المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
International Journal of Legal, Economic, and Social sciences
Doi : http://www.doi.org/10.63585/KIOL1453
Volume 2 Issue 10
N:12 Octobre 2026
ISSN : 3119-6411

الإطار القانوني الدولي للحاويات وموقعه في التشريع المغربي

The International Legal Framework for Containers and Its Place within Moroccan Legislation

الدكتور : المهدي سحاب
دكتور في القانون الخاص

ملخص

يتناول المقال الإطار القانوني الدولي للحاويات وموقعه في التشريع المغربي، انطلاقا من التحول الكبير الذي أحدثته الحاويات في التجارة الدولية والنقل متعدد الوسائط، وما ترتب عنه من ضرورة وضع قواعد دولية موحدة تتعلق بسلامتها الفنية ومعاملتها الجمركية.

وتنحصر الدراسة في الاتفاقيات الدولية التي جعلت الحاوية ذاتها موضوعا مباشرا للتنظيم، كالاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لسنة 1972 (CSC) والاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات لسنة 1972، مع استبعاد الاتفاقيات التي تتناول الحاويات بصورة عرضية.

Abstract

The article examines the international legal framework governing containers and its place within Moroccan legislation, against the backdrop of the profound transformation brought about by containers in international trade and multimodal transport, which has given rise to the need for uniform international rules governing their technical safety and customs treatment.

The study is confined to international conventions that make the container itself the direct subject of regulation, particularly the International Convention for Safe Containers of 1972 (CSC) and the Customs Convention on Containers of 1972, while excluding conventions that address containers only incidentally.

مقدمة

شكل ظهور الحاوية في منتصف القرن العشرين نقطة تحول جوهرية في تاريخ التجارة الدولية والنقل متعدد الوسائط، فبفضل توحيد أبعادها وطريقة تثبيتها ومناولتها، أمكن نقل البضائع بين وسائل النقل البحرية والبرية والجوية والسككية دون الحاجة إلى إعادة تعبئتها، مما خفض التكاليف والزمن اللازمين للمناولة، وقلص من مخاطر الفقد والتلف والسرقة التي كانت تلازم أساليب الشحن التقليدية.

غير أن هذا التطور التقني السريع سبق في كثير من الأحيان التطور التشريعي، الأمر الذي استدعى تدخل المجتمع الدولي لوضع منظومة قانونية متكاملة تعالج جوانب متعددة تتصل بالحاوية، منها ما يتعلق بسلامتها الفنية وقدرتها على تحمل الإجهادات أثناء الشحن والتفريغ والتكديس، ومنها ما يتعلق بالنظام الجمركي الذي يحكم عبورها للحدود دون خضوعها للرسوم في كل مرة، ومنها ما يتصل بتحديد نظام المسؤولية عن هلاك البضائع المشحونة بها أو تلفها أثناء النقل، فضلا عن معايير التقييس الفنية التي تكفل التبادلية بين مختلف الشبكات والمعدات حول العالم.

وتنبع أهمية هذا الموضوع من الدور المحوري الذي أصبحت تضطلع به الحاوية في منظومة التجارة العالمية المعاصرة، إذ تشير التقديرات إلى أن الغالبية العظمى من البضائع المصنعة المتداولة عبر البحار تنقل اليوم بواسطة الحاويات، بعد أن كانت تشحن سابقا كبضائع سائبة أو معبأة بطرق تقليدية أقل كفاءة وأكثر عرضة للمخاطر.

ومن هنا فإن أي خلل أو قصور في الإطار القانوني المنظم لهذه الأداة اللوجستية ينعكس مباشرة على سلاسل الإمداد العالمية بأكملها، كما تجلى ذلك بوضوح خلال الاضطرابات التي شهدتها حركة الملاحة الدولية في السنوات الأخيرة، والتي كشفت عن مدى حساسية هذا القطاع وحاجته إلى منظومة قانونية مرنة وقادرة على الاستجابة السريعة.

بدأ استخدام الحاويات النمطية بصورته الحديثة في الولايات المتحدة الأمريكية في خمسينيات القرن الماضي، ثم انتشر بسرعة ليشمل خطوط الملاحة البحرية الكبرى، مما أدى إلى ظهور سفن متخصصة في نقل الحاويات وموانئ مجهزة بمعدات رفع ورص نوعية، وقد رافق هذا التوسع تعدد في مقاسات الحاويات ومواصفاتها الفنية بين الشركات والدول، الأمر الذي هدد بإحداث تشرذم في النظام العالمي للنقل وأضر بمبدأ قابلية التبادل بين وسائل النقل المختلفة.

وقد دفعت هذه الاعتبارات المنظمات الدولية المعنية، وفي مقدمتها المنظمة البحرية الدولية والمنظمة الدولية للتوحيد القياسي ومجلس التعاون الجمركي (المنظمة العالمية للجمارك لاحقا)، إلى العمل على وضع أطر قانونية وفنية موحدة تكفل توحيد المقاسات والمواصفات الفنية، وضمان سلامة الحاويات المستخدمة في النقل الدولي، وتيسير عبورها للحدود الجمركية دون عوائق غير مبررة، وتحديد قواعد واضحة للمسؤولية عن البضائع المنقولة بها.

ومن الناحية القانونية البحتة، أثار انتشار الحاوية إشكالية جوهرية تتعلق بتكييفها القانوني، فهل تعامل بوصفها بضاعة مستقلة، أم وسيلة نقل قائمة بذاتها، أم مجرد وعاء تعبئة تابع للبضاعة التي بداخله، ولكل تكييف من هذه التكييفات آثار مختلفة على صعيد الرسوم الجمركية، وعقود التأمين، وتوزيع المسؤولية بين الأطراف المتعاقدة.

ويقتصر نطاق هذا المقال على دراسة الاتفاقيات الدولية التي هدفت أحكامها بصورة مباشرة إلى تنظيم الوضع القانوني للحاويات، سواء من حيث سلامتها التقنية واعتمادها وفحصها، أو من حيث معاملتها الجمركية واستعمالها في النقل الدولي، باعتبار أن الحاوية في هذه الحالة تشكل موضوعا محوريا للتنظيم الاتفاقي.

وبذلك لا تمتد الدراسة في المقابل، إلى الاتفاقيات الدولية التي ترد فيها الحاويات في سياق تنظيم موضوع آخر، دون أن تكون الحاوية ذاتها محلا رئيسيا لأحكامها، ومن ذلك، على سبيل المثال، الاتفاقيات والقواعد المتعلقة بمسؤولية الناقل البحري عن البضائع، كقواعد لاهاي لسنة 1924 وقواعد لاهاي-فيسبي لسنة 1968 وقواعد هامبورغ لسنة 1978، وكذا اتفاقية الأمم المتحدة بشأن عقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيًا لسنة 2008 (قواعد روتردام)، التي تتناول الحاويات في إطار تنظيم عقد النقل ومسؤولية الناقل، فضلا عن اتفاقية TIR لسنة 1975 التي تندرج فيها الحاويات ضمن نظام النقل الدولي للبضائع تحت الرقابة الجمركية، ومن ثم فإن مجرد ورود أحكام تتعلق بالحاويات ضمن هذه الصكوك لا يجعل منها اتفاقيات دولية متخصصة في الحاويات، الأمر الذي يبرر استبعادها من نطاق الدراسة، وقصر البحث على الصكوك الدولية التي جعلت من الحاوية ذاتها محلا مباشرا ومستقلا للتنظيم، وفي مقدمتها الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لسنة 1972 (CSC) واتفاقية الجمارك المتعلقة بالحاويات لسنة 1972، مع تناول ما لحقهما من تعديلات ذات صلة.

المحور الأول: ماهية الحاوية

حاويات الشحن أو الصناديق الحديدية أو الأكناف، أو المحارات، المصندقات هي كلها ترجمات للكلمة الانجليزية container هذه الأخيرة التي يعرفها بعض الفقه[428]، أنها صندوق يستعمل لنقل كمية معينة من البضائع مع توفير الحماية اللازمة لهذه البضائع في مواجهة الحالات التي تسبب الضرر والخسارة.

ويعرفها seymair simon[429] بأنها أداة نقل معدنية تستعمل بشكل متكرر ولا يقصد منها أن تكون تغليفا للبضاعة، كما أن تصميمها يتطلب تزويدها بأبواب تسهل مناولة البضاعة منها وإليها، وهي تعمل على استيعاب عدد كبير من الطرود وتحفظها من التلف بتقليل عدد مرات المناولة التي تتم بوسائل ميكانيكية خاصة.

[428] - K. M Johuson and garnett : the économics of containérisation, london, george, aller 2 ummin LTD 1971, p11.

[429] - Seymour simon : the law of shipping containes, part I journal of maritime law and commerce J.M.L comm, vol 5 N°3, avril 1974, p51

ويرى dr. Vauden Burg[430] أن الحاوية تستعمل لتخزين البضائع ونقلها، كما تستخدم لحفظها ووقايتها وتأمين توزيعها توزيعا سليما دون أن تصاب بأضرار أو يلحقها تلف.

وعرفها المكتب الدولي للحاويات بأنها وعاء يتميز بالثبات مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع بشكل أو أكثر من أشكال النقل دون إعادة تعبئتها في مرحلة وسيطة، وهي مجهزة بوسائل تسمح بشحنها في أي وقت كما أن تصميمها يسمح بتعبئتها وتفريغها بسهولة[431].

