، لما يوفره من إيجابيات عديدة، مثل السرعة في الشحن والتفريغ، وتقليل التكاليف، وحماية البضائع من التلف والسرقة وتسهيل النقل متعدد الوسائط، إضافة إلى توحيد طرق التعبئة والتغليف .ورغم هذه المزايا، إلا أن النقل بالحاويات لا يخلو من السلبيات، حيث يطرح تحديات تتعلق بصعوبة التفتيش الجمركي بسبب الحجم الكبير للحاويات، وإمكانية استغلالها في التهريب أو الهجرة غير الشرعية، إضافة إلى الحاجة إلى تنسيق دقيق بين مختلف وسائل النقل، وارتفاع تكاليف البنية التحتية.

خاتمة

خاتمة:

في ختام هذه المذكرة، يمكن القول أن نظام الحاويات أحدث ثورة حقيقية في مجال النقل البحري والتجارة الدولية، إذ ساهم في تطوير عمليات شحن البضائع وتسهيل انتقالها بين مختلف دول العالم بكفاءة وسرعة أكبر، وقد تناولت هذه الدراسة مفهوم الحاويات البحرية باعتبارها وسيلة حديثة لنقل البضائع، مع إبراز أهم مميزاتها المتمثلة في تقليل تكاليف النقل، حماية البضائع، تسريع عمليات الشحن والتفريغ.

كما تم التطرق إلى الآليات القانونية والتنظيمية التي تحكم هذا النظام، سواء من خلال الاتفاقيات الدولية أو القوانين الداخلية، والتي هدفت إلى توحيد القواعد المنظمة لعمليات النقل بالحاويات وضمان سلامة البضائع ،وتناولت الدراسة كذلك الحاويات الذكية باعتبارها تطورا حديثا في المبادلات التجارية البحرية ، حيث تعتمد على تقنيات متطورة كأنظمة التتبع والاستشعار والاتصال الرقمي، مما يسمح بمراقبة البضائع وتحسين مستوى الأمن والكفاءة اللوجستية.

كما أبرزت الدراسة أهمية اتفاقيات الشراكة والتعاون بين الجزائر وكل من سنغافورة وميناء دبي العالمي في تطوير الموانئ الجزائرية وتعزيز قدراتها في مجال النقل والخدمات اللوجستية،ورغم الإيجابيات العديدة التي يوفرها نظام الحاويات، إلا أنه لا يخلو من بعض السلبيات والتحديات، كاستعمال الحاويات في التهريب والهجرة غير الشرعية، وصعوبة مراقبة العدد الكبير منها داخل الموانئ، إضافة إلى ارتفاع تكاليف البنية التحتية والتجهيزات التقنية اللازمة لاستغلالهاوعليه فإن تطوير قطاع النقل بالحاوياتخاصة الحاويات الذكية، أصبح ضرورة تفرضها متطلبات التجارة العالمية الحديثة، الأمر الذي يستوجب تعزيز التعاون الدولي وتحديث التشريعات والبنى التحتية بما يحقق الأمن والكفاءة الاقتصادية في آن واحد.

النتائج:

-ساهم نظام الحاويات في تطوير النقل البحري وتسهيل حركة التجارة الدولية.

-أدى استخدام الحاويات إلى تقليل مدة الشحن والتفريغ وخفض تكاليف النقل.

-ساهمت الاتفاقيات الدولية في توحيد قواعد النقل بالحاويات.

-تعد الحاويات الذكية تطورا تقنيا مهما بفضل اعتمادها على أنظمة التتبع والمراقبة الحديثة.

-تسعى الجزائر من خلال شراكاتها مع شركات portechسنغافورة وميناء دبي العالمي إلى تطوير قطاع الموانئ والخدمات اللوجستية.

-يوفر نظام الحاويات مزايا اقتصادية وأمنية مهمة، لكنه يطرح في المقابل تحديات تتعلق بالرقابة والتهريب والهجرة غير الشرعية.

