

دور الحاويات في المساس بالأمن و السلامة البحرية

فماز ليلي♦

مقدمة:

تعددت أساليب و طرق النقل البحري و مرّت بمراحل متنوعة، ابتداء من الطرق التقليدية المعتمدة على نقل البضائع على المسطحات المائية إلى غاية ابتكار أسلوب النقل بالحاويات الذي أدى إلى خلق ثورة في مجال صناعة النقل. فنتيجة للمستجدات و التطورات المتلاحقة في أنماط التجارة البحرية، أصبح النقل بالحاويات يمثل الحصّة الأكبر في شحن البضائع على مستوى العالم نظرا للخدمة التي قدّمها لمنظومة النقل المتمثلة في النقل من الباب إلى الباب، الذي يسمح للنقل البحري بالسيطرة الكاملة على البضائع من خلال جميع مراحل نقلها عبر وسائط النقل المختلفة ، و هكذا أصبحت الحاويات الوسيلة المثلى للنقل الدولي بوسائط نقل متعددة و أصبحت سفينة الحاويات وسيلة النقل الرئيسية في الرحلات البحرية.

غير أن تأدية الحاويات لوظيفتها بصورة فعالة يستوجب ضمان سلامتها من أيّ فقد أو تلف أو خسائر خلال تداولها مما يؤدي إلى سلامة البضائع المعبئة بها، و كذا سلامة النقل البحري. لذلك من الضروري التساؤل عن المبادئ و الأسس الصحيحة الواجب التقيد و الالتزام بها في صنع الحاويات و عمليات شحن و مناولة البضائع المنقولة لضمان هذه السلامة؟

من جانب آخر، فإن امتيازات الحاويات أدّى إلى إمكانية استغلالها أسوء استغلال للقيام ببعض الأعمال غير المشروعة، مما أدى إلى مخاطر أمنية. و

♦ أستاذة مساعدة "أ"، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة تلمسان.

أصبحت بذلك مصدر قلق. فكيف أثرت الحاويات على أمن النقل البحري وماهي التدابير اللازم اتخاذها لمعالجة أمن الحاويات؟

هي إشكاليات سنحاول الإجابة عنها من خلال هذا البحث متبعين الخطة التالية:

المبحث الأول: ماهية الحاويات ونظامها القانوني

المطلب الأول: مفهوم الحاويات

الفرع الأول: المفهوم المادي للحاويات

الفرع الثاني: المفهوم القانوني للحاويات

المطلب الثاني: امتيازات الحاويات و نظامها القانوني .

الفرع الأول: امتيازات الحاويات

الفرع الثاني: النظام القانوني للحاويات

المبحث الثاني : الجانب الأمني للنقل بالحوايات

المطلب الأول: أثر الحاويات على سلامة النقل البحري.

الفرع الأول: سلامة الحاويات

الفرع الثاني: تعبئة الحاويات وشحنها

الفرع الثالث: سقوط الحاويات بحرا:

المطلب الثاني : أثر التحوية على أمن النقل البحري

الفرع الأول : استعمال الحاويات لأغراض الهجرة السرية والتهرب

الفرع الثاني : معالجة أمن الحاويات

خاتمة

المبحث الأول : ماهية الحاويات ونظامها القانوني.

قبل الخوض في أثر الحاويات على سلامة و أمن النقل البحري، يلزمنا أولا التعرف على الحاويات نفسها. "المطلب الأول". وتحديد أثر استخدامها على

النقل. لنتطرق بعد ذلك للنظام القانوني الذي يحكم الحاويات سواء على المستوى الداخلي أو الدولي "المطلب الثاني".

المطلب الأول : مفهوم الحاويات.

نظرا لخصوصية الحاوية وجب الإحاطة بها ، بالوقوف عند مفهومها المادي، وطرح أهم التعريفات التي نسبت إليها "فرع أول"، وكذا تحديد مفهومها القانوني بغية تكييفها "فرع ثاني".

الفرع الأول : المفهوم المادي للحاويات:

تعددت التعريفات الواردة بشأن الحاويات، إلى درجة أن بعض الشراح اعتبروها أي وعاء أو شيء يصلح لأن نضع أشياء بداخله¹. وقد اعتبر العميد « Rodière » أن هذا التعريف والوارد أيضا بالقواميس الفرنسية² قضايا إلى درجة يمكن أن نعتبر معها العلبة الصغيرة التي توضع بداخلها عيدان الكبريت، حاوية، ثم يستطرد الفقيه قائلا: لو اعتبرنا هذه نكتة، وأردنا أن نكون أكثر جدية، فقد يكون صندوق النقل، وحقيبة السفر، وحقيبة اليد، مما يدخل ضمن تعريفهم للحاوية³.

¹- Ex A.tinayre, « un Machin pour mettre des trucs dedans. Winnie : « A useful thing to put thing in » : des définitions cité par Henri Schdee- le contenue juridique du conteneur-DMF 1967, p 602 et s.

مشار إليه لدى د. إبراهيم مكي ،نظام النقل بأوعية الشحن "الحاويات" ، الطبعة الأولى ، 1975، مصر، ص 11.

²- « le conteneur est un récipient de capacité et de formes diverses, utilisé pour la manutention, le stockage ou le transport de matières en Vrac ou de lots d'objets dont il permet de Simplifier l'emballage « le grand dictionnaire encyclopédique : larousse T.4 », Voir de « caisse métallique « le petit Robert », ou de grand contenant pour le transport des marchandise « Grand Robert, Dictionnaire historique de la langue Française .-«

³- R.Rodière-Un faux problème celui des containers :DMF 1968,p709 : «J'avais dit qu'une boîte d'allumettes répondait aux critères dégagé par la définition proposé, plus sérieusement, il faisait remarquer que les définitions de dictionnaires conviendraient tout aussi bien(ou tout aussi mal) à une malle, une cantine ou une valise. ». cité par Veaux- Fournerie

أما المعاهدات الدولية، فقد أوردت تعريفات للحاوية على الوجه الآتي:

أ-تعريف اتفاقية سلامة الحاويات لـ 1972¹: « الحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل ودون عملية إعادة تحميل وسيطة ولكي تجري رصرتها و/أو مناولتها بسرعة بحيث تكون مزودة بتجهيزات ركنية لهذه الأغراض وذات حجم تكون فيه المساحة المحصورة بالأركان السفلية الخارجية الأربعة:

إما ① 14 مترا مربعا على الأقل "150 قدما مربعا".

أو ② 7 أمتار مربعة على الأقل "75 قدما مربعا" إذا كانت مزودة بتجهيزات ركنية عليا. ولا يشمل تعريف الحاوية العربات "المركبات" أو العبوات إلا أنه يضم الحاوية المحمولة على هياكل.

ب-تعريف اتفاقية اسطنبول لـ 1990²: عرفت هذه الاتفاقية

الحاويات كالتالي: " يقصد بعبارة حاوية أحد أنواع معدّات النقل "سيارة رفع ، صهريج متحرك ، أو هيكل مماثل آخروتتضمن الحاوية اللوازم والتجهيزات التي تناسب نوعها شريطة أن تكون تلك اللوازم والتجهيزات

Paulette, Veaux Daniel, Transport par conteneur, Juris-Classeur transport, Côte 05, 2003, p09

¹ - أبرمت الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات « CSC » في 2 ديسمبر 1972 ودخلت حيز التنفيذ في 1975/12/06 وهي "اتفاقية تطبق على الحاويات الموجهة للنقل الدولي باستثناء الموجهة للنقل الجوي .

² - اتفاقية اسطنبول لـ 1990 المتعلقة بالإدخال المؤقت المبرمة بتاريخ 1990-06-26 ، ومن القواعد التي وضعتها هذه الإتفاقية والتي مسّت الحاويات، نجد القبول المؤقت للحاويات لنقل البضائع داخل الإقليم الجمركي دون دفع الحقوق والرسوم الجمركية، شريطة أن تتوافر فيها الشروط المحددة في هذه الإتفاقية من علامات وضرورة الإعتماد وغير ذلك.

محمولة على الحاوية ، ولا يتضمن اصطلاح "الحاوية" السيارات أو لوازمها أو قطع غيارها ، أو مواد الطلبات وتعتبر الهياكل القابلة للتفكيك حاويات «¹.

ج-تعريف قواعد روتردام ل2008²: جاء تعريف الحاوية ضمن الفقرة 26 من المادة 1 كالاتي: "الحاوية، تعني 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".

من خلال هذه التعريفات - بالإضافة إلى تعريفات أخرى³ - نجد الاتفاق في تعريف الحاوية منصبا على كونها : أداة نقل ذات طابع دائم ، وهي صلبة بما يكفي ليتسنى استعمالها مرارا وتكرارا ، وهي مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع خلال واحدة أو أكثر من وسائط النقل من دون الحاجة إلى تحريك البضائع الموجودة بداخلها كما يتناسب تصميمها مع آليات المناولة ، إضافة إلى كونها مصممة بشكل يسهل عمليات التعبئة والتفريغ.

¹ - الملحق "ب3" الفصل الأول ، المادة الأولى ، "ج" من اتفاقية اسطنبول.

² -أصدرت الأمم المتحدة ، ممثلة بلجنة الأمم المتحدة للقانون التجاري الدولي (CNUDCI) اتفاقية جديدة تحكم عقود النقل الدولي للبضائع بالبحر كليا أو جزئيا سميت باتفاقية الأمم المتحدة المتعلقة بعقود النقل الدولي للبضائع عن طريق البحر كليا أو جزئيا ، أو قواعد روتردام ، كتسمية غير رسمية لها، الهدف منها إرساء نظام قانوني عالمي ملزم ، يدعم ويحكم عقود النقل البحري ، ويشمل أيضا النقل في وسائط أخرى مثل السكك الحديدية أو الطرق البرية أو النقل الجوي. اعتمدت الجمعية العامة للأمم المتحدة الاتفاقية في 11/12/2008 ، لينتم التوقيع عليها في مدينة روتردام بتاريخ 23/09/2009.