وعرفتها الاتفاقية الدولية للجمارك الخاصة بالحاويات لسنة 1972 أنها "صنفا من معدات النقل، مقفلة كليا أو جزئيا بحيث تشكل مقصورة معدة لاحتواء البضائع، لها صفة دائمة بحيث تكون متينة بدرجة تتناسب مع استعمال المتكرر، مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع بطريقة نقل واحدة أو أكثر، دون إعادة التحميل أثناء ذلك، ومصممة بطريقة تجعلها سهلة التداول وخاصة عند تغيير طريقة النقل، مما يجعلها سهلة التحميل والتفريغ، وحجمها الداخلي متر مكعب أو أكثر[432].

كان لابد من الوقوف على مجموع هذه التعريفات نظرا للتغير الكبير الذي خلقته حاويات الشحن في قواعد وأنماط وقوانين عالم صناعة النقل، بحيث وصف أحد الفقهاء[433] أثر ثورة الحاويات في عالم النقل بالأثر الذي فعله البخار في عالم النقل بالشراع، حيث صاحب بروز الحاويات في بناء سفن حاويات متخصصة كان تحمل الروافع في بادئ الأمر على ظهر السفينة ثم أخذت في التطور لتستعيض عنها بالروافع العملاقة التي تقام لخدمتها على الأرصفة مما أحدث تغيير في هيكلة الموانئ بشكل يتلاءم مع هذا التطور.

وسفن الحاويات بالمعنى الذي تقدم هي سفن كبيرة مصممة خصيصا لنقل حاويات البضائع عبر البحار والمحيطات وتتميز هندستها بنظام يسمح بالرص في شكل طوابق مما يخول لها نقل آلاف الحاويات مرصوصة فوق بعضها البعض دون أن تتجاوز علو الأمان المسموح به قانونا، والذي يتغير بحسب حجم وهندسة بناء السفينة، كما أن حجم سفن الحاويات لا يؤثر في طاقتها الاستيعابية فحسب بل حتى في المسار البحري الذي يجب عليها أن تسلكه أثناء القيام بعمليات الشحن والتفريغ، وأصبحت سفن الحاويات اليوم تشكل دورا حيويا في التجارة الدولية، وتعد جزءا أساسيا في سلسلة الإمدادات العالمية.

وتجدر الإشارة إلى أن ثورة الحاويات فرضت على المشرع الدولي سن قوانين تتلاءم والخصوصية التي أحدثتها، حيث أسندت غرفة التجارة الدولية للبروفيسور Jan Ramberg مسألة إعادة كتابة شروط مصطلحات التجارة الدولية أو شروط البيع الدولية incoterms[434]، لتتلاءم مع النقل المباشر، وفعلا تم التوصل لإضافة شروط جديدة للبيوع الدولية تخدم بصفة أساسية حركة النقل بالحاويات، وتعالج المشاكل التي أوجدها هذا النوع من النقل، وبذلك أصدرت غرفة التجارة الدولية صيغة جديدة من شروط البيوع الدولية سنة 1980 تتضمن شروط خاصة بنظام النقل بالحاويات[435].

أورده عبد القادر حسين: مرجع سابق، ص16.

[430] - van der burg : containerisation and other unit transport, london 1975, p58.

أورده عبد القادر حسين، مرجع سابق، ص16.

[431] - المكتب الدولي للحاويات: نشر سنة 1963 بمبادرة من غرفة التجارة الدولية والاتحاد الدولي لخطوط السكة الحديدية كبديل للجنة الحاويات التي أسست من خلال غرفة التجارة الدولية عام 1928، في مؤتمر النقل الدولي الذي عقد في روما في تلك السنة، ويقوم المكتب باقتراح أنماط الحاويات ومواصفات لها بناء على طلب مؤتمر وزراء النقل في أوروبا.

راجع عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، هامش الصفحة 20.

[432] - راجع البند ج من المادة الأولى من اتفاقية جنيف لسنة 1972، الاتفاقية الجمركية حول الحاويات، التي تم إبرامها برعاية الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية في 2 دجنبر 1972.

[433] Seymour simon .op. cit, grant J.R the containerner resolution, a paper presented to the institute of transport london 1973, p6.

أورده عبد القادر حسين عطير، مرجع سابق، ص14.

[434] -Incoterms, International commercial terms

للتفصيل أكثر حولها راجع توام زاهية، زرزاي سعاد، مصطلحات التجارة الدولية "الانكوترمز" قراءة في إصدار 2020، مجلة المنهل الاقتصادي المجلد 4، العدد1، يونيو 2021، ص 316 وما بعدها.

بن عثمان فريدة، النظام القانوني للصيغ التجارية الدولية، أطروحة دكتوراه في القانون الدولي العام والخاص، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان 2016-2017.

[435] - راجع عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، ص126.

والإشكالات التي طرحتها سفن الحاويات وحاويات الشحن من الناحية العملية لا يقل عما ثار من خلاف قانوني حول تحديد طبيعتها القانونية، هل هي وسيلة تغليف بحيث ينبغي معاملتها معاملة البضاعة، أم أنها وسيلة نقل وتعتبر بمثابة ملحق من ملحقات السفينة وبالنتيجة يجوز الحجز عليها عند الحجز على السفينة.

يذهب الاتجاه الأول إلى اعتبار الحاوية وسيلة لنقل البضاعة، باعتبار الحاوية جسم معدني كبير يمثل من الناحية الوظيفية جزءا من السفينة يقوم بدور عنبر البضاعة المتحرك التابع للسفينة[436]، أو البديل الحديث لعنبر السفينة[437]، وبهذا المعنى فإن الناقل يلتزم بدفع تعويض كامل عن الضرر لأنه لا يحق له الاستفادة من الحد الأقصى للتعويض إلا في حالة الضرر الذي يصيب البضائع نفسها[438]، إلى جانب أن هذه المقاربة توسع من مسؤولية مجهز السفينة خارج حدود إطار الرحلة البحرية، وفي هذا الإطار قرر القضاء الأمريكي مسؤولية مجهز السفينة عن دفع تعويض لأحد العمال عما لحق به من أذى أثناء عملية فرز البضاعة المفرغة من إحدى الحاويات في مكان بعيد عن مكان رسو السفينة، على أساسا أن الحاوية هي البديل الحديث لعنبر السفينة وأن شحن وإفراغ الحاوية متصل بشحن وإفراغ السفينة[439].

في حين يرى الاتجاه الثاني أن الحاوية وسيلة تغليف والعلة في ذلك أنها تحتاج إلى وسيلة نقل لنقلها من مكان لآخر، وفي هذا الإطار قضت محكمة المجموعة الأوربية أن الحاوية ليست وسيلة نقل وإنما هي طريقة تغليف من نوع جديد، ويترتب عن ذلك أن تصبح الحاوية في مقام البضائع وبالتالي تسمح للمجهز في حالة إصابتها بالضرر بالاستفادة من الحد الأقصى للتعويض[440] .

المحور الثاني: اتفاقيتا جنيف للحاويات لعام 1972

سبقت اتفاقيتا 1972 جهود تحضيرية إقليمية ودولية متعددة امتدت لسنوات، إذ كانت اللجنة الاقتصادية لأوروبا التابعة للأمم المتحدة قد اعتمدت منذ أواخر الستينيات سلسلة من القرارات والتوصيات المتعلقة بتيسير نقل الحاويات وتوحيد شروطها الفنية تمهيدا لإبرام اتفاقية عالمية شاملة، كما كانت هناك اتفاقية جمركية سابقة أضيق نطاقا معنية بالحاويات صدرت في خمسينيات القرن الماضي في إطار أوروبي محدود قبل أن يتضح لاحقا أن التوسع السريع في استخدام الحاويات على الصعيد العالمي يستلزم استبدالها باتفاقية ذات طابع دولي، وقد شكلت هذه المرحلة التحضيرية أرضية خصبة مهدت لنجاح مؤتمر عام 1972 في التوصل إلى نصي الاتفاقيتين المعروضتين في هذه الدراسة خلال فترة زمنية قياسية نسبيا مما يعكس أثر التوقيت والسياق التفاوضي على مدى النجاح العملي لأي معاهدة دولية بصرف النظر عن جودة صياغتها التشريعية.

أولا-الاتفاقية الدولية للحاويات الآمنة لعام 1972 (CSC) وتعديلاتها

اعتمدت الاتفاقية الدولية للحاويات الآمنة (International Convention for Safe Containers) في مؤتمر دولي عقد في جنيف في الثاني من دجنبر 1972، بدعوة مشتركة من الأمم المتحدة والمنظمة البحرية الدولية، بعد أعمال تحضيرية شاركت فيها اللجنة الاقتصادية لأوروبا، وتعد هذه الاتفاقية حجر الزاوية في الإطار القانوني الدولي المتعلق بالسلامة الفنية للحاويات.