-يحتاج استغلال الحاويات الذكية إلى بنية تحتية متطورة وكفاءات بشرية مؤهلة.

التوصيات:

-تحديث التشريعات الوطنية المتعلقة بالنقل البحري والحاويات بما يتماشى مع التطورات الدولية الحديثة.

- تعزيز الرقابة الجمركية والأمنية داخل الموانئ للحد من عمليات التهريب والهجرة غير الشرعية.

-دعم استخدام الحاويات الذكية وتوفير التقنيات الحديثة الخاصة بالتتبع والمراقبة.

- تطوير البنية التحتية للموانئ الجزائرية وتجهيزها بالمعدات الحديثة.

-تكوين وتأهيل الموارد البشرية العاملة في قطاع النقل البحري والخدمات اللوجستية.

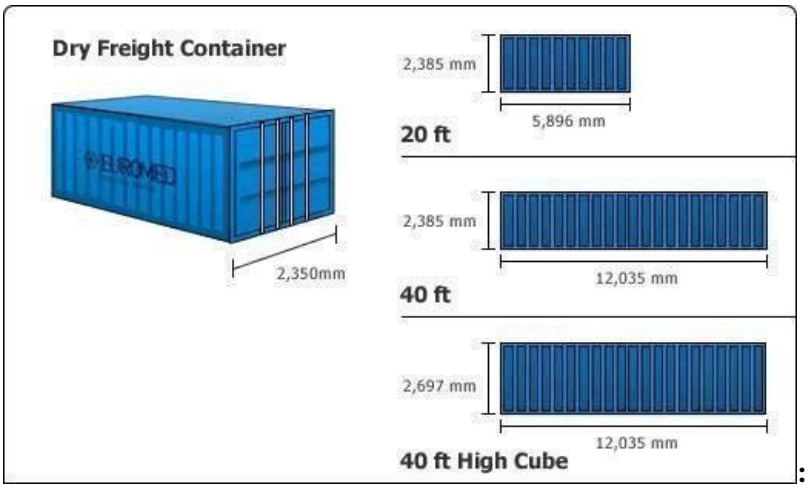
-تعزيز التعاون الدولي والاستفادة من التجارب الأجنبية الناجحة في مجال إدارة الموانئ والحاويات.

-تشجيع الاستثمار في قطاع النقل البحري لما له من دور مهم في دعم الاقتصاد الوطني وتنشيط التجارة الخارجية.

الملاحق

الملحق رقم1

الملحق رقم 2



:

الملحق رقم 03

الملحق رقم 4

الملحق رقم 5

الملحق رقم 6

الملحق رقم 7

الملحق رقم 8

CSCTRUCK
tank
CSCTRUCK
tank
CSCTRUCK
tank
T50 UN PORTABLE TANK

الملحق رقم 9: حجم سوق الحاويات الذكية، تقرير معدل النمو من سنة 2026 إلى غاية 2034

بلغت قيمة سوق الحاويات الذكية العالمية 5.57 مليار دولار أمريكي في عام 2025، ومن المتوقع أن تنمو من 5.97 مليار دولار أمريكي في عام 2026 إلى 10.46 مليار دولار أمريكي بحلول عام 2034، بمعدل نمو سنوي مركب قدره 7.25% خلال الفترة المتوقع ،سيطرت منطقة آسيا والمحيط الهادئ على سوق الحاويات الذكية بحصة سوقية بلغت 50.72% في عام 2025.

منشور على موقع الكتروني https// www fortune Business insights

قائمة المصادر

والمراجع

قائمة المصادر والمراجع

المصادر:

النصوص القانونية

- القانون رقم 07/79 المؤرخ في 1997/07/21،المعدل والمتمم بالقانون 10/98 المؤرخ في 22 اوت 1998 المعدل بالقانون 04/17 المؤرخ في 2017/02/16 نص قانون الجمارك الجزائري الجريدة الرسمية العدد المؤرخ في 2017/02/19.

- المرسوم التنفيذي 21-147 المؤرخ في 17 افريل 2021، يتضمن وضع منصة المجتمع المينائي لتبادل البيانات الرقمية، ج ر، العدد 31 الصادر في 2021/04/27.