³ - لا يمكن إهمال تعريف المكتب الدولي للحاويات BIC والمؤسس سنة 1933 من طرف الغرفة التجارية الدولية فيعتبرها :

« Un récipient conçu pour contenir des marchandises en vrac ou légèrement emballées, spécialement en vue de leur transport sans manipulations intermédiaires, ni rupture de charge par un moyen de locomotion quelconque ou la combinaison de plusieurs d'entre eux ».

الفرع الثاني : المفهوم القانوني للحاويات.

ثار الخلاف حول التكييف القانوني للحاويات، وما إذا كانت تعتبر وسيلة من وسائل النقل un engin de transport ، كما ذهب إليه نظام النقل الدولي للحاويات بالسكك الحديدية في المادة 1/2 « RICO » ، أم من ملحقات البضاعة التي تتجمع بداخلها، كما ذهبت إليه قواعد هامبرج لـ 1978 وقواعد روتردام 2008 معتبرة إياها أداة لتجميع البضائع. وهذا الأمر يؤثر على مسؤولية متعهد النقل لأنه عند وصف الحاوية بأنها وسيلة نقل، سوف يلتزم متعهد النقل بدفع تعويض كامل عن الضرر، إذ لا يحق له الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية إلا في حالة الضرر الواقع على البضائع نفسها. أما إذا اعتبرنا أن الحاوية وسيلة تغلفة، فإن الحاوية نفسها، تعتبر في مقام البضاعة، ويسمح بذلك- في حالة إصابتها بالضرر- لمتعهد النقل بالاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية.

لا يمكن اعتبار الحاوية وسيلة نقل مستقلة، باعتبار أنها تحتاج إلى وسيلة نقل لنقلها عبر الوساطة البحرية البرية أو الجوية، وهو ما قضت به المجموعة الأوروبية CJCE بمناسبة تقدير المصاريف المتعلقة بنقل بضائع تم شراؤها في هونج كونج، وتم نقلها بطريق البحر إلى هامبرج بألمانيا ثم بطريق البحر حتى فرانك فورت، فقد كان على المحكمة تقدير ما إذا كانت الحاوية وسيلة نقل أم وسيلة تغلفة حتى تتمكن من تحديد كيفية حساب مصاريف النقل. وأجابت المحكمة بطريقة واضحة أن الحاوية ليست وسيلة نقل طبقا للمادة 15 فقرة 2 من قواعد المجموعة الأوروبية الصادرة بتاريخ 28 ماي 1980 والمتعلقة بقيمة البضائع في الجمارك¹.

¹- CJCE ;6 juin 1990 aff.c-17/89 BTL 1991 p 76, « le transport par conteneur ne peut être considéré comme un mode de transport au sens de l'article 15 §2, sous a) du règlement CEE du 28 mais 1980 relatif à la Valeur en douane des marchandises .»

فالحاوية إذن ما هي إلا طريقة للتغليف،¹ وهو ما ذهب إليه القضاء الفرنسي في عدة مناسبات، منها حكم محكمة Aix en provence بتاريخ 19/12/1979، التي اعتبرت الحاويات طريقة من طرق التغليف، مثل أي حقيبة لأمتعة المسافرين². وكذلك ما ذهبت إليه محكمة الاستئناف بباريس في 10 جوان 1986 عندما قضت أن الخلل في نظام التبريد الخاص بالحاوية المبردة، يفسر بأنه عيب في التغليف، مما يعفي الناقل من المسؤولية³.

وقد تأكد هذا الأمر في حكم صادر عن محكمة النقض الفرنسية في نوفمبر 2008 قضت فيه بأن مسألة وضع البضاعة في حاوية تمهيدا لنقلها عن طريق البحر تحكمها القواعد المتعلقة بتغليف البضاعة، فتخضع لأحكام عقد المقاوله الواردة في القانون المدني لا إلى أحكام الشحن والتفريغ. ومن ثم تنور مسؤولية الشاحن عن الأضرار التي يسببها وضع البضاعة بشكل غير ملائم مثلما يسأل عن الأضرار التي تنتج عن سوء التغليف⁴.

- سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، دار الجامعة الجديدة للنشر، مصر،¹ 2004، ص 22

² - CA .Aix en provence, 2ch, 19 déc 1979- Navire Zim Ibéria -DMF 1980, p 731, le conteneur est « un simple mode d'emballage comme l'est une valise pour les bagages d'un passager » .

³ - CA .paris, 10 juin 1986, navire Hélène Delmas DMF 1987, p 506, « la défaillance du système de refroidissement d'un conteneur frigorifique peut s'analyser en un défaut d'emballage, exonérateur de la responsabilité du transporteur .»

⁴ - Cass (Ch. com.) – 25 Novembre 2008 – Navire Husky Runner N° 07 – 17.957 obs Yves TASSEL, DMF :02-2009, N°700 : « L'emportage en conteneur d'une marchandise destinée à être transportée par voie maritime, fût-ce dans un conteneur ouvert et fourni par le transporteur maritime, n'étant pas une opération qui réalise la mise à bord de la marchandise ni une opération de reprise sous hangar et sur terre-plein qui en serait préalable ou la suite nécessaire, n'est pas une opération de manutention maritime soumise aux dispositions des articles 50 et suivants de la loi du 18 juin 1966 » .

وفي حكم آخر لمحكمة النقض الفرنسية صادر في مارس 2009، طبقت المحكمة فكرة سوء التغليف على حالة تبديل الحاويات ونقل البضاعة من حاوية إلى أخرى ورفضت المحكمة تشبيه تبديل الحاويات بتفريغ البضاعة، واعتبار الناقل مسؤولاً عنه، وإنما اعتبرته متعلقاً بتغليف البضاعة، واختيار وعاء مناسب لها، ومن ثم وضعته على عاتق الشاحن واعتبرته ضمن التزاماته¹.

إلا أن اعتبار الحاوية كطريقة للتغلفة لا تخلو من الإشكالات القانونية، فمن ناحية في حالة رجوع الحاويات فارغة، لا يمكن اعتبارها إلا بضائع، ولذا يجب أن تتم عملية نقل الحاوية فارغة بعقد نقل، بحيث يسمح للناقل البحري - في حالة الضرر - الاستفادة من التحديد القانوني للمسؤولية الذي ينطبق في حالة الضرر الواقع على البضائع، هذا في حالة ما إذا كان الشاحن هو من يقدم الحاوية للناقل، أما إذا كانت مقدمة من قبل الناقل فيتم استخدام الحاويات في هذه الحالة بموجب عقد إيجار².

من ناحية أخرى، فإن الحاويات تكون مشحونة إما ببضائع غير معبئة en Vrac، أي دون حماية إضافية. أو أن البضائع معبئة في شكل طرود. ففي الحالة الأولى لا مناص أن الحاوية تلعب دور وسيلة التعبئة والتغليف، أما في الحالة الثانية فيمكن اعتبارها وسيلة تعبئة من الدرجة الثانية³، باعتبار أن كل بضاعة مشحونة داخل الحاوية معبئة بطريقة انفرادية⁴.

¹ - Cass com, 10 mars 2009, Navire MV Panther, No 07-20084, DMF 04-2009, N°702, Obs p. Delebecque.

² - سوزان علي حسن، عقد نقل البضائع بالحاويات، المرجع السابق، ص 23

³ - وهنا يذهب عبد القادر حسين العطير إلى أنه "لو صح القول بأن الحاوية شكل من أشكال التغليف لما احتوت على سلع مغلقة، تغليفا خاصا. فلو كانت كذلك، لما احتاج الشاحنون إلى تغليف بضائعهم تغليفا أوليا": عبد القادر حسين العطير، الحاويات وأثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، 1983، مصر، ص 16.

⁴ - Comme l'a justement remarqué une décision : TI Cherbourg, 6 juill 1959, DMF 1960, p 46, « lorsque le conteneur est chargé de multiple colis, en provenance, d'expéditeurs parfois différent, pour divers destinataires,

لذلك يذهب P.Bonassies إلى أن الحاوية إذا اعتبرت وسيلة تغلفة، فهي وسيلة تغلفة من نوع جديد¹، وتضيف R.Guillond أن المفهوم المركب للحاوية، يجعلها وسيلة تغلفة وبضاعة في الوقت ذاته².

المطلب الثاني: إمتيازات الحاويات و نظامها القانوني.

إن الإيجابيات التي يحققها استخدام الحاويات في مجال النقل، سواء كان بحريا أو بوسائط أخرى "فرع أول". استدعت ضرورة التدخل بموجب نصوص قانونية تفرض ضرورة استجابة الحاويات لشروط السلامة و الأمن وتكرس هذه الإمتيازات، فتضمن عملية نقل البضائع دون عوائق أو آثار سلبية "فرع ثاني".

الفرع الأول: امتيازات الحاويات.

إن نظام الحاويات يتضمن في جوهره نقل البضاعة من المنبع إلى المصب، ويقوم على فكرة توحيد الحمولة في الحاويات ولذا فبدلا من أن تتم مناولة تلك الوحدات بشكل مجزأ فإن مناولتها، تتم بشكل موحد في وحدة واحدة، ولذا فإن عدد مرات المناولة في الموانئ، أو في مراكز إعادة الشحن تكون في حدها الأدنى، كما أصبحت الموانئ حلقة لتغيير وسيط النقل، وليست مكانا لتخزين البضائع.

عليه، من ناحية الشحن أدى استعمال الحاويات إلى توفير الكثير من المال على الشاحن إذ يمكن لسفينة الحاويات¹ أن تشحن أو تفرغ حمولتها في جزء من

aucun de ceux-ci ne reçoit livraison du conteneur, mais seulement du colis qui lui a été expédié. »

¹ - P.Bonassies, DMF 1994,p165 « S'il on veut voir dans le conteneur un emballage, il s'agit forcément d'un emballage « qui n'est pas comme les autres » et son statut juridique reflétra ce particularisme » .