حيث تسعى اتفاقية 1972 إلى تحقيق هدفين رئيسيين متكاملين، الأول هو الحفاظ على مستوى عال من سلامة حياة الأشخاص أثناء عمليات مناولة الحاويات ونقلها وتنضيدها، من خلال وضع إجراءات اختبار مقبولة ومتطلبات متعلقة بمتانة الهيكل ثبتت كفاءته عبر الزمن، أما الهدف الثاني فيتمثل في تيسير النقل الدولي للحاويات عبر توفير قواعد سلامة دولية موحدة تطبق على قدم المساواة على جميع وسائط النقل السطحي، وبذلك يتفادى تعدد الاشتراطات الوطنية المتضاربة.

---

[436] - راجع عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، ص23.

[437] - راجع عبد القادر حسين العطير، مرجع سابق، ص23.

[438] - سوزان علي حسن، الطابع الخاص لمسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع المشحونة على سطح السفينة، دراسة مقارنة، مجلة العلوم القانونية، السنة الولى العدد الثاني، يوليوز 2013، ص133.

[439] - عطاء الله غريبي: "توقيع الحجز على السفن في التشريع البحري الجزائر"، رسالة ماستر جامعة وهران -السانية، السنة الجامعية 2008-2009، ص91.

[440] - سوزان علي حسن، الطابع الخاص لمسؤولية الناقل البحري عن نقل البضائع المشحونة على سطح السفينة، دراسة مقارنة، مجلة العلوم القانونية، السنة الأولى العدد الثاني، يوليوز 2013، ص133.

تلزم الاتفاقية كل حاوية تدخل ضمن نطاق تطبيقها بالحصول على لوحة اعتماد للسلامة تثبت عليها بشكل ظاهر، وتتضمن بيانات فنية أساسية كالوزن الإجمالي الأقصى المسموح به وقدرة التكديس.

كما تلزم الدول الأطراف بإخضاع الحاويات لفحوص دورية للتأكد من استمرار مطابقتها لمتطلبات السلامة، مع منح سلطات الرقابة في دولة الميناء صلاحية حجز أي حاوية تتضح خطورتها إلى حين إصلاحها.

وقد خضعت اتفاقية 1972 لمجموعة من التعديلات بشكل استجاب للمتطلبات التي عكسها تنزيل الاتفاقية، فقد جاءت تعديلات عام 1981**441**، التي دخلت حيز النفاذ في الأول من دجنبر من العام ذاته، لمعالجة إشكالية عملية تتصل بإخضاع الحاويات القائمة أصلا وقت اعتماد الاتفاقية لنظام لوحة اعتماد السلامة، عبر منح مهلة انتقالية لاستكمال تركيبها بحلول سنة 1985، ليحدد تاريخ الفحص التالي للحاوية بحلول فاتح يناير 1987.

وفي سنة 1983**442** تم تعديل الاتفاقية من خلال تمديد الفترة الفاصلة بين عمليات إعادة الفحص الدورية إلى ثلاثين شهرا عوض أربعة وعشرين شهرا، وإتاحة الخيار بين نظام الفحص الدوري التقليدي أو برنامج فحص مستمر معتمد، بما حقق مرونة تشغيلية إضافية وذلك اعتبارا من مطلع سنة 1984.

وفي سنة 1991**443** عالجت الاتفاقية إشكالية تضليل بيانات الوزن الإجمالي الأقصى للحاوية، وألزمت بإزالة لوحة السلامة متى أصبحت باطلة.

ونظمت اعتماد الحاويات المعدلة وحاويات الصهاريج، حيث وضعت هذه التعديلات، لأول مرة، إجراءات خاصة لاعتماد نوعين من الحاويات غير النمطية وهي الحاويات المعدلة أي الحاوية القياسية التي يجرى عليها تعديل هيكلي بعد اعتمادها الأصلي كإضافة فتحات تهوية أو تغيير في تصميم الأبواب، بحيث تستوجب إعادة اعتماد، وحاويات الصهاريج المخصصة لنقل السوائل والغازات، والتي تختلف بطبيعتها الهيكلية عن حاوية الشحن الجافة العادية وتحتاج بالتالي إلى معايير اعتماد مستقلة وذلك اعتبارا من بداية سنة 1993.

أما التحول الأبرز في مسار الاتفاقية فتجسد في تعديلات دجنبر 2010**444**، التي استحدثت مواصفات جديدة للوحة السلامة تماشيا مع معيار الأيزو 6346، وأضافت ملحقا ثالثا كاملا معنيا بالرقابة والتحقق زود سلطات التفتيش الميداني بمعايير عملية لتقييم سلامة العناصر الإنشائية الحساسة في الحاوية أثناء الخدمة، ناقلة بذلك الاتفاقية من الاكتفاء بضبط الاعتماد الأولي إلى تكريس رقابة مستمرة طوال دورة حياة الحاوية، وذلك اعتبارا من بداية سنة 2012.

واستكملت تعديلات سنة 2014**445** هذا المسار بإدخال تعريفات موحدة في الملحقين الأول والثاني، ومحاذاة جميع الوحدات الفيزيائية مع النظام الدولي للوحدات**446**، وإضافة قائمة إلى الملحق الثالث تحدد العيوب التي لا تستوجب إخراج الحاوية من الخدمة فورا بل تكتفي بتدابير سلامة إضافية.

.- International Maritime Organization (IMO), International Convention for Safe Containers, 1972 (CSC), Fourth Edition, London, IMO, 1996, p. IV441

وتجدر الإشارة إلى أن معظم المراجع تورد تعديلات سنة 1981 ضمن النصوص المحينة للاتفاقية، دون أن تفرد لها تاريخا محددا أو تشير صراحةً إلى تاريخ إدخالها.

442 - International Maritime Organization (IMO), Maritime Safety Committee, Resolution MSC.3(48), "Adoption of Amendments to the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972", adopted on 13 June 1983, MSC 48/25, Annex 43.

443 - International Maritime Organization (IMO), Maritime Safety Committee, Resolution MSC.20(59), "Adoption of Amendments to the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972", adopted on 17 May 1991, MSC 59/33, Annex 8.

444 - International Maritime Organization (IMO), Maritime Safety Committee, Resolution MSC.310(88), "Adoption of Amendments to the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972", adopted on 3 December 2010, MSC 88/26/Add.1, Annex 4, para. 2, p. 1.

445 - International Maritime Organization (IMO), Maritime Safety Committee, Resolution MSC.355(92), "Amendments to the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972", adopted on 21 June 2013.

446 - للإشارة صدرت سنة 1993 تعديلات همت توحيد وحدات القياس بجعلها متوافقة مع النظام الدولي للوحدات SI لكن هذه التعديلات لم تدخل حيز التنفيذ، حيث لم تستجمع النصاب المطلوب فبقيت التعديلات معلّقة دون أثر قانوني فعلي.

ويكشف هذا التسلسل التطوري، في مجمله، عن انتقال تدريجي في فلسفة الاتفاقية من نظام تنظيمي ثابت يعنى أساسا بشروط الاعتماد الأولي، إلى منظومة رقابية حية ومتجددة تواكب دورة حياة الحاوية الكاملة، وهو ما يجسد عمليا آلية الإحالة إلى معيار متغير التي بوصفها سمة مميزة لتفاعل القانون مع المعايير الفنية القابلة للتحديث الدوري.

وعلى المستوى المغربي، انضم المغرب إلى الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لسنة 1972 (CSC) بإيداع وثيقة الانضمام لدى الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية بتاريخ 5 يوليوز 1990، وأصبحت الاتفاقية نافذة بالنسبة إليها بتاريخ 5 يوليوز 1991[447]، بما جعل المغرب طرفا متعاقدا في منظومة دولية ترمي إلى توحيد معايير سلامة الحاويات المستخدمة في النقل الدولي، من خلال إخضاعها لإجراءات موحدة للاختبار والفحص والاعتماد والصيانة، وإقرار مبدأ الاعتراف المتبادل بلوحة اعتماد السلامة التي تمنحها إدارة إحدى الدول الأطراف.

وبالنظر إلى تاريخ انضمام المغرب، فقد انضم إلى الاتفاقية في ظل سريان تعديلات 1981 و1983، التي كانت قد دخلت حيز النفاذ قبل تاريخ انضمامه، ثم أصبح خاضعا للتعديلات اللاحقة التي دخلت حيز النفاذ بعد ذلك، وبذلك، فإن الإطار الاتفاقي الذي يحكم التزامات المغرب في مجال سلامة الحاويات لا يقتصر على النص الأصلي لاتفاقية CSC لسنة 1972، وإنما يتعين تحديده بالرجوع إلى الاتفاقية في صيغتها المعدلة بالتعديلات التي دخلت حيز النفاذ، مع استبعاد التعديلات التي لم تستوف شروط نفاذها الدولي.

أما فيما يتعلق بالنشر في الجريدة الرسمية، فلم يتسن، في حدود المصادر الرسمية المتاحة التي تم التحقق منها، العثور على نص منشور يثبت نشر هذه الاتفاقية في الجريدة الرسمية، ولذلك يظل تاريخ الانضمام والنفاذ بالنسبة للمغرب ثابتا على المستوى الدولي بموجب سجل المعاهدة.

وتثير مسألة عدم نشر بعض الاتفاقيات الدولية التي ارتبط بها المغرب إشكالا يتعلق بالتمييز بين الالتزام الدولي للدولة والأثر الداخلي للمعاهدة، فاستكمال المغرب لإجراءات التصديق أو الانضمام وإيداع وثيقة الانضمام لدى الجهة الدولية المختصة يرتب، من حيث الأصل، التزاما دوليا في مواجهة الدول الأطراف الأخرى، ولا يؤدي عدم نشر المعاهدة في الجريدة الرسمية إلى انتفاء صفة المغرب كدولة طرف فيها على المستوى الدولي.