المراجع:

أولا: الكتب

-عبد القادر الحسن العطير ، الحاويات واثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، الدار الجامعية.

-مارك ليفنسون، كيف جعلت حاويات الشحن البحري العالم اصغر واقتصاده اكبر، ترجمة اسامة اسبر ، العبكان للنشر.

- هاشم مرزوك الشمري، وآخرون، استراتيجيات تعزيز القدرة التنافسية للموانئ في ظل الاقتصاديات الحديثة، طبعة اولى ، دار الايتام للنشر والتوزيع عمان، 2014.

- مُحَّد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري بالحاويات، منشاة معارف، الإسكندرية، سنة 2004.

ثانيا: الرسائل والمذكرات

1 رسائل الدكتوراه

-لـريبي مكـي، النظـام القـانوني للمؤسسـة المينائيـة للقـانون الجزائـري، اطروحـة دكتـوراه علـوم الحقوق، جامعة جيلالي الياس ، سيدي بلعباس،ص239.

2 مذكرات الماجيستر

-الشـيخ صـالح خالـد، النظـام القـانوني لعقـد النقـل بالحـاويات عـن طريـق البحـر، مـذكرة لنيـل شـهادة الماجيسـتر في العقـود والمسـؤولة جامعـة الجزائـر 1، بـن يوسـف بـن خـدة، كليـة الحقـوق، 2012-2013.

-رصـاع حيـاة، اثـر تطـورات العالميـة الراهنـة علـى صـناعة النقـل البحـري العـربي ومـدى التكيـف معها، مذكرة لنيل شهادة الماجيستر في الاقتصاد تخصص الاقتصاد الدولي.

-مـروك احمـد مسـتجدات الانكـوترمز وتطبيقهـا في القـانون الجزائـري، مـذكرة التخـرج لنيـل شـهادة الماجيسـتر في الاقتصـاد تخصـص اقتصـاد دولي، المجلـد 36، العـدد الثالـث، كليـة الحقـوق جامعة الجزائر، سبتمبر 2022.

3 مذكرات الماستر:

-بـن زغيـوة سميـة، قنـاط شـهلة، النظـام القـانوني للحـاويات كآليـة للنقـل البحـري في التشـريع الجزائـري، مـذكرة مكملـة لنيـل شـهادة الماسـتر في الحقـوق، تخصـص قـانون البحـري والمينـائي كليـة الحقـوق والعلـوم السياسـية، قسـم الحقـوق، جامعـة مُحَّد الصـديق بـن يحـي جيجـل، 2024-2025.

-حميداتو فوزية، تطور سوق الحاويات الذكية ودوره فيا النقل الدولي دراسة تحليلية لفترة 2015-2022، مذكرة مقدمة كجزء من متطلبات نيل شهادة الماستر للعلوم التجارية تخصص مالية وتجارة دولية، جامعة مُحَّد خيضر، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير قسم العلوم وعلوم تجارية، بسكرة ، 2023-2024.

-شيماء بن عيسى، لمياء بشيري، دور التقنيات الرقمية في تحسين الخدمات اللوجستية دراسة حالة شركة امازون، وشركة ميرسك، مذكرة مقدمة كجزء من متطلبات لنيل شهادة الماستر في شعبة علوم التسيير تخصص مالية وتجارة دولية، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير قسم التسيير، جامعة مُحَّد خيضر، بسكرة،2023-2024.

-مصباح سيهام، بردودي نادية، النظام القانوني للنقل بالحاويات في الجزائر، مذكرة لنيل شهادة الماستر تخصص قانون بحري، كلية الحقوق والعلوم السياسية قسم الحقوق، جامعة 20 اوت سكيكدة،2020-2021.

المجلات العلمية:

-اهاب عبد الرحمن، مُحَّد اسماعيل، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية (المنصورة)، الانعكاسات القانونية لتقنية البلوك تيشن على عقد النقل البحري للبضائع.