² - Martine Remond Gouilloud, Droit Maritime, Ed pedone, 1993, n° 574, « le conteneur est complexe dans sa définition, C'est un emballage, mais aussi une marchandise. »

الزمن الذي تستغرقه سفينة الشحن التقليدية لإتمام أي من العمليتين ، وهكذا فإن تكاليف الشحن والتفريغ تنخفض ، كما يساعد ذلك على سرعة ومرونة تداول وانتقال البضائع إلى عدد أكبر من العملاء ، وبالتالي سرعة التسليم.

كما أنه وباعتبار الحاوية عازلة وصلبة وغير قابلة للكسر، فهي إلى حدّ الآن وسيلة التغليف الأكثر أمانا ، إذ تعتبر واقية للبضائع بحيث تقلل من خطورة هلاك وتلف البضائع فالنقل بالحاويات المبردة يسمح بالمحافظة على المواد الغذائية القابلة للتلف من الحرارة والبرودة والرطوبة ومن جميع التقلبات الجوية ، ناهيك عن الحدّ من حالات السرقة كون أنّ الحاوية تغلق بإحكام.

من ناحية النقل قدمت الحاوية الحل الأمثل لمنظومة النقل ، كونها سهّلت النقل من وسيط إلى آخر وهي معبّنة دون تفريغ وإعادة شحن محتوياتها، كما مكّنت الناقل البحري من تقليل المساحات الضائعة داخل السفينة دون خوف على البضائع الموجودة بداخلها من التلف ممّا أدى إلى استغلال السفينة على أكمل وجه.

من ناحية الموانئ البحرية ، أدّى استخدام الحاويات إلى ظهور محطات تداول الحاويات لتفريغ و شحن السفن بدلا من شركات الشحن والتفريغ النمطية، كما أدّى تطوّر سفن الحاويات إلى تطوير وزيادة طاقات محطات تداول الحاويات بالموانئ وتزويدها بمعدات حديثة لتفريغ و شحن سفن الحاويات ، وإلى إنشاء موانئ متخصصة للحاويات.²

¹ - سفن الحاويات هي سفن مصممة بطريقة خاصة لنقل الحاويات ومزودة بموجهات وذات خلايا لتسهيل مناولة الحاويات.

² - محمد صالح عبد الواحد ، التحوية والنقل ، بنك معلومات النقل البحري المصري ، المجلة الإلكترونية، عدد 5 نوفمبر 2006:

<http://www.emdb.gov.eg/Arabic/service/ebulletin/release.aspx>

الفرع الثاني : النظام القانوني للحاويات.

نظرا لاستعمال الحاويات في النقل الدولي أكثر منه في النقل الداخلي، فقد وضعت معاهدات واتفاقيات دولية تعمل على تنسيق وتسهيل هذا الاستعمال والجزائر كغيرها من الدول التي وقعت الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالحاويات قامت بوضع قواعد قانونية داخلية لتنسيق الاستعمال .

تتمثل النصوص الأساسية المتعلقة بالحاويات في التشريع الجزائري في:

*المرسوم رقم 01-78 المؤرخ في 01-21-1978 المتضمن مصادقة الجزائر على اتفاقية جنيف المتعلقة بسلامة الحاويات المبرمة في 12-1972-102¹، والمصادقة على هذه الاتفاقية يسمح بالمحافظة على درجة عالية من السلامة للعنصر البشري عند استعمال الحاويات، باعتبار أن الاتفاقية تضبط المواصفات التي يجب أن تتوفر فيها، كما أنها تمكن من تيسير عمليات النقل الدولي للحاويات من خلال توحيد لوائح السلامة الدولية لتتطبق على كافة وسائل النقل البحري مما يسمح بتجنب تضارب لوائح السلامة المختلفة.²

فقد حددت الإتفاقية الجمركية للحاويات كافة المتطلبات الواجب توفرها من الناحية الجمركية في الحاويات وكيفية التعامل معها أثناء عمليات النقل الدولية³، وتعالج أحكام هذه المعاهدة الدولية - من بين أمور أخرى - الجوانب الهامة التالية بصورة تفصيلية:

-1[تسهيلات السماح المؤقت بدخول الحاويات (محملة أو فارغة) إلى إحدى البلاد وإعادة تصديرها في غضون ثلاثة أشهر بدون تطبيق الاجراءات

¹ - ج.ر. رقم 04، المؤرخة في 24/01/1978

² - الاتفاقية الدولية للحاويات الأمانة 1972 (CSC) -تعريفات- المجلة الإلكترونية لبنك معلومات النقل البحري عدد 35 أوت 2009، ص 11.

³ - الجدير بالذكر أن بنود وأحكام هذه الاتفاقية تقتصر فقط على الحاوية نفسها المستخدمة في عملية النقل سواء أكانت فارغة أو محملة ولا تتعداها إلى الاجراءات التي تتبع تجاه البضائع الموجودة داخل الحاويات في محطات تفريغها النهائية.

المطولة التي تتبع في أحوال الاستيراد أو التصدير العادية والخطوات الواجب اتباعها في هذه الأحوال.

2- كافة الأحكام اللازم توفرها من أجل ضمان صلاحية الحاوية لنقل البضائع داخلها في عمليات النقل الدولية بضمان الأختام الجمركية الموضوعة عليها في بلد المنشأ والتي يتم قبولها من قبل السلطات الجمركية في البلدان الأخرى التي تمر بها البضاعة بدون إعادة التفتيش الجمركي عليها. وتشمل هذه الأحكام الجوانب التالية:

-الشروط والمواصفات الفنية والتصميمية المفروض توفرها في مختلف أنواع الحاويات المستخدمة من أجل التحقق من صلاحيتها لعمليات النقل.

-الخطوات الواجب اتباعها لقبول الحاويات التي تتوفر فيها الشروط والمواصفات السابقة واصدار شهادات الصلاحية للتصديق على ذلك من قبل الهيئات التي تناط بها هذه المهمة والحالات التي يتم فيها هذا التصديق .

3-العلامات والرموز واللوحات المفروض تواجدها على الحاوية من الخارج والدالة على

مالكها أو المسئول عن تشغيلها .

تحديدتها من بين الحاويات المتواجدة لدى مالكها أو المسئول عن تشغيلها.

-الوزن الفارغ لها.

صلاحيتها للنقل الدولي بضمان الأختام الجمركية لبلد المنشأ.

-الرقم المتسلسل للإنتاج المعطى من قبل المصنع.

شروط وحدود استخدام الحاوية الفارغة في حركة النقل داخل بلد العبور¹.

¹ - أ. د. أحمد محمد فرحات، مقدمة في أبعاد ومتطلبات النقل بالحاويات، مذكرة خارجية رقم 1490 ، أكتوبر 1988، مصر، ص 24.

وقد أكد المشرع الجزائري بعد ذلك على أهمية الحاويات بموجب القانون رقم 88-17 المؤرخ في 10 ماي 1988 المتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، حيث نصت المادة 42: "يجب على الإستثمارات الخاصة بالتجهيزات والهيكل القاعدية في مجال نقل البضائع أن تتكفل بالحاجات التي تنشأ عن إستعمال مناهج تصريف البضائع التي تقلل من تكرارية انقطاع الحمولة وتزيد في السرعة وفي شروط الأمن وتحسّن بوجه عام مردودية نظام النقل وسيولته."

*المرسوم الرئاسي رقم 03-98 المؤرخ في 12/01/1998 المتضمن المصادقة على الاتفاقية المتعلقة بالقبول المؤقت المبرمة في اسطنبول بتاريخ 26/06/1990¹.

*قانون الجمارك الجزائري²، الذي تناول الأنظمة الجمركية الاقتصادية في فصله السابع حيث نصت المادة 151 مكرر: "تشمل الأنظمة الجمركية الاقتصادية العبور، المستودع الجمركي، القبول المؤقت...". وتمكن هذه الأنظمة من تخزين البضائع وتحويلها واستعمالها وتنقلها بتوقيف الحقوق الجمركية والرسوم الأخرى وتدابير الحظر ذات الطابع الاقتصادي الخاضعة لها.

كما نص القانون الجمركي في المادة 174 على القبول المؤقت، فعرفه كالتالي: "يقصد بالقبول المؤقت النظام الجمركي الذي يسمح بأن تقبل في الإقليم الجمركي البضائع المستوردة لغرض معين والمعدة لإعادة التصدير خلال مدة معينة مع وقف الحقوق والرسوم، ودون تطبيق المحظورات ذات الطابع الاقتصادي:

¹ - ج.ر. رقم 02، المؤرخة في 17/01/1998

² - القانون رقم 98-10 المؤرخ في 22 أوت 1998 المعدل والمنتم القانون رقم 79-07 المؤرخ في 21 جويلية 1979 والمتضمن التشريع الجمركي الجزائري.

أ- إما على حالتها، دون أن تطرأ عليها تغيرات باستثناء النقص العادي للبضائع نتيجة استعمالها.

ب- وإما بعد تعرضها لتحويل أو تصنيع أو معالجة إضافية أو تصليح في إطار القبول المؤقت من أجل تحسين الصنع."

وخصص نفس القانون القسم الحادي عشر لنظام القبول المؤقت مع إعادة التصدير على حالتها، حيث بين في المادة 180 منه، البضائع التي تستفيد من هذا النظام من بينها الحاويات، إذ جاء فيها: "يقبل خاصة من أجل إعادة تصديره على حالته تحت نظام القبول المؤقت ما يأتي:

-الحاويات والألواح والتغليفات والعينات والبضائع الأخرى المستوردة في إطار عملية تجارية للقيام بالاختبارات أو الإستعراضات..."

بعد ذلك حدد المقرر الصادر عن المديرية العامة للجمارك المؤرخ في 1999/02/03 شروط وكيفيات تطبيق هذه المادة، إذ بين إجراءات الاستفادة من نظام القبول المؤقت وحدد صلاحيات السلطة المعنية بمنح الترخيص والمدة المحددة للبضائع المقبولة مؤقتا للمكوث في الإقليم الجمركي.