غير أن الوضع يختلف عند بحث آثار المعاهدة داخل النظام القانوني المغربي، ولا سيما من حيث ترتيبها لمرتبة تسمو بها على التشريع الوطني، ذلك أن تصدير دستور المملكة المغربية، الذي يشكل جزءا لا يتجزأ منه، يقرر سمو الاتفاقيات الدولية التي صادق عليها المغرب، وفي نطاق أحكام الدستور وقوانين المملكة وهويتها الوطنية الراسخة، على التشريعات الوطنية «فور نشرها»، بما يجعل النشر عنصرا ذا أهمية دستورية في ترتيب هذا الأثر الداخلي.

ومن ثم فإن عدم نشر اتفاقية دولية لا يبرر القول بعدم التزام المغرب بها على المستوى الدولي، لكنه يثير، على مستوى القانون الداخلي، مسألة مدى إمكانية الاحتجاج المباشر بأحكامها وترتيبها لآثارها في مواجهة المخاطبين بأحكامها.

ومن منظور القانون الدولي العام، لا تجعل اتفاقية فيينا لقانون المعاهدات لسنة 1969 من نشر المعاهدة في الجريدة الرسمية للدولة الطرف في الاتفاقية شرطا لقيام الالتزام الدولي الناشئ عنها، إذ يكفي من حيث الأصل، أن تعبر الدولة عن رضاها بالالتزام بالمعاهدة وفق إحدى الطرق المعترف بها دوليا، وأن تستوفي المعاهدة شروط دخولها حيز النفاذ بالنسبة إليها، حتى تصبح المعاهدة ملزمة لها على الصعيد الدولي.

ويجد هذا المبدأ أساسه، بوجه خاص، في المادة 24 من الاتفاقية المتعلقة بدخول المعاهدة حيز النفاذ، وفي المادة 26 ومؤداها أن كل معاهدة نافذة تلزم أطرافها ويجب تنفيذها بحسن نية، فضلا عن المادة 27 التي لا تجيز للدولة التذرع بأحكام قانونها الداخلي لتبرير عدم تنفيذ التزاماتها.

447- United Nations, Secretariat, Document ST/LEG/SER.A/529, "Statement of Treaties and International Agreements: Registered or Filed and Recorded with the Secretariat During the Month of March 1991", New York, 1992, p. 85.
https://treaties.un.org/doc/Publication/Monthly%20Statement/1991/03/monstate.pdf

Doi : http://www.doi.org/10.63585/KIOL1453
Volume 2 Issue 10
N:12 Octobre 2026
ISSN : 3119-6411

ثانيا-الاتفاقية الدولية الجمركية المتعلقة بالحاويات لعام 1972 وتعديلاتها

تعد الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالحاويات، المعتمدة في جنيف بتاريخ 2 دجنبر 1972، أحد الصكوك الدولية الأساسية المنظمة لحركة الحاويات عبر الحدود من الزاوية الجمركية، إذ تعالج مسألتين جوهريتين، أولهما تيسير الاستيراد المؤقت للحاويات دون إخضاعها للرسوم والضرائب الجمركية، وثانيهما اعتماد الحاويات لنقل البضائع تحت الختم الجمركي دون حاجة لإعادة فحصها عند كل حدود.

وقد حلت هذه الاتفاقية محل اتفاقية سابقة أضيق نطاقا صدرت عام 1956 في إطار اللجنة الاقتصادية لأوروبا، لتنتقل بالتنظيم الجمركي للحاويات من نطاق إقليمي محدود إلى نطاق عالمي واسع الانضمام.

تتألف الاتفاقية من متن أساسي يتضمن أحكامها العامة (شروط الاستيراد المؤقت، وآلية اعتماد الحاويات، والانضمام والتحفظ والانسحاب)، ومن سبعة ملاحق فنية وإجرائية متكاملة معه.

حيث يتضمن متن اتفاقية الجمارك المتعلقة بالحاويات لسنة 1972، قبل التعديلات اللاحقة التي أدخلت عليها، قواعد نظام جمركي دولي موحد يرمي أساسا إلى تيسير النقل الدولي بالحاويات من خلال تنظيم إدخالها المؤقت، وتبسيط الإجراءات الجمركية المرتبطة بها، ووضع إطار لاعتماد الحاويات المخصصة للنقل تحت الختم الجمركي.

وتستهل الاتفاقية أحكامها بالمادة الأولى التي تحدد المصطلحات الأساسية اللازمة لتطبيقها، وفي مقدمتها الرسوم والضرائب عند الاستيراد، والإدخال المؤقت، والحاوية، والمالك، والمستغل، والنقل الدولي، والنقل الداخلي، والختم الجمركي، بما يوفر أساسا مفاهيميا موحدا لتفسير باقي أحكامها.

وتتضمن المادة الثانية وسم الحاويات وفقا للقواعد المحددة في الملحق الأول، في حين تقرر المادة الثالثة التزام الدول الأطراف بمنح الإدخال المؤقت للحاويات، سواء كانت محملة بالبضائع أم غير محملة، مع مراعاة الشروط المنصوص عليها في المواد اللاحقة، وتحدد المادة الرابعة أجل إعادة تصدير الحاويات المدخلة مؤقتا في ثلاثة أشهر من تاريخ استيرادها، مع إمكانية تمديد هذا الأجل من طرف سلطات الجمارك المختصة.

كما تعالج المادة الخامسة الحالات الاستثنائية التي يتعذر فيها إعادة تصدير الحاوية، ولا سيما عند تعرضها لأضرار جسيمة أو حجزها، وتضع لها حلولا جمركية خاصة.

أما المواد السادسة إلى الثامنة، فتتجه إلى تبسيط إجراءات الإدخال المؤقت، إذ تقرر المادة السادسة كأصل، منح هذه التسهيلات دون اشتراط تقديم وثائق جمركية عند الاستيراد وإعادة التصدير ودون تقديم ضمان مع السماح للدول بموجب المادتين السابعة والثامنة بإخضاع العملية لإجراءات محددة أو اشتراط تقديم الوثائق والضمانات في الحالات التي يتعذر فيها تطبيق النظام المبسط.

وتتناول المادة التاسعة استعمال الحاويات المدخلة مؤقتا في النقل الداخلي، مع إمكانية إخضاع هذا الاستعمال للشروط المحددة في الملحق الثالث، بينما تنظم المادة العاشرة الإدخال المؤقت لقطع الغيار المخصصة لإصلاح الحاويات المدخلة مؤقتا، وتتناول المادة الحادية عشرة الإدخال المؤقت للملحقات والتجهيزات المرتبطة بالحاويات.

ويعالج الفصل الثالث، ابتداء من المادة الثانية عشرة، تنظيم اعتماد الحاويات المخصصة لنقل البضائع تحت الختم الجمركي، إذ يشترط استيفاء الحاوية للشروط الفنية المحددة في الملحق الرابع، ويحدد الملحق الخامس إجراءات اعتمادها، مع إقرار مبدأ قبول الدول الأطراف للحاويات التي سبق اعتمادها من دولة طرف أخرى، وفق الشروط المقررة في الاتفاقية.

وتستكمل المادة الثالثة عشرة هذا النظام بإحالة تفسير بعض أحكام الاتفاقية وملاحقها إلى الملاحظات التفسيرية الواردة في الملحق السادس، في حين تقرر المادة الرابعة عشرة عدم مساس الاتفاقية بالتسهيلات الجمركية الأوسع التي قد تمنحها الدول، بصورة انفرادية أو بموجب اتفاقيات ثنائية أو متعددة الأطراف، ما دامت لا تعرقل تطبيق أحكام الاتفاقية.

وتتعلق المادة الخامسة عشرة بالجزاءات المترتبة عن مخالفة أحكام الاتفاقية أو إساءة الاستفادة من التسهيلات المقررة فيها، بينما تلزم المادة السادسة عشرة الدول الأطراف بتبادل المعلومات اللازمة لتطبيق الاتفاقية، ولا سيما المعلومات المتعلقة باعتماد الحاويات وخصائصها الفنية، وتقرر المادة السابعة عشرة أن ملاحق الاتفاقية وبروتوكول التوقيع يشكلان جزءا لا يتجزأ منها.

وبذلك أقام متن الاتفاقية، في صيغته الأصلية، منظومة متكاملة تبدأ بتوحيد المفاهيم ووسم الحاويات، ثم تنظيم إدخالها المؤقت وإعادة تصديرها وتيسير إجراءاتها الجمركية، وتمتد إلى استعمالها في النقل الداخلي وإصلاحها وتجهيزها، قبل أن تنتقل إلى إخضاع الحاويات المخصصة للنقل تحت الختم الجمركي لنظام موحد للاعتماد والقبول المتبادل، مع إقرار أحكام مكملة تتعلق بالتفسير وتبادل المعلومات والجزاءات، تمهيدا للأحكام الختامية المنظمة للتوقيع والتصديق والقبول والموافقة والانضمام ودخول الاتفاقية حيز النفاذ وتعديلها والانسحاب منها.