-بلحاج خديجة، اثر تطور التنظيم الدولي للحاويات على الميناء، مجلة حقوق الانسان والحريات العامة، المجلد السابع، العدد الثاني، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة وهران مُحَّد ابن احمد، 2022.

-بـن عثمـان فريـدة، النقـل البحـري بالحـاويات، مجلـة الحقـوق والعلـوم الانسـانية ، جامعـة البليدة.

-بـودالي صـهيب، بـن حمـو فـتح الـدين، عقـد النقـل البحـري في ظـل الحـاويات الذكيـة تحـديات قانونيـة وتحـولات قانونيـة، مجلـة القـانون العـام الجزائـري والمقـارن، عـدد خـاص ،المركـز الجـامعي مغنية ، الجزائر، 22سبتمبر 2025.

-رضـاء فـتح الله مصـباح العريفـي، عبـد المـنعم صـالح ابـو الـراوي، مجلـة سـبراتة للعلـوم البحريـة الشـاملة دور الادارة الالكترونيـة في تحسـين كفـاء ادارة العمليـات لمينـاء طـرابلس البحـرين، عـدد خاص بالمؤتمر العالمي الدولي الخامس لتكنلوجيا علوم البحار، فبراير 2025.

-زايـر ايمـان، زروال معـزوزة، النظـام القـانوني للحـاويات وفـق قواعـد روتـردام، مجلـة البحـوث في العقـود وقـانون الاعمـال، المجلـد السـادس / العـدد الرابـع، جامعـة ابـو بكـر بلقايـد، تلمسـان، 2021/12/20.

-زروال معـزوزة، مرسـلي عبلـة، دور الحـاويات لنقـل البضـائع بـرا في انتعـاش الحركـة التجاريـة، مجلـة القـانون والعلـوم السياسـية، المجلـد الثـامن ، العـدد واحـد، جامعـة ابـو بكـر بلقايـد تلمسـان، الجزائر 2022/01/27.

-زيتـوني فاطمـة الزهـراء، النظـام القـانوني للنقـل البحـري بالحـاويات واثـر تـداولها علـى الاقتصـاد الـوطني، مجلـة النـبراس للدراسـات القانونيـة، المجلـد السـابع، العـدد الاول، كليـة الحقـوق جامعـة تلمسان، الجزائر، 2023/10/19.

-شيهابعينونة، احكام رص الحاويات في عقد النقل البحري للبضائع، مجلة القانون الدولي والتنمية، المجلد العاشر، العدد الثاني ، جامعة وهران مُحَّد ابن احمد، الجزائر، 2023/04/27.

- عزايزإلهام، نظام النقل البحري بالحاويات على بيانات وثيقة الشحن، مجلة قانون النقل والنشاطات المينائية، المجلد الخامس، العدد الاول، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة مُحَّد ابن احمد وهران، الجزائر 2018.

- عبد الكريم بوقادة، جوهر خلخال، نظام النقل بالحاويات واثر تداولها على الاقتصاد الوطني، مجلة تحولات، كلية الحقوق والعلوم السياسية جامعة تلمسان، الجزائر.

-قماز ليلى، الاثار التامينية للنقل البحري بالحاويات، مجلة دفاتر السياسية والقانون المجلد15،العدد الثاني، جامعةابي بكر بلقايد، تلمسان كلية الحقوق والعلوم السياسية، مخبر القانون البحري والنقل،2023.

-مصداعراضية،بن ناصر عبد الحميد، شنوف جمال،واقع النقل بالحاويات ودوره في النقل متعدد الوسائط في ظل المنظومة اللوجستية، مجلة العلوم الاقتصادية والتسيير والعلوم التجارية المجلد 13،العدد الثالث، جامعة فرحات عباس سطيف جامعة الجزائر، جامعة سوسة تونس 2020/12/31.

المواقع الالكترونية

-الحاويات واثرها على سلامة وأمن النقل البحري،https www scribdcomتم الاطلاع عليه في 2026/05/4.على الساعة21.23.