المبحث الثاني : الجانب الأمني للنقل بالحاويات.

إذا كان عنصر الخطر يغلب على النقل البحري ، فإن استخدام الحاويات أظهر جانبا آخر لهذا الخطر ، فالأمن و السلامة لا يتعلق بالبضاعة المحتواة فقط و إنما يتعلقان بعملية النقل ذاتها، و احترام قوانين و لوائح النقل السبب الذي جعل مشكلة سلامة النقل البحري يأخذ بعدا آخر (المطلب الأول) ، كما أنه أدى إلى استغلال الحاويات أسوأ استغلال للمساس بأمن النقل البحري (المطلب الثاني).

المطلب الأول : أثر الحاويات على سلامة النقل البحري.

إن الدور الإيجابي الذي تلعبه الحاويات في تطوير النقل البحري لن يتأتى إلا بضمان سلامته. وهذا يتحقق بتبني قواعد تسمح باستخدام الحاويات

بطريقة آمنة "الفرع الأول". و الإلتزام بالمبادئ الصحيحة في عمليات الشحن حماية للسفن، البضائع و البيئة البحرية "الفرع الثاني".

الفرع الأول : سلامة الحاويات.

أمام التطور الهائل للنقل بالحاويات كان لابدّ من وضع قواعد وأنظمة دولية ترعى تصميم وصناعة وتسجيل واستخدام الحاويات بالطريقة التي تؤمن السلامة العامة وتحدّد المقاييس ، وقد تمّ ذلك عن طريق قواعد أنظمة ISO والاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات.

1- أنظمة الإيزو ISO¹: أصدرت المنظمة الدولية للتقييس ISO منذ إنشائها سنة 1947 سلسلتين من المواصفات في مجالات مختلفة. السلسلة الأولى تعلق بأنظمة إدارة الجودة ، والثانية بأنظمة إدارة البيئة². وبالرغم من أنّ كافة المواصفات الصادرة عن المنظمة اختيارية ، إلا أنّ الكثير من الدول تعتبرها مواصفات دولية لها.

من بين هذه المواصفات نجد مجموعة المواصفات القياسية ISO المتعلقة بالحاويات أهمّها :

- مواصفات قياسية لسنة 1984³ تحدّد مواصفات زوايا الحاويات ، وقد تمّ إدخال تعديلات عليها سنة 1990⁴.
- مواصفات قياسية لسنة 1988 تحدّد متطلبات الفحص والاختبار للحاويات ذات المميزات الحرارية⁵.

¹ - ISO Organisation internationale de la normalisation هي اختصار للتسمية وهي تعني أيضا في مجال المواصفات تساوي الشيء بالمقارنة مع المواصفة. وهي منطقة غير حكومية وليست جزءا من هيئة الأمم المتحدة.

² - أحمد الشامسي ، الإيزو ISO ، بحوث ودراسات - موقع الشامسي
www.alshamsi.net/frinds/b7ooth/buss_agric/iso.html

³ - السنوات المذكورة هي تاريخ إقرار المواصفة.

⁴ - رقم المواصفة : ISO standard n° 1161

⁵ - رقم المواصفة : ISO standard n° 1496-2

- مواصفات قياسية لكيفية مناولة وحماية حاويات البضائع¹.
- مواصفات قياسية لسنة 1991 تحدّد متطلبات الفحص والاختبار للحاويات المخصصة للغازات والسوائل والسوائب المضغوطة ، وأخرى خاصة بالحاويات المخصصة للسوائب غير المضغوطة².
- مواصفات قياسية لسنة 1990 تحدّد متطلبات والاختيار لحاويات البضائع العامة³.
- مواصفات قياسية لسنة 1984 تحدّد نظاما لتعريف وتسجيل الحاويات ثم إدخال تعديلات عليها في سنتي 1988 و1995⁴.
- مواصفات قياسية تقسم الحاويات إلى فئات تبعا لقياساتها الخارجية⁵.
- مواصفات قياسية لسنة 1990 تحدّد مميزات واجهات الحاويات⁶.
- مواصفات قياسية لسنة 1990 تحدّد طريقة لتعريف مكان وجود حاوية على ظهر السفينة⁷.
- مواصفات قياسية لسنة 1990 تحدّد نظاما موحدًا لنقل المعلومات عن حاوية موجودة على ظهر السفينة إلى الميناء التالي⁸.
- مواصفات قياسية لسنة 1990 تحدّد رموز اتصال عامة لتبادل معلومات حول حاوية⁹.

¹ - رقم المواصفة : ISO standard n° 3874

² - رقم المواصفة : ISO standard n° 1496-3 و 1496-4

³ - رقم المواصفة : ISO standard n° 1496-1

⁴ - رقم المواصفة : ISO standard n° 6346

⁵ - رقم المواصفة : ISO standard n° 686

⁶ - رقم المواصفة : ISO standard n° 9669

⁷ - رقم المواصفة : ISO standard n° 9711-1

⁸ - رقم المواصفة : ISO standard n° 9711-2

⁹ - رقم المواصفة : ISO standard n° 9897-1

- مواصفات قياسية لسنة 1990 تضع نظاما للاتصال من كمبيوتر إلى آخر في معلومات تجارية متعلقة بالحاويات لتبادل معلومات حول حاوية¹.

كل هذه المواصفات وغيرها هي بمثابة أنظمة تساعد على مواجهة المخاطر والحوادث التي يمكن أن يواجهها النقل بالحاويات.

2- الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لسنة 1972 :

تطبيقا لهذه الاتفاقية وحتى تستعمل الحاويات في نقل البضائع لا بد أن تكون محل اعتماد من قبل السلطات المختصة والتي غالبا ما تكون إدارة الجمارك².

وحتى تستفيد الحاويات من الاعتماد الجمركي يجب أن تتوفر فيها شروط تضعها إدارة الجمارك تسهل لها مهام المراقبة والفحص والمتابعة داخل الإقليم الجمركي إذ يجب أن تكون الحاوية مصنوعة ومهيأة بحيث :

- يمكن وضع الأختام الجمركية بطريقة سهلة وفعالة.
- استحالة التلاعب فيها دون أن تترك بصمات خرق بارزة ودون تحطيم الختم الجمركي.

- عدم احتواؤها على جيوب خفية تتوارى فيها البضائع.
- سهولة الوصول إلى كافة الأماكن داخلها لأغراض الفحص و الرقابة من طرف أعوان الجمارك³.

هذا بالإضافة إلى الشروط التقنية الواجب توافرها في الحاويات والمتمثلة في خصائص الحاويات¹ إذ يجب أن تكون :

¹ - رقم المواصفة : ISO standard n° 9897-3

² - الفصل الثالث من الاتفاقية و هو بعنوان "اعتماد الحاويات للنقل تحت الختم الجمركي" و يضم 12 مادة.

³ - فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، الإتفاقيات الدولية والإقليمية للنقل البري ودورها في تذليل معوقات التجارة العربية البينية، 2003، ص 146

- مقفلة كلياً أو جزئياً ليشكل مقصورة معدة لاحتواء البضائع.
 - معدة خصيصاً لتسهيل نقل البضائع بوحدة أو أكثر من وسائط النقل، دون الحاجة لإعادة التحميل.
 - معدة للمناولة السريعة، معدة لتعبئتها وتفريغها بسهولة.
 - معدة لتعبئته وتفريغه بسهولة.
 - أن يكون حجمها من الداخل متراً مكعباً أو أكثر.
- عند توافر هذه الشروط التقنية والجمركية، تقوم السلطات المؤهلة² بإصدار شهادة اعتماد لطالب الاعتماد صالحة حسب الحالة لمجموعة محدودة أو غير محدودة من الحاويات التي تنتمي إلى النموذج المعتمد.
- عند استفادة المصنع من الاعتماد يلتزم بوضع، قبل استعمال الحاوية لنقل البضائع تحت الختم الجمركي صفيحة اعتماد على الحاوية أو الحاويات المعتمدة، تتضمن عبارة "معتمد لأجل النقل تحت الختم الجمركي".
- ويجب أن تثبت صفيحة الاعتماد بشكل دائم في مكان مناسب ومرئي بوضوح وإلى جانب كل صفيحة رسمية أخرى، ويجب أن تكون ذات 20 سم طولاً و10 سم عرضاً³.

إلا أن هذا الاعتماد لا يمنع السلطات المعنية من مراقبة الحاويات المعتمدة عن طريق إجراء كشف لها للتأكد من سلامة هيكلها وقدرتها على تحمل عمليات المناولة على السفن وفي الموانئ، فإذا ثبت من خلال هذا الكشف وجود عيب في الحاوية يشكل خطراً على سلامة الأشخاص أو عملية

¹ - وهي ذات الخصائص المنصوص عليها في المادة الأولى من الملحق ب3 لاتفاقية اسطنبول لـ 1990 المتعلقة بالقبول المؤقت.

² - يمكن أن تكون هذه السلطات إما مصالح مكافحة الغش التابعة لإدارة الجمارك أو وزارة النقل.

³ - المرفق 1/ الملحق 5 من الاتفاقية المتعلقة بسلامة الحاويات لـ 1972.

مناولتها ونقلها على السفن ، تمّ إيقافها وإجراء صيانة لها لإعادتها إلى وضع سليم قبل استعمالها من جديد. وفي حالة عدم إمكانية صيانتها، يتمّ إيقاف استعمالها وإبلاغ الجهة التي أصدرت الاعتماد للحاوية.

ويكون فحص وصيانة الحاوية على مسؤولية مالكيها ، وكذلك المحافظة على الحاوية في وضع آمن لتوفير مستوى السلامة الكافي أثناء مناولتها ونقلها على السفن بما يضمن عدم تعريض حياة أي شخص للخطر. أمّا الإصلاحات الواجب إجراؤها لإصلاح الأضرار الناتجة عن الحوادث أو سوء الاستعمال أو المناولة ، فتكون على مسؤولية الجهة التي يثبت تسببها بإحداث تلك الأضرار .