أما بالنسبة لملاحق الاتفاقية فيحدد الملحق الأول الأحكام المتعلقة بوسم الحاويات، من خلال بيان البيانات التي يتعين تثبيتها عليها بصورة دائمة وفي مكان مناسب وظاهر، ولا سيما هوية المالك أو المستغل الرئيسي، وعلامات الحاوية وأرقام تعريفها ووزنها الفارغ، بما يسمح بالتحقق من هويتها وتتبعها.

وخصص الملحق الثاني لتنظيم إجراءات الإدخال المؤقت للحاويات المنصوص عليها في المادة السابعة من الاتفاقية، ولا سيما ما يتعلق بوسائل مراقبة حركتها والالتزامات الواقعة على المالك أو المستغل أو من يمثلهما، بما في ذلك تقديم المعلومات المتعلقة بدخول الحاويات وخروجها والوفاء بالرسوم والضرائب المستحقة عند الإخلال بشروط الإدخال المؤقت.

أما الملحق الثالث، فيحدد الشروط التي يجوز للدولة الطرف فرضها على استعمال الحاويات المدخلة مؤقتا في النقل الداخلي، وفي مقدمتها أن يتم النقل عبر مسار معقول ومباشر إلى المكان الذي ستحمل فيه البضائع المعدة للتصدير أو إلى المكان الأقرب إليه، وألا تستعمل الحاوية في النقل الداخلي إلا مرة واحدة قبل إعادة تصديرها.

ويكتسب الملحق الرابع أهمية خاصة من الناحية الفنية، إذ يضع النظام المتعلق بالشروط التقنية الواجب توافرها في الحاويات المقبولة للنقل الدولي تحت الختم الجمركي، بما يضمن عدم إمكانية إخراج البضائع من الجزء المختوم أو إدخالها إليه دون ترك آثار ظاهرة للعبث أو دون كسر الختم الجمركي، فضلا عن ضمان إمكانية وضع الأختام الجمركية بصورة بسيطة وفعالة، وانتفاء المساحات الخفية التي يمكن استخدامها لإخفاء البضائع، وإتاحة جميع الأماكن التي يمكن أن تحتوي على بضائع للفحص الجمركي.

ويستكمل الملحق الخامس هذا النظام من خلال تحديد إجراءات اعتماد الحاويات المستوفية للشروط الفنية المقررة في الملحق الرابع، سواء في مرحلة التصنيع عن طريق اعتماد نوع التصميم، أو بعد التصنيع بصورة فردية أو بالنسبة إلى عدد محدد من الحاويات من النوع ذاته، مع تنظيم شهادة الاعتماد ولوحة الاعتماد التي يتعين وضعها على الحاويات المعتمدة.

أما الملحق السادس، فيتضمن الملاحظات التفسيرية التي ترمي إلى بيان مضمون بعض أحكام الاتفاقية وملاحقها وتوضيح نطاقها وتطبيقها، ولا سيما ما يتعلق بالشروط الفنية لاعتماد الحاويات للنقل تحت الختم الجمركي، دون أن يكون من شأن هذه الملاحظات تعديل أحكام الاتفاقية أو ملاحقها.

ويخصص الملحق السابع لتحديد تكوين لجنة الإدارة ونظامها الداخلي، بما يشمل قواعد تشكيلها، واجتماعاتها، وإجراءاتها، وكيفية اتخاذ قراراتها في إطار الاختصاصات المخولة لها بموجب الاتفاقية.

وبذلك تتكامل الملاحق السبعة في إقامة منظومة تفصيلية تبدأ بتحديد هوية الحاوية وبياناتها التعريفية، مرورا بتنظيم إدخالها المؤقت واستعمالها في النقل الداخلي، ثم إخضاع الحاويات المخصصة للنقل تحت الختم الجمركي لشروط فنية دقيقة وإجراءات موحدة لاعتمادها، وانتهاء بوضع قواعد تفسيرية وتنظيمية تكفل حسن تطبيق الاتفاقية واستمرار آليات إدارتها في إطار لجنة الإدارة.

ويكتسب هذا التوزيع بين متن وملاحق أهمية عملية بالغة، لأنه هو الأساس الذي تبنى عليه آلية التعديل المزدوجة التي تتيحها الاتفاقية، حيث تنص الاتفاقية على مسارين منفصلين لتعديلها بحسب الجزء المطلوب تعديله، مسار عام لتعديل متنها الأساسي أو أي من ملاحقها (المادة 21)، ومسار خاص مبسط يقتصر على تعديل الملاحق الأول والرابع والخامس والسادس تحديدا (المادة 22).

وأدخلت تعديلات عدة على الاتفاقية الجمركية الدولية للحاويات لعام 1972 حيث انصبت تعديلات سنة 1981**448** على الملحقين الرابع والسادس، ، حيث تم على مستوى الملحق الرابع تحديث عدد من المتطلبات المتعلقة بالبنية الإنشائية للحاويات، ولا سيما الشروط الخاصة بالأبواب وأجهزة الإغلاق المنصوص عليها في المادة 2 (ب) ، التي أوجبت تجهيزها بجهاز يسمح بتثبيت الختم الجمركي، على أن يكون مصمما بطريقة تحول دون إمكانية نزعه واستبداله من خارج الحاوية دون أن يترتب عن ذلك ظهور آثار مرئية تدل على العبث به.

كما شملت التعديلات الشروط المتعلقة بفتحات التهوية والتصريف، بموجب المادة 2 (ج)، إذ أخضعت لمتطلبات تقنية ترمي إلى منع الوصول إلى داخل الحاوية، مع اشتراط أن تكون الوسائل المستخدمة لتحقيق ذلك مصممة بحيث لا يمكن إزالتها من الخارج دون ترك آثار ظاهرة.

وامتدت التعديلات كذلك إلى الحاويات المغطاة بالألواح، من خلال تحديد متطلبات فنية تتعلق بمواصفات الخياطة ووسائل التثبيت وشروط التداخل والاتصال بين الأغطية وأجزاء الحاوية الصلبة، بما يضمن سلامة الختم الجمركي ويحول دون الوصول إلى البضائع دون ترك آثار يمكن معاينتها.

أما الملحق السادس، فقد شملت تعديلات سنة 1981 الملاحظات المتعلقة بالأجهزة الموصلة الواردة في المادة 1 منه ولا سيما ما يرتبط بالبراغي والمسامير والصواميل وغيرها من وسائل الوصل، وشروط تركيبها من الخارج إلى الداخل وتأمين تثبيتها من الجهة الداخلية للحاوية بما يحول دون إمكانية العبث بها أو نزعها من الخارج دون ترك آثار.

كما تناولت التعديلات الحاويات الخاصة المشار إليها في المادة 1(د) من الملحق السادس، ومن بينها الحاويات المعزولة والمبردة وصهاريج السوائل، مع مراعاة الخصائص الإنشائية والتقنية التي تميز كل نوع منها ومدى توافقها مع متطلبات النقل الدولي تحت الختم الجمركي.

وقد دخلت هذه التعديلات حيز النفاذ في 8 مارس 1983، وتكشف هذه التعديلات، في مجملها، عن توجه واضح نحو تعزيز الضمانات التقنية لنظام النقل الدولي للحاويات تحت الختم الجمركي، من خلال إحكام المتطلبات المرتبطة بسلامة هيكل الحاوية ووسائل إغلاقها وفتحاتها ووسائل وصل مكوناتها، بما يضمن عدم إمكانية الوصول إلى البضائع الخاضعة للرقابة الجمركية أو العبث بها دون ترك آثار مادية ظاهرة.

بعد ذلك أدخلت تعديلات سنة 1988، وقد انصبت هذه التعديلات على المادة 1(ج) من الاتفاقية والملحق السادس، في إطار مواكبة التطور التقني الذي عرفته صناعة الحاويات وتنوع استعمالاتها في مجال النقل الدولي.

فقد شملت المادة 1(ج) المتعلقة بتعريف «الحاوية» تحديثاً لهذا التعريف من خلال إدراج توضيحات تستوعب بعض الأنماط الإنشائية الخاصة، ولا سيما الحاويات المفتوحة جزئيا والأجسام القابلة للفك، بما يضمن اتساق المفهوم الاتفاقي للحاوية مع التطورات التي طرأت على بنيتها واستخداماتها العملية. كما امتدت التعديلات إلى الملحق السادس، الذي يتضمن الملاحظات التفسيرية للأحكام التقنية للاتفاقية، حيث أدخلت توضيحات فنية بشأن الحاويات المفتوحة جزئيا موضحة أنها تتكون عادة من

448- United Nations, *Customs Convention on Containers, 1972, Depositary Notification C.N.358.1981.TREATIES-1 (8 December 1981),amendments to Annexes 4 and 6, in force 8 March 1983.
https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-A-15&chapter=11&clang=_en

أرضية وهيكل علوي يحدد مساحة تحميل تعادل، من حيث الوظيفة، مساحة التحميل المتاحة في الحاوية المغلقة، وأنها تستخدم بوجه خاص لنقل البضائع الضخمة، ومن ذلك السيارات.