-قاموس جامع المعاني، الحاوية، منشور على موقع إلكتروني https //wwwalmaany/com تاريخ الإطلاع 2026/02/04، على الساعة20:10.

-اتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا قواعد روتردام، منشور على موقع إلكتروني United NationsCommissiononInternational، un https//uncitral.org

- أحدث التطورات التكنلوجية في لوجيستيات، pulse Ae/linkedin/com 2026/21/04،على الساعة 22.40.

المحاضرات:

-الدكتورة فاطمة حايد، محاضرات قانون الجمارك ملقاة على طلبة سنة اولى ماستر السداسي الأول تخصص قانون اعمال، جامعة مُحَمَّد الصديق بن يحيى القطب الجامعي تاسوست، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2021/2020،ص 36.

الملخص

الملخص:

تتناول المذكرة دور النقل بالحاويات في تعزيز التجارة الخارجية وتطوير النقل البحري، من خلال تسهيل حركة البضائع وتقليل تكاليف النقل وحمايتها أثناء الشحن. كما تبرز الدراسة الإطار القانوني والتنظيمي للحاويات البحرية، وأنواعها وخصائصها وأحكام رصها وتحميلها ،وتطرقت المذكرة إلى الحاويات الذكية باعتبارها من نتائج التطور التكنولوجي في النقل البحري، موضحةً أهم التقنيات المستخدمة فيها مثلGPSوأجهزة الاستشعار وإنترنت الأشياء، والتي تسمح بتتبع الحاويات ومراقبتها بشكل فوري كما بينت الدراسة مزايا الحاويات الذكية في تحسين الكفاءة والأمان وتقليل الخسائر، إلى جانب التحديات المرتبطة بارتفاع تكاليفها والمخاطر التقنية والأمن السيبراني ،كما تناولت الدراسة اتفاقيات الشراكة بين الجزائر وكل من سنغافورة وميناء دبي العالمي، ودورها في تطوير الموانئ وتعزيز التجارة الخارجية. وخلصت إلى أن الحاويات الذكية أصبحت عنصرا أساسيا في تطوير التجارة الدولية، مما يتطلب تعزيز الأطر القانونية والتقنية لمواكبة التطورات الحديثة.

English Translation:

Summary:

Thisthesisexaminestheroleofcontainertransportation inpromotingforeigntradeanddevelopingmaritime transportbyfacilitatingthemovementofgoods,reducingtransportationcosts,andprotectingcargoduringshippingThestudyalsohighlightsthelegalandregulatoryframework ofmaritimecontainers,includingtheirtypes characteristics,andloadingandstackingregulationsThe thesisfurtherdiscussessmartcontainersasaresultof technologicaladvancementsinmaritimetransport, explainingthemaintechnologiesusedinthem,suchasGPSsystems,sensors,andInternetofThings(IoT) technologies,whichenablereal-timetrackingand monitoringofcontainersThestudyalsopresentsthe advantagesofsmartcontainersinimprovingefficiency, security, and reducing losses, while addressing challenges related to high costs, technical risks,andcybersecuritythreats Inaddition,thestudyaddressespartnership agreements between Algeria, Singapore, and Dubai Ports World, and their role in modernizing port infrastructure andenhancingAlgerianforeigntradeThestudy concludesthatcontainers,especiallysmartcontainers, have become essential elements in the development of internationaltradeandtheefficiencyofmaritime transport,whichrequiresstrengtheninglegalandtechnicalframeworkstokeep.