الفرع الثاني : تعبئة الحاويات وشحنها.

فيما يتعلّق بتعبئة الحاويات "L'empotage"، جاء قرار لجنة السلامة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية : OMI/OIT المتعلق بشحن الحمولة داخل الحاويات الصادر في مارس 1997¹ ببعض التعليمات التي تهدف إلى تجسيد المبادئ الأساسية الواجب احترامها عند تعبئة البضائع داخل الحاويات من أجل ضمان سلامة الأرواح ، الحمولة وكذا السفينة.

فقبل الشحن يفرض القرار تفتيشا خارجيا "فقرة 1/2" وداخليا "فقرة 2/2" للحاوية المعدة لشحنها بالبضائع، للتأكد مثلا من خلوها من أي تقوب أو فتحات قد تسبب أضرارا للبضائع بداخلها، من سلامة الأبواب والأقفال ومن ثبات درجة الحرارة داخل الحاوية إذا كانت من نوع الحاويات الثلجة طبقا للدرجة المحددة للبضائع². مع ضرورة توزيع ثقل الحمولة داخل الحاوية بشكل متناسق "فقرة 2، 3، 5". أمّا فيما يخص رص الحمولة داخل الحاوية، فلا بدّ أن يكون بطريقة تجعل البضائع متقاربة، لذلك يجب أن يؤخذ بعين الاعتبار طبيعة

¹ - وقد تمّ استبدالها بالتعليمية :

« OMI/OIT/ONU/CEE sur le chargement des cargaisons dans les engins des transport ».

² - أيمن النحرابي - موانئ الحاويات الدولية- دار الفكر الجامعي- الطبعة الأولى- 2009-

ص-144 وما بعدها.

البضاعة "فقرة 1، 3، 4". فمثلا الحمولة الخفيفة يستوجب رصّها فوق الحمولة الثقيلة ، والبضائع السائلة تحت البضائع الصلبة "فقرة 2، 3، 6".

وعند الانتهاء من الشحن لابدّ من تثبيت الحمولة من الأمام تقاديا لسقوطها عند فتح باب الحاوية.

أمّا رصّ الحاويات أو تثبيتها فالمقصود به ترتيبها في عنابر السفينة بطريقة تحقق من ناحية الحفاظ على سلامة الحاوية من مخاطر الهلاك أو التلف أثناء الرحلة¹ ، ومن ناحية أخرى الحفاظ على بدن السفينة نفسها وتوازنها وبالتالي سلامتها².

ولما كان رصّ الحاويات له تأثير قويّ على ثبات السفينة وسلامتها فهو يدخل ضمن اختصاصات الربان الفنية بحيث يلتزم نيابة عن الناقل بالإشراف عليها وبالاطمئنان على أنّ الرص والتثبيت قد تمّ بطريقة مطابقة لاشتراطات السلامة³.

كما يتولى ضابط تحت مسؤولية الربان إعداد خريطة توضح أماكن الحاويات في السفينة تسمّى خريطة الشحن "Plan de chargement" وهي خريطة توضح أماكن الحاويات سواء داخل العنابر أو على سطح السفينة بهدف تسهيل تداولها وتحريكها سواء عند الشحن أو عند التفريغ والمحافظة على البضائع الموجودة لها وعلى سلامة السفينة وتوازنها⁴.

¹-R.Rodière, Affrètement et transports, Tome II, les contrats de transports de marchandises, Dalloz, Paris, 1970 : « le bon transport dépendant de l'arrimage, l'arrimage doit être tel que la marchandise puisse, dans des conditions normales, voyagé sans dommages sur le navire. »

²-R.Rodière, traité générale de droit maritime, Tome II, op cité, « le bon transport dépendant de l'arrimage, l'arrimage doit être tel que la marchandise puisse, dans des conditions normales, voyager sans dommages sur le navire »

³ - سوزان علي حسن ، المرجع السابق ، ص 28.

⁴ - المرجع السابق ، نفس الموضوع.

قد يتم شحن الحاويات على سطح السفينة ، وهذا النوع من الشحن يطرح مشاكل فيما يتعلق باختلال توازن السفينة ، كما أنه يعرض البضاعة للخطر في حالة هيجان البحر والتقلبات الجوية¹ ، لذلك صممت سفن خصيصاً بغرض نقل الحاويات "سفن الحاويات" سواء داخل العنابر وهي على شكل خلايا حيث يتم إنزال الحاوية من فتحة العنبر مباشرة إلى تلك الخلية، فتعدّ قاعدة تسندها أربعة قضبان حديدية، هي جزء من بناء السفينة. أو نقل الحاويات فوق السطح، بواسطة وسائل تثبيت آلية، إذ تزود أسطحها بمساعات لتثبيت الحاويات بحيث تصبح الحاويات جزءاً من بدن السفينة²، مما يقلل من سقوط الحاويات في البحر، وإن كان لم يستطع منعه تماماً.

لذلك اعترفت معاهدة روتردام 2008 بالأثار القانونية المترتبة على المنجزات العلمية وحسّمت الجدول القائم والمتعلق بمدى إمكانية شحن الحاويات على ظهر السفينة. فأجازت النقل على السطح مادامت البضائع معبأة داخل حاويات أو عربات مهيأة لهذا النوع من النقل-معتبرة أن الحاوية تحفظ البضائع تماماً كعناصر السفينة- وما دام السطح مهيأ خصيصاً لنقل الحاويات. وهذا ما يتوافر في السفن حاملات الحاويات³. بمفهوم المخالفة، إذا كانت الحاويات غير مهيأة للنقل على السطح كالحاويات المفتوحة (open top) فإن هذا النقل غير

¹ - لهذا السبب - أي تعرض البضاعة لمخاطر كبيرة - استبعدت اتفاقية بروكسل لسندات الشحن لسنة 1924 الشحن على سطح السفينة من نطاق تطبيقها تاركة هذا الأمر للقوانين الوطنية ولاتفاق الأطراف المعنية.

² - محمد غريب عبد العزيز، النظام القانوني للنقل البحري والحاويات، منشأة المعارف الإسكندرية، 2004، ص 131.

³ - المادة 25 من قواعد روتردام: "1- لا يجوز نقل البضائع على سطح السفينة إلا: (ب) إذا نقلت البضائع في حاويات أو عربات مهيأة للنقل على سطح السفينة، أو فوق تلك الحاويات أو العربات، وكان السطح مهيأ خصيصاً لنقل تلك الحاويات أو العربات....".

جائز وهذا يتماشى مع ما ذهبت إليه محكمة النقض الفرنسية في حكمها الصادر في 7 فبراير 2006¹.

الفرع الثالث: سقوط الحاويات بحرا:

قد يؤدي عدم احترام معايير السلامة البحرية في تثبيت الحاويات بهيكل السفينة إلى سقوط الحاويات في البحر ، هذا الأمر إن كان سيؤثر على سلامة النقل البحري ، فإنه سيؤثر بصورة أكبر على البيئة البحرية خاصة إذا كانت البضاعة التي تحملها الحاوية خطيرة على الأرواح و الممتلكات². حيث تعد هذه الحاويات مصدرا من مصادر التلوث البحري³.

لذلك تحسبا لمثل هذه الحوادث لابد من تحديد الحاويات التي تحتوي على مواد خطيرة ، فنجد مدونة IMDG⁴ تنصّ على ضرورة وضع علامات

¹-Cass.com, 7 février 2006, Navire contship Germany, DMF juin 2006 n° 671, p 499, note y.Tassel : « Si le consentement du chargeur à un chargement en pontée est supposé donné en cas de chargement en conteneur à bord de navires munis d'installations appropriées ,cette préemption ne s'applique pas au chargement en conteneurs ouverts. Commet une faute qui fait obstacle à ce qu'il soit déchargé en totalité de sa responsabilité à l'égard du chargeur, le transporteur maritime qui place une marchandise en pontée sur des conteneurs de type plateau en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement. »

² - المواد الخطيرة هي المواد التي إذا دخلت البيئة البحرية يمكن أن تسبب مخاطر على صحة الإنسان أو تضر الكائنات الحية أو الحياة البحرية أو تضر بأسباب الراحة أو تتدخل في الاستخدامات الشرعية للبحر .

³ -مثل ذلك الآثار السلبية على البيئة البحرية الناجمة عن جنوح سفينة رينا المحملة بأطنان من الوقود الثقيل في جانفي 2011 قبالة سواحل تورانغا في نيوزيلاندا، التي انفصل شطراها عن بعضهما البعض في جانفي 2012 بسبب أمواج عاتية بلغ ارتفاعها ستة أمتار، مما أدى إلى استحالة استرجاع حاويات الوقود بداخله، وتسرب المزيد من النفط في مياه البحر:

[/http://arabic.euronews.com/tag/pollution](http://arabic.euronews.com/tag/pollution)

⁴ - مدونة "International Maritime Dangerous Good Code" IMDG ، أي مدونة التصنيف البحري الدولي للبضائع الخطيرة الذي اعتمد لأول مرة بواسطة المنظمة البحرية الدولية IMO سنة 1965 ويشتمل على قوائم بمئات البضائع الخطيرة مع نصائح مفصلة عن

وملصقات على الحاوية تحدد أن البضاعة عبارة عن مواد ملوثة للبيئة البحرية، وكذا تحديد الاسم الكيميائي المعروف للمادة الملوثة للبيئة البحرية، بحيث يوضع الاسم بين قوسين ، على أن تكون هذا الملصقات على جانبي الحاوية¹.