كما وسعت الملاحظات التفسيرية نطاق الأجهزة والمعدات التابعة للحاوية ليشمل مختلف التجهيزات التي يمكن أن تكون مرتبطة بوظيفتها أو بعملية نقل البضائع، ومن بينها أجهزة التحكم في درجة الحرارة، وأجهزة تسجيل الصدمات، والحواجز الداخلية، والمنصات، والأرف، وغيرها من المعدات المماثلة. وقد دخلت هذه التعديلات حيز النفاذ 1 دجنبر 1988**449**، بما يؤكد أن الغاية منها لم تقتصر على مجرد تحيين المصطلحات التقنية، وإنما اتجهت كذلك إلى توسيع نطاق المفهوم الاتفاقي للحاوية بما يستجيب لتطور تقنيات النقل وتعدد الأشكال والتجهيزات التي أصبحت تدخل في بنيتها أو ترتبط بوظيفتها، مع الحفاظ على الإطار القانوني الموحد الذي يحكم استخدامها في النقل الدولي تحت الرقابة الجمركية.

شملت التعديلات المدخلة سنة 1994، والتي دخلت حيز النفاذ في 10 مارس 1994**450**، تعديلات جوهرية مست جوانب مؤسساتية وتقنية متعددة من نظام الاتفاقية، وذلك من خلال تعديل عدد من أحكام متنها وإدخال مقتضيات جديدة إلى ملحقاتها.

فعلى مستوى النص الأساسي للاتفاقية، شملت التعديلات المادة 1 المتعلقة بالتعريفات، من خلال إضافة تعريف للاتحاد الجمركي أو الاقتصادي، باعتباره اتحادا يتكون من دول أطراف في الاتفاقية ويتمتع بصلاحية تشريعية ملزمة لأعضائه في المسائل الداخلة في نطاق تطبيقها.

حيث عدلت المادة 14 من خلال تنظيمها وضع الاتحادات الجمركية أو الاقتصادية، حيث أجازت اعتبار أقاليم الأطراف المتعاقدة التي تشكل مثل هذا الاتحاد إقليما موحدا واحدا لأغراض تطبيق الاتفاقية، مع تمكين الاتحاد من وضع قواعد خاصة بشأن الإدخال المؤقت واعتماد الحاويات داخل إقليمه، شريطة ألا يترتب على هذه القواعد الانتقاص من التسهيلات المقررة بموجب الاتفاقية.

وامتدت التعديلات إلى المادة 18 المتعلقة بالانضمام، بإضافة فقرة جديدة تتيح للاتحاد الجمركي أو الاقتصادي الانضمام إلى الاتفاقية بصفته طرفا متعاقدا واحدا، مع التزامه بإشعار الأمين العام للأمم المتحدة بحدود الاختصاصات التي يمارسها نيابة عن الدول الأعضاء، بما يترتب عنه مباشرة الاتحاد للحقوق والالتزامات المقررة بموجب الاتفاقية، وفقدان الدول الأعضاء، في حدود الاختصاصات المنقولة إلى الاتحاد، إمكانية ممارستها بصورة فردية، بما في ذلك حقوق التصويت والاعتراض.

كما عدلت المادة 19 المتعلقة بدخول الاتفاقية حيز النفاذ، لتوسيع نطاقها بما يشمل الاتحادات الجمركية أو الاقتصادية إلى جانب الدول.

وعلى المستوى التقني، أدخلت تعديلات مهمة على الملحق الرابع المتعلق باللوائح الإنشائية للحاويات، حيث جرى تحديث مقتضيات المادة 2، ولا سيما ما يتعلق بالبطانات الداخلية ، فأصبح تركيبها يتعين أن يتم بطريقة تحول دون إمكانية إزالتها وإعادة تركيبها دون ترك آثار مرئية، كما فرضت في الحالات التي لا تغطي فيها البطانة كامل الارتفاع أو توجد بها فجوات، ضرورة الحد من عدد هذه الفجوات إلى أدنى حد ممكن وجعلها قابلة للوصول بما يسمح بإجراء الفحص الجمركي.

كما شملت التعديلات المادة 4 المتعلقة بالحاويات المغطاة بالألواح، بإضافة فقرة جديدة تشترط أن يكون اللوح مدعوما بهيكل علوي مناسب، كالأعمدة أو الجدران أو الأقواس أو الشرائح وغيرها من العناصر المماثلة، إلى جانب تعديل الأحكام المتعلقة بالمسافات بين الحلقات والعيون، بحيث لا تتجاوز 200 ملم، مع إقرار استثناء يسمح بمسافة تصل إلى 300 ملم في بعض حالات

449- United Nations, *Customs Convention on Containers, 1972, Depositary Notification C.N.276.1988.TREATIES-1 (1 December 1988), amendments to Article 1(c) and Annex 6.

450- United Nations, Secretary-General, Depositary Notification C.N.36.1994.TREATIES-1, "Customs Convention on Containers, 1972: Amendments Proposed by the Customs Co-operation Council to the Convention and to Annexes 4, 6 and 7", 10 March 1994, p. 1. https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/1994/CN.36.1994-Eng.pdf

البناء المحددة، فضلا عن إدراج الرسمين التوضيحيين رقمي 7 و8 لبيان بعض النماذج الفنية لأنظمة التثبيت والقفل الخاصة بالحواف.

وامتدت التعديلات كذلك إلى الملحق السادس المتعلق بالملاحظات التفسيرية، حيث أدخلت تعديلات على الملاحظة المتعلقة بأجهزة التجميع، كما جرى تحديث الملاحظة المتعلقة وصلات الأبواب المتحركة وأجهزة الإغلاق، للتأكيد على ضرورة تركيب مكوناتها، بما في ذلك ألواح المفاصل والمحاور، بطريقة تحول دون إمكانية إزالتها أو تفكيكها عندما تكون الحاوية مغلقة ومختومة، دون ترك آثار مرئية، مع إضافة رسم توضيحي يبين نموذجا لمفصلة لا تستلزم حماية خاصة لمحور تثبيتها.

ولم تقتصر التعديلات على الجوانب الموضوعية والتقنية، بل امتدت أيضا إلى الملحق السابع المتعلق بقواعد إجراءات اللجنة الإدارية، من خلال إضافة فقرة جديدة إلى المادة 6 تقرر أن عدد الأصوات المخصصة للاتحاد الجمركي أو الاقتصادي عند التصويت لا يتجاوز مجموع الأصوات المخصصة للدول الأعضاء فيه التي تكون أطرافا متعاقدة في الاتفاقية.

وتعكس هذه التعديلات، في مجموعها، تطورا مهما في بنية الاتفاقية الجمركية الدولية للحاويات، إذ لم تقتصر على تحديث المتطلبات التقنية المرتبطة بأمن الحاويات وسلامتها الجمركية، وإنما استهدفت كذلك استيعاب واقع الاتحادات الجمركية والاقتصادية داخل النظام الاتفاقي، وتنظيم مركزها القانوني وآليات مشاركتها في ممارسة الحقوق والالتزامات الناشئة عن الاتفاقية، بما يعزز ملاءمة الإطار الاتفاقي للتحولات التي عرفها نظام التجارة والنقل الدوليين.

أما على المستوى المغربي، فقد انضم المغرب إلى اتفاقية الجمارك المتعلقة بالحاويات لسنة 1972، وذلك بإيداع وثيقة الانضمام لدى الأمين العام للأمم المتحدة بتاريخ 14 غشت 1990، لتصبح بذلك الاتفاقية جزءا من التزامات المغرب الدولية في المجال الجمركي والنقل الدولي للحاويات.

وقد صدر لاحقا ظهير شريف رقم 1.90.193 بتاريخ 2 غشت 2011 القاضي بنشر الاتفاقية في الجريدة الرسمية**451**، بما يكرس إدماجها في الإطار القانوني الوطني، ويكتسي انضمام المغرب إلى هذه الاتفاقية أهمية خاصة بالنظر إلى الدور الذي تضطلع به الحاويات في حركة التجارة الدولية، إذ تهدف الاتفاقية إلى تيسير استعمال الحاويات في النقل الدولي من خلال إقرار نظام جمركي يسمح بالإعفاء المؤقت من الرسوم والضرائب عند استيراد الحاويات، مع وضع ضوابط تضمن إمكانية إخضاعها للرقابة الجمركية، ولا سيما من خلال اشتراط استيفائها لمتطلبات السلامة والأمن الجمركي وقابليتها للإغلاق والختم بصورة تحول دون الوصول إلى محتوياتها دون ترك آثار ظاهرة.

