المقدمة

اختلفت أنواع البضائع التي يمكن أن تكون محلا للتجارة الدولية والتي يتم نقلها من مكان إلى آخر بمختلف وسائل النقل الدولية. لقد كانت السفينة ولا تزال إلى يومنا هذا من أهم وسائل النقل البحري للبضائع لكن ازدهار وتسارع التجارة البحرية أثار مجموعة من المشاكل على مستوى النقل البحري من أهمها التكلفة الباهظة لتغليف البضائع والوقت الطويل الذي تستغرقه عمليات الشحن والتفريغ، كذلك المشاكل المتعلقة برص البضائع على متن السفينة والمحافظة عليها طيلة الرحلة. وفي هذا الإطار ظهرت فكرة التحوية البضائع من خلال وضعها داخل علب كبيرة مستطيلة الشكل سميت بالحاويات، هذه الأخيرة التي أصبحت من ضمن أفضل الوحدات تجميعا للبضائع بغرض تسهيل عملية نقلها مع ضمان حمايتها من الأضرار.

إن استخدام الحاويات في نقل البضائع هو أمر حديث النشأة، حيث ظهرت فكرة الحاوية أول الأمر في بداية الخمسينات من القرن العشرين في الولايات المتحدة الأمريكية. ومن هنا تباينت الآراء حول الدور الذي تلعبه الحاويات في نقل البضائع.

غير أن تأدية الحاويات لوظيفتها بصورة فعالة يستوجب ضمان سلامتها من أي فقد أو تلف أو خسائر خلال تداولها مما يؤدي إلى سلامة البضائع المعبئة بها. لذلك من الضروري التساؤل عن المبادئ والأسس الصحيحة الواجب التقيد والالتزام بها في صنع الحاويات وعمليات شحن ومناولة البضائع المنقولة لضمان سلامتها.

من جانب آخر، فإن امتيازات الحاويات أدى إلى إمكانية استغلالها أسوء استغلال للقيام ببعض الأعمال غير المشروعة، مما أدى إلى مخاطر أمنية وأصبحت بذلك مصدر قلق.

انطلاقا من هنا يمكننا طرح التساؤل الرئيسي التالي:

كيف أثرت الحاويات على النقل الدولي للبضائع؟

بناء على السؤال الرئيسي السابق يمكننا طرح الأسئلة الفرعية التالية:

هل تنقسم الحاويات الى أنواع عديدة؟

هل هناك قوانين واتفاقيات تنظم النقل الدولي بالحاويات؟

ماهي التدابير اللازم اتخاذها لمعالجة أمن الحاويات؟

وللإجابة على التساؤلات سالفة الذكر قسمنا البحث الى مبحثين أساسيين. المبحث الأول بعنوان ماهية الحاويات تطرقنا فيه الى مفهوم الحاوية ونشأتها وذكرنا مختلف أنواعها وعناصرها وأخيرا مقاييس الحاويات وكيفية ترقيمها. أما المبحث الثاني بعنوان النقل الدولي بالحاويات تناولنا فيه نظام التحوية وأهم الاتفاقيات الدولية للحاويات لنذكر فيما بعد مزايا وعيوب الحاويات وفي الأخير تحدثنا عن سلامة أمن الحاويات.

المبحث الأول: ماهية الحاويات

المطلب الأول: تعريف ونشأة وتطور الحاويات

الفرع الأول: تعريف الحاويات

أصبحت الحاوية وسيلة نقل نمطية تستعمل لتجميع الطرود التي كانت ترسل منفردة في زمن ظهور ما قبل هذه الأداة، فدورها لا يستهان به في نقل البضائع من مكان تصديره الى مكان توريدها مؤمنة من مختلف المخاطر التي قد تواجه الناقل أثناء رحلته. وفيما يلي مجموعة تعاريف للحاوية:

عبارة عن وعاء أو صندوق متنوع السعة والشكل يتم تصنيعه خصيصا لتجميع البضائع بداخله بغرض نقلها من مكان الى آخر. **(عثمان، 2016، صفحة 9)**