اتفاقية ماربول 78/73 Marpol² من جهتها نصت ضمن الملحق الثالث على قواعد خاصة بتلوث البيئة البحرية عن طريق المواد الخطيرة المنقولة بحرا ، وجاءت بتعليمات تخص النقل بالحاويات، فنصت على أنه في

التخزين والتعبئة والنقل. كل عام تدرج المنظمة هذه القائمة في القانون البحري الدولي باعتباره ملحقا بالاتفاقية. و تجدر الإشارة إلى أن مدونة IMDG للبضائع الخطرة تصدر تطبقا لنصوص الفصل السابع من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS: 1974ل

وقد جاء بموجب تعديل المنظمة البحرية الدولية "لجنة السلامة البحرية" للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS1974 المعتمد في 24 ماي 2012 بالقرار MSC.325(90) و التي دخلت حيز النفاذ في 01 جانفي 2014:الفصلVII ، الجزء ألف نقل البضائع الخطرة المعبأة، اللائحة 4:

1/ "يجب أن تكون المعلومات عن النقل المتصلة بنقل بضائع خطرة معبأة وتوضيب الحاوية/المركبة بموجب الأحكام ذات الصلة بذلك من المدونة البحرية الدولية للسلع الخطرة IMDG ويجب أن تُتاح للشخص الذي تعينه أو الهيئة التي تعينها سلطة دولة الميناء
2/ يجب أن يوجد على متن كل سفينة تحمل بضائع خطرة وملوثات بحرية قائمة خاصة أو قائمة بضائع أو خريطة

البضائع الخطرة الموجودة على متن السفينة وموقعها . ، IMDG تستيف تبيين ، بموجب الأحكام ذات الصلة بذلك من مدونة

وقبل المغادرة ، يجب ت زويد الشخص الذي تعينه أو الهيئة التي تعينها سلطة دولة الميناء بنسخة من أحد هذه المستندات .": لجنة السلامة البحرية، الدورة التسعون، MSC 90/28/Add.1، 12 جوان 2012.

¹ - Le chapitre 5/2 du code "IMDG".

² - Marpol 78/73 هي اتفاقية دولية حول منع التلوث الصادر من السفن لـ 1973 المعدلة ببروتوكول 1978 جرى العمل بها في 1983/10/02 ، وقد صادقت عليها الجزائر بمقتضى المرسوم رقم 108/88 المؤرخ في 31 ماي 1988.

حالة عدم وجود ملصقات بالحاوية تبيّن نوع البضاعة ، اعتبرت هذه الأخيرة مواد خطيرة ملوثة للبيئة البحرية ، إلى أن يثبت التحليل الكيميائي العكس. هذا الحكم تأكد بموجب المادة 32 من قواعد روتردام التي ألزمت الشاحن عندما تكون البضائع أو يحتمل أن تصبح خطرا على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة، أن يبلغ الناقل في وقت مناسب قبل تسليمها، وأن يضع على البضائع الخطيرة علامة أو وسما مناسب يدل على خطورتها وكيفية التغلب على هذه الخطورة.¹

من جانب آخر يعد سقوط الحاويات في البحر خطرا على الملاحه البحرية لما يسببه من تشققات في هيكل السفن المصطدمة بالحاوية. و أي تهديد للملاحه هو تهديد للبيئة البحرية لأنه الاصطدام يؤدي إلى تسرب الوقود و الزيت و البضائع الخطيرة إلى البحر. كما حدث بالنسبة لسفينة « Le Prestige » الغارقة بالسواحل الإسبانية، حيث أكد الربان أن هيكل السفينة انشطر نتيجة الاصطدام بحاوية. و إن كان القضاء لم يأخذ بهذه الفرضية، إلا أنه تم العثور فعلا على حاوية أياما قليلة بعد غرق السفينة.²

تعتبر الحاوية بعد سقوطها في البحر حطاما بحريا بمفهوم المادة 358 فقرة ج من القانون البحري الجزائري³ و كذا بمفهوم اتفاقية نيروبي الدولية

¹ - شريف محمد غانم، التزامات الشاحن ومسؤوليته في قواعد روتردام 2008، دار الجامعة الجديدة ، مصر، 2012، ص116

² - شهدت سواحل منطقة غاليسيا La Corogne الاسبانية في 13 نوفمبر 2002 جنوح سفينة « Le Prestige » النفطية على إثر عاصفة قوية، حيث انشطرت السفينة إلى شطرين وغرقت ، وعلى متنها أكثر من ستين ألف طن من النفط. التسرب تسبب بحدوث بقعة نفطية ضخمة une marée noire لوثت سواحل غاليسيا، وشمال البرتغال وجنوب غرب فرنسا: <http://arabic.euronews.com>

³ -المادة 358 فقرة ج من لأمر 76-80 المعدلة بموجب القانون رقم 05-98 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري: «تعد حطاما بموجب هذا القانون.....ج-الأشياء التي رميت في البحر أو سقطت منه لاسيما تلك ذات الطابع الثقافي أو

بشأن إزالة حطام السفن ل 2007¹ عند تعريفها للحطام² .و عندئذٍ وجب إزالة الحاوية الحطام لمنع، الحد أو التخفيف من الأخطار الناشئة عنها من قبل مالك الحاوية³.و إلا يمكن للسلطات الإدارية البحرية أن تتدخل لإزالتها على نفقة المالك⁴ . أما عن التعويض على الأضرار التي تسببها الحاويات الحطام، فإن القانون البحري الجزائري لا يتضمن نصا خاصا بذلك. و لا يمكن تطبيق أحكام التصادم الواردة في القسم الأول، الفصل الرابع من القانون البحري. لأن الحاوية حينئذٍ لا تعد آلية عائمة أو منشأة ثابتة مرتبطة بالسفينة بمفهوم المادة 274.و بالتالي تطبق القواعد العامة الواردة في القانون المدني.

إلا أن التزام مالك الحاوية برد المصاريف، لا يعني إعفاء الناقل البحري أو تجهز السفينة من المسؤولية عن المساس بالسلامة البحرية إذا كان سقوط الحاوية ناتجا عن سوء شحن و رص الحاويات⁵ .

التاريخي التي فقدها المالك أو تخلى عنها و التي كانت إما جانحة في شاطئ البحر أو عثر عليها طافية فوق الماء أو مستخرجة من أعماق مياه البحر التابعة للسيادة الوطنية أو القضاء الوطني أو وجدت طافية فوق الماء أو أخرجت من أعماق أعالي البحر و أعيدت إلى المياه الإقليمية أو إلى الشاطئ...."

¹ -رأت المنظمة البحرية الدولية أهمية وضع قواعد دولية تنظم كيفية التعامل مع حطام السفن، و ما يتخذ من تدابير و إجراءات لإزالته. فأصدرت اتفاقية دولية بشأن إزالة الحطام تم إقرارها في مؤتمر دبلوماسي انعقد في مدينة نيروبي بكينيا في 18 ماي 2007.

²-المادة 01 فقرة 4 من اتفاقية نيروبي: " الحطام : و يقصد به

أ- سفينة عارقة أو شاحطة أو أي جزء منها

ب-أي شيء من سفينة شحطت أو غرقت فُقد في البحر أو جرفه التيار...."

³ -المادة 368 قانون بحري جزائري

⁴ - Bonassies Pierre et Christian Scapel, Traité de droit maritime, LGDJ, 2006, §161, p115

⁵ - COUR DE CASSATION (Ch.com.) – 16 DECEMBRE 2008 – Navire Sherbro no 07-21943 Droit Maritime Français 03-2009, N°701,obsP. Bonassies :

« Mais attendu, d'une part, que la loi du 24 novembre 1961, qui rend le propriétaire d'une marchandise tombée d'un navire à la mer débiteur envers l'Etat des conséquences des opérations de sauvetage, de

المطلب الثاني : أثر التحوية على أمن النقل البحري.

إنّ التهديدات والمخاطر التي تواجه الحاويات لا يمكن تجاهلها ، فالتطور الهائل لهذا النقل صاحبه استخدام الحاويات لأغراض غير قانونية (الفرع الأول) ، الأمر الذي يتطلب مراقبة أكثر دقة لمواجهة هذه الظاهرة وتحقيق أمن النقل البحري (الفرع الثاني).

الفرع الأول : استعمال الحاويات لأغراض الهجرة السرية والتهريب.

إنّ شحن البضائع أثناء النقل البحري في حاويات بالغة الضخامة يتمّ تفرغها في موانئ بعجلة وسرعة كبيرة ، بالنظر إلى ارتباط خطوط سير السفن بمواعيد محدّدة ، يضع أجهزة المراقبة والتفتيش بهذه الموانئ أمام مهمة صعبة ، إن لم تكن مستحيلة لتفتيش هذا الكم الضخم من الحاويات بالدقة الواجبة ، وتبرز هذه الحقيقة واضحة في الدول النامية التي تقلّ فيها الإمكانيات المادية اللازمة لإجراء عمليات الفحص والتفتيش ممّا جعل الحاويات الوسيلة الأمثل لممارسة التهريب ، تجارة الأسلحة ، الهجرة السرية وغيرها.