وعلى المستوى التعديلات اللاحقة لاتفاقية الجمارك المتعلقة بالحاويات لسنة 1972 بالنظر إلى أن المغرب لم ينضم إلى الاتفاقية إلا بإيداع وثيقة انضمامها لدى الأمين العام للأمم المتحدة بتاريخ 14 غشت 1990، فأصبح طرفا فيها اعتبارا من 14 فبراير 1991، بذلك فإن التعديلات التي كانت قد دخلت حيز النفاذ قبل هذا التاريخ، ولا سيما تعديلات 1981 و1984 و1985 و1988، كانت قائمة ضمن الإطار الاتفاقي الذي انضم إليه المغرب، في حين أصبحت التعديلات اللاحقة لسنة 1994 وما بعدها خاضعة لآلية التعديل المنصوص عليها في الاتفاقية. وفي هذا السياق، يسري على المغرب تعديل سنة 1994 المتعلق بالملحقين الرابع والسادس، والذي دخل حيز النفاذ في 10 يونيو 1995، كما أصبحت تعديلات الملحقين الأول والرابع المقترحة سنة 2007 نافذة في 20 يوليوز 2008، بما يجعلها واجبة التطبيق على المغرب باعتباره طرفا في الاتفاقية، ثم امتد هذا التطور إلى التعديلات المعتمدة سنة 2017، والتي استهدفت بدورها الملحقين الأول والرابع، حيث تم إخطار الدول الأطراف بها في 1 غشت 2019، واعتبرت مقبولة بعد انقضاء أجل الاثني عشر شهرا دون تلقي العدد اللازم من الاعتراضات، ودخلت حيز النفاذ في 1 نونبر 2020، وبذلك فإن المغرب يخضع حاليا لنص اتفاقية الجمارك المتعلقة بالحاويات لسنة 1972 في صيغتها المعدلة بالتعديلات التي دخلت حيز النفاذ وفق الآليات المقررة فيها، مع استبعاد التعديلات التي لم تقبل أو لم تدخل حيز النفاذ، وهو ما يقتضي عند دراسة الإطار القانوني المغربي للحاويات الرجوع إلى النص الاتفاقي النافذ في صيغته المحدثة، بدل الاكتفاء بالنص الأصلي المعتمد سنة 1972.

ومن ثم فإن انضمام المغرب إلى الاتفاقية لا يقتصر أثره على مجرد الالتزام بأحكامها الإجرائية، وإنما يرتبط أيضا بتوحيد المعاملة الجمركية للحاويات وتعزيز انسيابية النقل الدولي، بما ينسجم مع مكانة المغرب كمحور للنقل والتجارة البحرية الدولية.

451- ظهير شريف 1.90.193 صادر في فاتح رمضان 1432 (2 أغسطس2011) بنشر الاتفاقية الجمركية المتعلقة بالمصندقات المحررة بجنيف في 2 ديسمبر 1972، الجريدة الرسمية عدد 6022 – 23 ربيع الأول 1433 (16 فبراير 2012).

المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية

REVUE INTERNATIONALE DES SCIENCES JURIDIQUES, ÉCONOMIQUES ET SOCIALES

INTERNATIONAL JOURNAL OF LEGAL, ECONOMIC AND SOCIAL SCIENCES

VOLUME 2 | ISSUE 10 | OCTOBRE 2026 | NUMBER 12

http://www.doi.org/10.63585/KIOL1453 | ISSN: 3119-6411

العلوم القانونية
Sciences Juridiques
Legal Sciences

العلوم الاقتصادية
Sciences Économiques
Economic Sciences

العلوم الاجتماعية
Sciences Sociales
Social Sciences

OPEN ACCESS | PEER REVIEWED JOURNAL | INTERNATIONAL SCIENTIFIC JOURNAL | QUALITY & IMPACT

Official email:
ijLessJournal@gmail.com

Official website:
www.ijlessjournal.com

بسم الله الرحمن الرحيم

Doi : http://www.doi.org/10.63585/KIOL1453
Volume 2 Issue 10
N:12 Octobre 2026
ISSN : 3119-6411

مدير المجلة

أ.د : **مصطفى الفوركي** : أستاذ زائر بكليات الحقوق في المغرب

Email : ijlessjournal@gmail.com / Tel : 00212687407665

مدير التحرير

ذ . **محمد أفقير** : متخصص في القانون المالي و الضريبي جامعة الحسن الأول بسطات

هيئة التحرير للمجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية

- أد : أحمد العلالي: عميد كلية العلوم القانونية والاقتصادية و الاجتماعية - طنجة- المغرب
-أد : رشيد الطاهر: أستاذ التعليم العالي بكلية العلوم القانونية و الاقتصادية والاجتماعية بسطات- المغرب
- أد: عبد الكريم عباد : أستاذ التعليم العالي بكلية العلوم القانونية و الاقتصادية والاجتماعية بسطات- المغرب
-أد: حسن الرحيية : أستاذ التعليم العالي بكلية العلوم القانونية و الاقتصادية والاجتماعية بفاس- المغرب
-أدة : نادية النحلي : أستاذة التعليم العالي بكلية الشريعة بفاس - المغرب
-أدة : زينب الفاسي الفهري : أستاذة التعليم العالي بكلية العلوم القانونية و الاقتصادية والاجتماعية بفاس - المغرب
- أد : عالي طوير: أستاذ التعليم العالي مؤهل بكلية العلوم القانونية و الاقتصادية والاجتماعية السويسي - المغرب
-أد : سعد بهتي: أستاذ التعليم العالي مؤهل بجامعة ابن زهر اكادير- المغرب
-أد : يونس الأزرق الحسوني: أستاذ التعليم العالي مؤهل بجامعة الحسن الأول بسطات- المغرب
-أ د: دينا إسماعيل أبو زيد : أستاذ مشارك في القانون المدني، قسم القانون الخاص كلية الحقوق، جامعة الملك عبد العزيز- السعودية
-أدة : أمال ناجي: أستاذة التعليم العالي مؤهلة بجامعة محمد الأول بوجدة- المغرب
-أدة :ناهض حنان أستاذة باحثة في فانون الأعمال جامعة الحسن الثاني الدار البيضاء – المغرب
-د : محمد الحبيب بداغ: أستاذ التعليم العالي مؤهل بجامعة القاضي عياض – المغرب
-دة :مريم خراج : أستاذة التعليم العالي مؤهلة بجامعة محمد بن عبد الله – المغرب
- دة : نهله أحمد فوزى استاذ القانون المدني المساعد بكلية إدارة الاعمال قسم القانون جامعة الحدود الشمالية- المملكة العربية السعودية
- د : أسماء مصطفى عبد القادر غنيمات : أستاذة بكلية الحقوق جامعة البلقاء التطبيقية - المملكة الاردنية الهاشمية
- أد : هشام البخفاوي : أستاذ التعليم العالي بكلية العلوم القانونية و الاقتصادية والاجتماعية جامعة ابن زهر اكادير- المغرب
- د : محمد محمد عبد اللطيف : أستاذ القانون العام كلية الحقوق جامعة المنصورة مصر
- أد : عمر عبد الله عمر أمبارك : أستاذ مشارك بجامعة سرت – ليبيا
- د : باسل علي عباس: استاذ القانون باللغة الانجليزية - جامعة القادسية – العراق
- دة : ولاء خليل حسين قديمات : أستاذة العلوم السياسية/جامعة الخليل – فلسطين
- أد : منى كامل تركي : أستاذ القانون بكليات الحقوق - بالإمارات العربية المتحدة
- أدة : حنان الانصاري : أستاذة التدبير بجامعة القاضي عياض مراكش – المغرب
- أد : محمد خلوقي : أستاذ التعليم العالي بكلية العلوم القانونية و الاقتصادية والاجتماعية بسطات – المغرب
- أد : علي بن خلفان بن علي الهنائي : أستاذ القانون الجنائي المشارك ورئيس قسم علوم الشرطة بكلية الشرطة بأكاديمية السلطان قابوس - سلطنة عمان
- أد : شعبان محمود محمد الهوارى : أستاذ القانون الجنائي المشارك كلية القانون – جامعة خليج السدرة – ليبيا
- د : نعمان عطا الله الهيتي : أستاذ القانون بكلية القانون جامعة الشارقة - الامارات العربية المتحدة
- أد : فيصل كرمات : أستاذ التعليم العالي بجامعة المولى اسماعيل - مكناس – المغرب
- أد : عبد الواحد الدافي : أستاذ التعليم العالي بجامعة شعيب الدكالي - الجديدة – المغرب

المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
International Journal of Legal, Economic, and Social sciences
Doi : http://www.doi.org/10.63585/KIOL1453
Volume 2 Issue 10
N:12 Octobre 2026
ISSN : 3119-6411

كلمة افتتاحية

يسعد هيئة تحرير المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية أن تقدم لقرائها الكرام وباحثيها الأفاضل العدد الثاني عشر من هذه المجلة العلمية، الذي يأتي استكمالًا لمسار أكاديمي طموح يهدف إلى ترسيخ البحث العلمي الرصين وتعزيز الحوار المعرفي في مجالات القانون والاقتصاد والعلوم الاجتماعية.

لقد حرصت المجلة في هذا العدد على انتقاء بحوث ودراسات علمية متنوعة، عالجت قضايا راهنة وإشكالات نظرية وتطبيقية ذات أهمية بالغة، مستندة إلى مناهج علمية دقيقة ورؤى تحليلية معمقة، بما يسهم في إثراء النقاش الأكاديمي وربط المعرفة النظرية بالو اقع العملي.

ويعكس هذا الإصدار التزام المجلة بمعايير الجودة العلمية والتحكيم الأكاديمي الموضوعي، وسعيها المستمر إلى الانفتاح على التجارب البحثية الوطنية والدولية، وتشجيع الباحثين الشباب إلى جانب الخبراء والأساتذة على نشر إنتاجهم العلمي في فضاء أكاديمي جاد ومسؤول.

وإذ نتقدم بخالص الشكر والتقدير إلى جميع الباحثين الذين ساهموا بأعمالهم العلمية، وإلى السادة المحكمين على جهودهم القيمة، فإننا نأمل أن يشكل هذا العدد إضافة نوعية للمكتبة الأكاديمية، وأن يفتح آفاقًا جديدة للبحث والتفكير والتعاون العلمي.