الفهرس

مقدمة.....2

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي للنقل بالحاويات 7

المبحث الأول: ماهية النقل بالحاويات.....7

المبحث الاول: ماهية النقل بالحاويات.....8

المطلب الأول: مفهوم النقل بالحاويات 8

الفرع الاول: التعريفاللغوي والإصطلاحي:.....10

ثانيا: إصطلاحا 11

الفرع الثاني: التعريف الفقهي.....11

الفرع الثالث: التعريف القانوني 13

المطلب الثاني: التطور التاريخي للنقل بالحاويات 14

الفرع الاول: بداية الظهور الواسع للحاويات 15

الفرع الثاني: ظهور النقل بالحاويات في البلاد العربية.....15

الفرع الثالث: تطور النقل بالحاويات في الموانئ الجزائرية.....16

المطلب الثالث: أنواع الحاويات ومميزاتها: 17

الفرع الأول: حاويات البضائع العامة 17

الفرع الثاني: حاويات البضائع الخاصة..... 20

الفرع الثالث: مميزات الحاويات..... 21

المبحث الثاني: التنظيم القانوني للحاويات. 21

المطلب الأول: الإتفاقيات الدولية..... 22

الفرع الأول: المنظمة الدولية للمواصفات القياسية الدولية(التابعة للمجلس الاقتصادي والإجتماعي للأمم المتحدةiso) 22

الفرع الثاني: إتفاقية إسطنبول لسنة 1990 23

الفرع الثالث: إتفاقية جنيف 1972: 24

المطلب الثاني: القوانين الداخلية والمراسيم 24

الفرع الأول: القوانين الداخلية..... 24

الفرع الثاني: المراسيم 28

المطلب الثالث: أحكام رص الحاويات..... 29

ملخص الفصل الأول:..... 31

الفصل الثاني: دور النقل البحري بالحاويات في تحسين التجارة الخارجية 33

المبحث الأول: ماهية الحاويات الذكية الحديثة..... 34

المطلب الأول: الحاويات الذكية 34

الفرع الأول: تعريف الحاويات الذكية 34

الفرع الثاني: التجارب الرائدة في مجال الحاويات الذكية..... 35

الفرع الثالث: أنواع الحاويات الذكية..... 36

المطلب الثاني: الآثار القانونية الناتجة عن استخدام الحاويات الذكية 41

الفرع الأول: الحلول التي تقدمها الحاوية الذكية للأطراف الفاعلة 41

الفرع الثاني: الآثار القانونية الناجمة عن استعمال الحاويات الذكية..... 42

الفرع الثالث: آفاق استعمال الحاويات الذكية وتعميم رقمنة النشاط البحري..... 43

المطلب الثالث: التقنيات الرقمية في تحسين الخدمات اللوجيستية للحاويات..... 44

الفرع الاول:تطبيق**Maersk App** 44

الفرع الثاني: المركز اللوجستي الإلكتروني لشركة**Maersk** 45

الفرع الثالث: تقنية البلوك تيشن 45

الفرع الرابع: نظام ادارة الحاويات بتقنية **RFID**..... 46

المبحث الثاني: ايجابيات النقل بالحاويات والتحديات التي يواجهها 46

المطلب الأول: واقع تجربة الحاويات واتفاقيات الشراكة 47

الفرع الاول: اتفاقية شراكة ميناء بجاية مع الشركة السنغافورية بورتاك(**portek**) 47

الفرع الثاني: اتفاقية الشراكة ميناء الجزائر مع شركة ميناء دبي العالمي (DPW) 48

الفرع الثالث: اتفاقية شراكة ميناء جن جن بجيجل وشركة موانئ دبي العالمية..... 48

الفرع الرابع: موارد ميناء الجزائر (الحاويات، التخزين، وخدمات الميناء)..... 49

المطلب الثاني: ايجابيات النقل بالحاويات..... 49

الفرع الاول: التحولات الجديدة للحاويات وبناء اقتصاد عالمي..... 49

الفرع الثاني: الخصائص الاقتصادية للحاويات..... 50

الفرع الثالث: فوائد الحاويات في توسيع آفاق التكنولوجيا 51

المطلب الثالث: تحديات النقل بالحاويات..... 52

الفرع الاول: إستعمال الحاويات في الانشطة الغير مشروعة 52

الفرع الثاني: معيقات اقتصادية..... 54

الفرع الثالث: معيقات إدارية 54

ملخص الفصل الثاني: 56

خاتمة: 58

الملاحق 61

قائمة المصادر والمراجع..... 67