لذلك وفي تعليقه عن قرار محكمة النقض الفرنسية لـ 8 جوان 1993 يكشف Yves Tassel الوجه الآخر للحاويات و استعمالاتها معتبرا أن الحاوية سرية، كون أن الترقيم الخاص بها هو الذي يعرفها دون أن يكشف ما تحتويه من بضائع، معتمدا على تصريحات الشاحن، كما قد تكون غير ملائمة بسبب إحكام إغلاقها، مما يساعد على عمليات الإحتيال بواسطة الحاوية .كما

récupération, d'enlèvement, de destruction ou de celles destinées à supprimer les dangers que présente cette épave que l'Etat a mises en oeuvre, ne fait pas obstacle au droit que l'Etat, qui a procédé à de telles opérations, tient des articles 1382 et suivants du code civil, de rechercher la responsabilité de celui qui est à l'origine du sinistre ; qu'ayant relevé que la perte des conteneurs par le navire avait eu pour origine une faute imputable à l'armateur qui n'avait pas mis en oeuvre un arrimage et un saïssage permettant d'assurer la stabilité des conteneurs en pontée même par gros temps, la cour d'appel a, à bon droit, dit recevable la demande d'indemnisation de l'Etat à son encontre »

أنها تساعد على الأفعال غير القانونية والإجرامية التي يمكن أن تنفذ بواسطتها، بسبب عدم تمكن الناقل من فحص البضاعة، حيث يتسلم الحاوية معبأة ومختومة ليتم شحنها على السفينة.¹

1- الهجرة غير الشرعية:

شاع استغلال الحاويات من أجل دخول الأشخاص و خروجهم من و إلى إقليم الدولة على نحو غير مشروع لكونها تمتلك القدرة على استيعاب الأشخاص و إخفائهم و بقائهم بعيدا عن أعين السلطة العامة في حالة تعرضها للفتيش² تبنت المنظمة البحرية الدولية "OMI" القرار (20) A.87 بتاريخ 27 نوفمبر 1997 المتعلق بإسناد وتقسيم المسؤولية في حالة الهجرة السرية³. وقد عرّفت المهاجر السري بأنه "كل شخص مختبئ على متن السفينة أو داخل الحمولة "الحاوية" دون موافقة المجهز أو الريان أو أي شخص مسؤول، والذي تم العثور عليه بعد مغادرة السفينة للميناء".

و قد فرض القرار "A.871(20)" على المجهز وممثليه اتخاذ التدابير اللازمة لمنع المهاجرين السريين من التسلل إلى السفينة واختبائهم داخل الحاويات وكذا استخدام الوسائل التي تسمح بالكشف عن وجودهم داخل الحاويات قبل مغادرة السفينة.

تحولت جهود مكافحة الهجرة غير الشرعية بعد ذلك إلى من الإهتمام بالمهاجر غير الشرعي إلى الأشخاص المساعدين على ذلك، و التصدي

¹ - « le conteneur est secret, inadéquat parfois et d'une certaine façon criminogène » : cass.com, 8 juin 1993, navire Neptune – Garnet, DMF1994, Obs, Yves Tassel:Transport de marchandises par conteneur : principes et mise en oeuvre des responsabilités du chargeur et du transporteur » p 359

² - محمد صباح سعيد، جريمة تهريب المهاجرين، دراسة مقارنة، دار الكتب القانونية، دار شتات للنشر، مصر، الإمارات 2013، ص 229، 228

³ - La resolution "A.87(20)" de l'assemblée de l'OMI du 27/11/1997 portant directive sur le partage des responsabilités pour résoudre des affaires de clandestins.

القانوني لظاهرة تهريب المهاجرين. فصدر عن الجمعية العامة للأمم المتحدة بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو الذي جاء مكملاً¹ لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية بتاريخ 15 نوفمبر 2000². و ذلك بهدف اتخاذ تدابير فعالة لمنع ومكافحة تهريب المهاجرين وتعزيز التعاون بين الدول الأطراف تحقيقاً لهذه الغاية، و كذا تبادل المعلومات واتخاذ تدابير مناسبة أخرى³.و ذلك بعد تزايد أنشطة الجماعات الإجرامية المنظمة في مجال تهريب المهاجرين إما لأغراض مادية أو بغرض تنفيذ عمليات إرهابية، في ظروف من شأنها أن تعرّض الأشخاص المهرّبين للخطر، كالإختناق داخل الحاويات مثلاً، أو الهلاك بسبب سقوط الحاويات في البحر.

بمقتضى بروتوكول تهريب المهاجرين⁴ استحدثت المشرع الجزائري بموجب القانون 09-01 المعدل و المتمم لقانون العقوبات نص المادة 175 مكرر وجرّم الهجرة غير الشرعية بأية وسيلة احتيالية للتخلص من القيام بالإجراءات التي يتطلبها القانون بما فيها استخدام الحاويات⁵. كما عالج المشرع الجزائري

¹ إضافة إلى بروتوكول منع وقمع ومعاقبة الاتجار بالأشخاص وبخاصة النساء والأطفال. - بموجب قرارها رقم 25/55 المؤرخ في 15/11/2000و الذي دخل حيز النفاذ بتاريخ 28 جانفي 2004²

-حسب ما ورد في ديباجة البروتوكول.³

⁴-صادقت عليه الجزائر بموجب المرسوم الرئاسي 03-418 بتحفظ في 9 نوفمبر 2003.ج ر عدد 69 ل 12/11/2003

⁵ - المادة 175 مكرر 1 من القانون 09-01 المؤرخ في 25 فبراير سنة 2009، المعدل و المتمم للأمر رقم 66-156 المؤرخ في 8 جوان سنة 1966 و المتضمن قانون العقوبات: 'دون الإخلال بالأحكام التشريعية الأخرى السارية المفعول ، يعاقب بالحبس من شهرين 02 إلى ستة 06 أشهر و بغرامة مالية من 20000 دج إلى 60000 دج أو بإحدى هاتين العقوبتين ، كل جزائري أو أجنبي مقيم يغادر الإقليم الوطني بصفة غير شرعية أثناء اجتيازه إحدى مراكز الحدود البرية أو البحرية أو الجوية و ذلك بانتحال هوية أو باستعماله

جريمة تهريب المهاجرين في المادة 303 مكرر 30، فعاقب على القيام بأي تدبير للخروج غير المشروع عبر الحدود الوطنية لشخص أو عدة أشخاص من أجل الحصول على منفعة. بعقوبة الحبس من 03 سنوات إلى 05 سنوات و بغرامة من 300.000 دج إلى 500.000 دج. و شدد من عقوبة الفاعل بالحبس من 05 سنوات إلى 10 سنوات و بغرامة من 500.000 دج إلى 1.000.000 دج في حالة تعريض حياة المهاجرين المهربين للخطر أو ترجيح تعرضهم له¹. و بالسجن من 10 إلى 20 سنة، و بغرامة من 1.000.000 دج إلى 2.000.000 دج إذا ارتكبت الجريمة من طرف جماعة إجرامية منظمة.²

بالرغم من اتخاذ كل التدابير الوقائية للحيلولة دون اختباء الأشخاص داخل الحاويات ، فقد يكتشف وجود مهاجر سرّي على متن السفينة ، عندئذ يقوم ربان السفينة بتسليمه إلى السلطات المختصة في أول ميناء تتوقف فيه السفينة بعد اكتشاف وجوده، أو نقله إلى سفينة أخرى متجهة إلى الميناء الذي صعد منه المسافر³.

عندما يتم تسليم المسافر خفية إلى السلطات المختصة ، يلتزم الربان بأن يقدم لهذه السلطات تصريحاً موقعاً منه ، يتضمن جميع المعلومات التي لديه والمتعلقة بالراكب المتسلل، بما في ذلك جنسيته وميناء ركوبه وتاريخ وساعة

لوثائق مزورة أو أية وسيلة احتيالية أخرى للتملص من تقديم الوثائق الرسمية اللازمة أو من القيام بالإجراءات التي توجبها القوانين و الأنظمة السارية المفعول.
و تطبق نفس العقوبة على كل شخص يغادر الإقليم الوطني عبر منافذ أو أماكن غير مراكز الحدود."

¹ - المادة 301 مكرر 31 من القانون 09-01

² - المادة 303 مكرر 32 من القانون 09-01

³ - المادة 857 من الأمر 76-80 المعدل والمتمم بالقانون رقم 98-05 المؤرخ في 25 جوان 1998 المتضمن القانون البحري الجزائري.

المثور عليه ، وموقع السفينة الجغرافي في ذلك الوقت والتاريخ وكذلك ميناء ذهاب السفينة وموانئ التوقف التالية ، مع تواريخ الوصول والمغادرة¹.

2- التهريب باستعمال الحاويات :

إنّ ظاهرة الحاويات لا تخلو من الصعاب التي قد تواجه إدارة الجمارك عند مراقبة تدفق البضائع ، إذ ليس من الصعب إخفاء بضائع محظورة أو مرتفعة الرسوم كالأسلحة، الكحول ، المخدرات ، وذلك ضمن الحمولة المنقولة بطريقة شرعية ، في أسفل الحاوية أو في جوانبها ، أو بوضع مخابئ معدة للتهريب داخلها. فإدارة الجمارك لا تستطيع أن تقوم بالفحص المادي في كل الأحيان. من جانب آخر فإنه يمكن تمرير بعض الحاويات بفضل نظام النقل من الباب إلى الباب ، حيث يتم شحن الحاوية بالبضائع من طرف المرسل ، ولا يمكن تفريغها إلاّ من قبل المرسل إليه نفسه. وبالتالي فإنّ المهربين للحمولة لا يخشون من احتمال اكتشاف الناقل أو السلطات المينائية المحتوى الحقيقي للحمولة ، وإخبار إدارة الجمارك² ، ممّا شجع من خلال المخطط المسمّى "حصان طروادة" "cheval de Troie" بوضع تعريفات لبضائع تجارية مشروعة ، والقيام بشحن بضائع خطيرة كالأسلحة النووية والبيولوجية³.

¹ - المادة 858 من القانون البحري الجزائري.

² - Hervé Boulanger, La face cachée du transport par conteneurs, Actualité maritime, la revue maritime N° 456, Mai 2000, http://ifm.free.fr/htmlpages/PDF/2004/456-face_cachée_conteneurs05.PDF.

³ - «Si les conteneurs suscitent partout autant d'inquiétudes, c'est avant tout parce qu'ils risquent d'être utilisés par les terroristes pour acheminer une arme nucléaire,

radiologique, biologique ou chimique (NRBC)»: CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS, la sureté du transport intermodal des conteneurs p20,2005 <http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/05ContainerSecF.pdf>.