والله ولي التوفيق.

المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية

IJLESS JOURNAL

تصدر عن المركز الدولي للدراسات القانونية والإقتصادية والاجتماعية

الفهرسة والمنصات العلمية

Google Scholar
البحث العلمي والاستشهادات

Index Copernicus International
فهرسة المجلات العلمية

IP Indexing
قاعدة بيانات المجلات

ESJIndex
فهرسة الدوريات العلمية

ScienceOpen
عرض الأبحاث واكتشافها

Root Indexing
فهرسة المجلات الأكاديمية

IMIST
المعهد المغربي للإعلام العلمي والتقني.

ResearchBib
دليل المجلات والموارد البحثية

المعرفات الرقمية والإتاحة

ORCID
المعرّف الرقمي للباحث

Crossref • DOI
المعرف الرقمي للمقالات

Scribd
إتاحة المحتوى العلمي

ISSN: 3119-6411
الرقم الدولي المعياري للدورية

مجلة علمية محكّمة

www.ijlessjournal.com

المجلة الدولية للعلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية
International Journal of Legal, Economic, and Social sciences
Doi : http://www.doi.org/10.63585/KIOL1453
Volume 2 Issue 10
N:12 Octobre 2026
ISSN : 3119-6411

محتويات العدد

محور الأبحاث باللغة العربية

الأسلحة ذاتية التشغيل القائمة على الذكاء الاصطناعي في ضوء القانون الدولي الإنساني: مدى كفاية القواعد القائمة وآفاق تطوير الحماية **الدكتور : موسى محمد مصباح حمد** استاذ مشارك – كلية القانون – جامعة النيلين - السودان نائب عميد الكلية السابق **الباحث مبارك ماجد عبد الله النعيمي** باحث في القانون الدولي والبحري والامني	11
المبادرات الوطنية كآلية لتنفيذ الالتزامات الدولية (المبادرة الوطنية لدعم الطاقة وتقليل الانبعاثات في العراق إنموذجًا) **م.د. حميد طارش ساجت** كلية القانون / جامعة اوروك	36
تمثلات المغاربة للعملية الانتخابية **الدكتور : أنوار التازي** دكتور في القانون العام والعلوم السياسية جامعة الحسن الثاني الدار البيضاء	54
بطلان الجموع العامة للشركات التجارية من خلال العمل القضائي المغربي **الدكتورة نهال اللواح** أستاذة جامعية بكلية الحقوق بطنجة الكاتبة العامة للمركز المغربي للتحكيم ومنازعات الأعمال / رئيسة تحرير المجلة المغربية للتحكيم العربي و الدولي	64
دعوى الإلغاء المتعلقة بالشواهد الإدارية الخاصة بنفي الصبغة الحبسية تعليق على قرار محكمة الاستئناف الإدارية بالرباط رقم 2932 صادر بتاريخ 31 ماي 2022 في الملف عدد 2022/7205/218 **الدكتور : عبد الخالق حماني** أستاذ مؤهل كلية العلوم القانونية والسياسية بالناظور إطار سابق بوزارة الأوقاف **الدكتور أيوب الكلاي** دكتور في القانون العام والعلوم السياسية كلية العلوم القانونية والسياسية جامعة القاضي عياض بمراكش	70
خصوصيات ومظاهر توظيف الذكاء الاصطناعي في المنازعات الرقمية **الدكتورة : عيدة أكدر** دكتورة في العلوم القانونية والسياسية جامعة محمد الخامس _الرباط	85
مفارقات الفكر السوسيولوجي الكولونيالي:نموذج شارل لوكور و لوي برونو **الدكتور محمد المرجان** أستاذ و باحث في علم الاجتماع ،جامعة ابن طفيل (سابقا) رئيس الجمعية المغربية لعلم الاجتماع الرباط المغرب	93

Doi : http://www.doi.org/10.63585/KIOL1453
Volume 2 Issue 10
N:12 Octobre 2026
ISSN : 3119-6411

الأصناف الجديد لرهن دون حيازة في القانون التجاري **الدكتور : الريكاط لحسن** دكتور في القانون الخاص، كلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية بفاس، جامعة سيدي محمد بن عبد الله.	112
طب الشغل **الدكتورة : اكرام بن اعلي قدور** دكتوراه في القانون الخاص كلية العلوم القانونية و الاقتصادية و الاجتماعية عين لشق جامعة الحسن الثاني	121
الإطار القانوني لحماية الطفل الرقمي على ضوء توصيات المجلس الأعلى للتربية والتكوين والبحث العلمي: قراءة في ضوء القانون المقارن **الدكتورة : إحسان غازي** دكتورة في القانون الخاص بجامعة القاضي عياض	129
إستراتيجية السدود بالمغرب: بين رهان الأمن المائي وإكراهات التدبير الهيكلي للمخاطر **الدكتور : فؤاد كمال** دكتور في القانون العام والعلوم السياسية جامعة عبد المالك السعدي طنجة	137
الاستثمار الأخضر بالمغرب ودور السياسات العمومية في دعم الانتقال الطاقي والايكولوجي **الدكتور : المصطفى حيان** دكتور في القانون العام والعلوم السياسية باحث في السياسات العمومية جامعة القاضي عياض، مراكش	157
الإطار القانوني الدولي للحاويات وموقعه في التشريع المغربي **الدكتور : المهدي سحاب** دكتور في القانون الخاص	176
الحماية القانونية لمعطيات الحالة المدنية في ظل التحول الرقمي للإدارة **الباحث: حمزة الزاوي السغروشني** طالب باحث بسلك الدكتوراه، جامعة سيدي محمد بن عبد الله	187
التجريم الجنائي للتحريض على ارتكاب الجرائم ونشر الأخبار الزائفة في ضوء قانون الصحافة والنشر رقم 88.13 **الباحثة :ابتسام الشرقاوي** طالبة باحثة بسلك الدكتوراه بجامعة الحسن الأول تخصص القانون الجنائي للأعمال بمختبر قانون الأعمال	197
التحول الرقمي القائم على الذكاء الاصطناعي ودوره في تمكين المرأة الأكاديمية في فلسطين: دراسة حالة الكلية الذكية الجامعية في الخليل **الباحثة آسيا القواسمي** باحثة بسلك الدكتوراه بكلية العلوم القانونية والاقتصادية والاجتماعية، طنجة، جامعة عبد المالك السعدي، المملكة المغربية **والدكتور : توفيق السعيد** أستاذ التعليم العالي، جامعة عبد المالك السعدي، المملكة المغربية	207

Doi : http://www.doi.org/10.63585/KIOL1453
Volume 2 Issue 10
N:12 Octobre 2026
ISSN : 3119-6411

219	**تحديات ملاءمة قواعد المسؤولية المدنية لأضرار الذكاء الاصطناعي في المجال الطبي** **الدكتور : نبيل سديري** عدل بمحكمة الاستئناف سطات دكتور في الحقوق **الباحثة : إيمان السريري** باحثة بسلك الدكتوراه بكلية العلوم القانونية والسياسية سطات مختبر البحث قانون الأعمال
230	**حدود معيار موطن المدعى عليه في تحديد الاختصاص القضائي الدولي في منازعات التجارة الإلكترونية** **دراسة تحليلية مقارنة في ضوء القانون المغربي والتنظيم الأوروبي** **الباحث : عبد الله سوسان** طالب باحث بسلك الدكتوراه مختبر الدراسات القانونية والاقتصادية والإجتماعية كلية العلوم القانونية والاقتصادية والإجتماعية – أيت ملول جامعة ابن زهر – أكادير

محور الأبحاث باللغة الفرنسية

244	**L'intégration d'une approche anticipative des risques environnementaux à travers la mise en œuvre du principe de précaution** **Dr . ER-RIFAI SANAA** Maître de conférences, Faculté des Sciences Juridiques et Politiques Université Sidi Mohamed Ben Abdellah de Fès
258	**La place du patient dans le système de santé : Evolution et législation** **Aziza ALMAGHRIBI** Maître de conférences l'Institut Supérieur des Professions Infirmières et Techniques de Santé (ISPITS) de Rabat
270	**« Un État actuel des relations entre l'administration fiscale et les contribuables au Maroc »** **LAMSAOUI SALAHEDDINE** Docteur en droit privé bilingue

محور الأبحاث باللغة الانجليزية

292	**Just transition: measuring efficacy and adaptation in Africa in the context of the Euro-African partnership for a sustainable energy transition** **Dr.Sefrioui Sarra** Enseignante-chercheuse à la Faculté des sciences juridiques, économiques et sociales de Tanger, Université Abdelmalek Assadi **Lahssini Samira** CED, Doctorante en droit public, Faculté des sciences juridiques, économiques et sociales de Tanger, Université Abdelmalek Assadi

Doi : http://www.doi.org/10.63585/KIOL1453
Volume 2 Issue 10
N:12 Octobre 2026
ISSN : 3119-6411

307 Calquing as a Functional Legal Translation Procedure: French-Mediated Arabic-English Translation in Moroccan Private Legal Documents

Omar El Ghazi
Hassan II University of Casablanca
National Higher School of Art and Design, Language and Linguistic Studies Laboratory, Faculty of Arts and Humanities Ain Chock