من ناحية أخرى قد تستغل ثغرات الأنظمة الإقتصادية الجمركية المطبقة على الحاويات كالتقريب المؤقت لتسريب كميات من البضائع -المنتجة بهذا النظام- إلى الأسواق المحلية إلى فقدان الإدارة الجمركية لمبالغ من المفروض تحصيلها.¹

قد يستعين المهربون -مهربو المخدرات على وجه الخصوص تحت غطاء بضائع مختلفة- بقرصنة الأنترنت لاخترق الأنظمة الحاسوبية التي تتحكم في حركة وأماكن الحاويات، حيث يتعرض سند الشحن الإلكتروني للسرقة أو التلاعب في بياناته بقصد تغيير وجهة الحاويات.²

الفرع الثاني : معالجة أمن الحاويات.

إن تحقيق أمن الحاويات وبالتالي أمن النقل البحري يكون بمراقبة إدارة الجمارك للنقل بالحوايات كإحدى التدابير الفعالة للتصدي للأفعال الإجرامية المرتكبة بواسطة الحاويات. و يتم ذلك عن طريق الفحص الوثائقي أو المراقبة المادية.

1- الفحص الوثائقي: و يتم عن طريق التأكد من تواجد وصحة رقم الحاوية على الوثائق "سند الشحن ، بيان الحمولة..." ، والتأكد كذلك من نوع الحاوية انطلاقا من رقمها ومطابقة الوزن الخام والوزن الصافي في سند الشحن أو التصريح المفصل ، وكذا مدى احترام المسار المحدد من طرف إدارة الجمارك انطلاقا من التصريح بالقبول المؤقت أو العبور ، هذا التصريح يساعد إدارة الجمارك على تحديد الحاويات التي ستكون محل مراقبة مادية دون اللجوء إلى فحص جميع الحاويات التي تدخل الإقليم الجمركي نظرا لعددتها الهائل.

¹-فريق من خبراء المنظمة العربية للتنمية الإدارية، تطوير الأداء الجمركي و اتفاقيات منظمة التجارة العالمية ، طبعة 2،2008،مصر،ص69

²-سوزان على حسن ،سند الشحن الإلكتروني، دار الجامعة الجديدة، مصر، 2010،ص215

إلى جانب ذلك فإن أجهزة كشف الوثائق المزورة التي يعمد المهربون إلى تقديمها لإخفاء أماكن الشحن الحقيقية للحاوية لإبعاد الشبهة عن حملتها - كحالات تهريب المخدرات- تسهم أيضاً في إنجاح عمليات المكافحة في هذا المجال¹. إضافة إلى ضرورة إدخال نظام تتبع الحاويات عبر الأقمار الصناعية GPS لمزيد من إحكام الرقابة على عمليات التهريب التي تتم عن طريق سوء استخدام التيسيرات الجمركية كالتقريب المؤقت و العبور².

2-المراقبة المادية: إن المراقبة المادية للحاويات ضرورية و ذلك إما على المستوى الخارجي للحاوية حيث يتأكد عون الجمارك من الترميز والترقيم الخاصة بالحاوية محل المراقبة ومدى تطابقها مع الوثائق المرقمة كسند الشحن مثلا وكذا سلامة الختم الجمركي الموضوع. حيث سمحت المادة 238مكرر 1 من القانون الجمركي الجزائري لإدارة الجمارك أن توفر مقابل أجر هذه الأختام³، و التي يستعملها أعوان الجمارك لممارسة حق الفحص و المراقبة و الحراسة، و ذلك لضمان عدم المساس بالبضائع الخاضعة للحقوق و الرسوم و كل الإجراءات الجمركية الأخرى⁴

¹- د. محمد فاروق عبد الحميد كامل، التهريب البحري للمخدرات ، الفكر الشرطي ، المجلد

12 ، العدد 47 ، 2003ص102 <http://www.shjpolice.gov.ac/ar/index.html>

²-CEMT, la sureté du transport intermodal des conteneurs, art p.cité, p 66

³-المادة 238 مكرر 1 من الأمر 09-01 المؤرخ في 22 جويلية 2009 المتضمن قانون المالية التكميلي.

⁴-المادة 2 فقرة 1 من المرسوم التنفيذي رقم 186 - 11 المؤرخ في 4 ماي 2011 يتعلق بتوفير إدارة الجمارك لأختام الجمارك والمراقبة عن طريق الجهاز الكاشف للبضائع وكل وسيلة لضمان سلامة العمليات والوثائق الجمركية وكذا بتعريفات الإتاوة المتعلقة بها .

كما تكون المراقبة على المستوى الداخلي، وذلك بالاستعانة بالتطبيقات التكنولوجية الحديثة في عمليات تداول البضائع على النحو التالي¹:

- استخدام أنظمة الكشف عن الحاويات المعتمدة على أسلوب وتقنية الأشعة الماسحة: Une radioscopie des conteneurs التي تمشيط محتوى الحاوية، وإعطاء صورة واضحة للداخل. مما يسمح بمراقبة الحاويات الداخلة أو الخارجة من الميناء ومنع الحدث قبل وقوعه².

- عمل نظام الأشعة السينية: scanner à rayons X على كشف محاولات تهريب المواد الممنوعة من خلال تحليل للصورة التي تعكسها الأشعة السينية عن محتويات الحاوية³.

- تقنية الكشف عن الممنوعات باستخدام النيوترونات: L'analyse par activation neutronique حيث تستخدم النيوترونات الكشف عن البضائع المحتواة، وتلك التي يصعب النفاذ إلى محتوياتها بالعين المجردة أو الكشف الإلكتروني المعتاد. وذلك لأن نظام الفحص بالنيوترونات مصمم للتعرف على مكونات المواد المخبأة بدقة عالية والتعرف على موقع ونوع المواد المخبأة. وأهمية هذا النظام تكمن في قدرته على اكتشاف المخدرات داخل الحاويات و المدسوسة بين البضائع بكافة أنواعها، كما يمكن الكشف عن وجود أي أسلحة

¹ - وقد نصت المادة 2 فقرة 2 من المرسوم التنفيذي رقم 186-11 على مراقبة البضائع عن طريق الأجهزة الكاشفة التي تمتلكها إدارة الجمارك.

² - CEMT, la sureté du transport intermodal des conteneurs, art p.cité, P48

³ - د: وضاح الحمود، استخدام التقنيات الحديثة في مجال أمن الحدود، الندوة العلمية: تأمين المنافذ البرية/ البحرية و الجوية: 26-28 يناير 2009 جامعة نايف للعلوم الأمنية، ص

كيميائية داخل أي عبوة و يسمح بكشف المهربات والتهديدات المتوقعة من مواد معينة، ويصدر إنذاراً آلياً للعناصر المشتبه فيها في الحاوية¹

-نظام ايفان لرصد دقات القلب: détecteur AVIAN de rythme
Le cardiaque يعتبر هذا النظام من افضل الانظمة التي تستطيع اكتشاف محاولات التهريب او التسلل البشري، ويعتمد هذا النظام على رصد دقات القلب للأشخاص المختبئين داخل الحاويات، حيث يعتمد النظام على مجسات تشبه السماعات الطبية، توضع على جسم الحاوية المراد فحصها كما ترتبط المجسات بجهاز كمبيوتر محمول مما يسهل نقله واستخدامه في اي موقع.²

إن تعرض حاويات الشحن للمخاطر أصبح محل نظر العالم منذ هجمات الحادي عشر من سبتمبر 2001. لذلك انطلق برنامج أمن الحاويات CSI³ في 2002 المشترك بين مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة ومنظمة الجمارك العالمية، الذي يرمي إلى مساعدة الحكومات في إنشاء نظم فعالة لمراقبة الحاويات. وهو برنامج رباعي الأجزاء ، يشمل العناصر التالية:

وضع معايير أمنية من أجل التعرف على الحاويات التي تتصف بمخاطرها العالية؛ الفحص الأولي للحاويات المصنفة في فئة الحاويات الخطيرة قبل

¹ - رضا فاروق حسن، الإرهاب وتأمين نقل الأشخاص بحراً، الحلقة العلمية: مراقبة حركة البضائع و الأشخاص و تأمينها من الأخطار الإرهابية، جامعة نايف للعلوم الأمنية، كلية التدريب، قسم البرامج التدريبية، من 6 إلى 8 جوان 2011، الرياض. ص 10-11
http://www.nauss.edu.sa/Ar/CollegesAndCenters/TrainingCollege/Trainin_gactivities/Seminars002/act

² - د: وضاح الحمود، المرجع السابق، ص 11

³ - CSI Le programme mondial de contrôle des conteneurs

وصولها إلى الموانئ ، استعمال الوسائل التكنولوجية لإجراء فحص أولي وسريع للحاويات ، واستحداث واستعمال حاويات ذكية و آمنة.¹

خاتمة:

أن الإمتيازات التي تؤديها الحاويات للنقل البحري و النقل بكل أنواعه، يدعو إلى ضرورة مواكبة النصوص القانونية لذلك من أجل تأطير استعمال الحاويات تحقيقاً لأهدافها و ضماناً لسلامة النقل البحري في الوقت ذاته. إذ أن عملية تسهيل التدفق الحر للتجارة لا يمنع من اتخاذ الإجراءات الأمنية للتقليل من المخاطر الناجمة عن استغلال الحاويات لأغراض غير قانونية. لذا فإن عملية مراقبة الحاويات تحتاج إلى عصرنه الوسائل الكفيلة بذلك، بمعنى استعمال الأجهزة المتطورة لمراقبة نقل الحاويات، سواء عند دخولها إلى الموانئ أو خروجها منها و من ثم تبني التقنيات المعمول بها في مجال التجارة الخارجية و المطبقة على المستوى الدولي. كما أن تحديد الإجراءات الأمنية المناسبة تتطلب القيام بتقييم للخطر في كل حالة، وهو الإتجاه الذي تتخذه المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية "ISPS" حتى تتمكن الحكومات من مجابهة مستويات المخاطر والتهديدات المختلفة .

¹ - الأمم المتحدة: 19 أكتوبر 2012، الاتجار والحركة غير المشروعين عبر الحدود، 777/

S/2012، تقرير الأمين العام، ص8