يعرفها الدكتور إبراهيم المكي على أنها: وعاء شحن يستعمل لتجميع بضائع بداخله سائبة او مغلفة تغليفا بسيطا، بقصد نقلها من مكان الى آخر بوسيلة من وسائل النقل أو بأكثر من وسيلة للنقل، دون حاجة لإعادة شحنها، صالحة للاستعمال عدة مرات. **(كراش، 2016، صفحة 22)**

كما عرفتها العديد من الاتفاقيات الدولية على النحو الذي سنبينه:

تعريف اتفاقية سلامة الحاويات لـ 1972 بجنيف: الحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن مصّممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة أو أكثر من وسائل النقل ودون عملية إعادة تحميل وسيطة، ولكي يجري رصها و/أو مناولتها بسرعة، تكون مزودة بتجهيزات ركينة لهذه الأغراض. **(ليلى، 2023، صفحة 6)**

بناء على التعاريف السابقة يمكننا استخلاص التعريف الموالي:

أداة نقل ذات طابع دائم، وهي صلبة بما يكفي ليتسنّى استعمالها مرارا وتكرارا، وهي مصممة خصيصا لتسهيل نقل البضائع من خلال واحدة أو أكثر من وسائل النقل من دون الحاجة إلى تحريك البضائع الموجودة بداخلها كما يتناسب تصميمها مع آليات المناولة، إضافة إلى كونها مصممة بشكل يسهل عمليات التعبئة والتفريغ.

الفرع الثاني: نشأة وتطور الحاويات

إن الحديث عن ظهور الحاوية كوسيلة شحن، لا يكون بمنأى عن البحث في الأصول التاريخية للمحاولات الأولى التي بنيت عليها ثورة الحاويات، وجعلت منها أساسا لنقل البضائع بالأسلوب الحديث الذي تراها عليه اليوم، ذلك أن نظاما قائما بذاته، كنظام النقل بالحاوية لا يمكن أن يكون نتيجة جهد فردي، وبالتالي لا يمكن تسميته اختراعا ينسب إلى شخص بعينه، بل هو نتاج تراكم التحارب والمحاولات للمختصين والمهتمين بالنقل بكل أشكاله وفي جميع الأوطان، ويبقى السؤال الذي يلح علينا، هو كيف كانت البداية لعهد الحاوية؟ ومتى وصل التقدم فيها إلى مرحلة الازدهار التي وصفت بحق بثورة الحاويات؟ وعليه أريفي الإجابة على التساؤلين السابقين تقسيم مرحلة تطور الحاوية إلى قسمين: مرحلة الابتكار على نطاق ضيق للحاوية، ومرحلة الانتشار الواسع للحاوية.

أولا: الابتكار على نطاق ضيق للحاوية

تميزت هذه المرحلة بظهور محاولات عدة على انفراد في توحيد الحمولة المراد نقلها، وكانت بداية النقل بالحاوية سنة 1830 على خطوط السكة الحديدية البريطانية، ثم انتقلت الحاوية إلى الاستخدام في النقل البحري سنة 1906 حيث تم نقل حاويات من موانئ بريطانيا إلى الولايات المتحدة الأمريكية، وكانت الشركة تعرض على الشاحنين تزويدهم بحاويات، لنقل بضائعهم من أي مكان بأوروبا إلى أمريكا.

كما انتعش نقل الحاويات بالسكة الحديدية سنوات العشرينيات والثلاثينيات في كل من أوروبا وأمريكا وحتى بعض البلاد الآسيوية كالهند وآمن المهتمون بالنقل بضرورة توفير المعدات اللازمة لشحن وتفريغ الحاويات على جميع أنواع وسائل النقل، فبدأت الدعوات للتشجيع إلى تعميم استعمال الحاوية في شتى أنواع النقل البري والبحري

وأعطت الحرب العالمية الثانية نفسا جديدا لفكرة النقل بالحاوية، أين تم استعمالها في نقل المعدات الحربية على مسافات بحرية وبرية امتدت أحيانا بين أمريكا وأوروبا، وبعد انتهاء الحرب، كانت الحاوية قد برهنت على مكانتها كوسيلة للنقل الفعال والآمن وعلى أبعد المسافات وبشتى وسائل النقل.

ومنه استلهم الناقل البري " Malcom Maclean" فكرة أن النقل بالحاوية توفر الوقت الذي يضيع في تكرار عملية المناولة من أرصفة الموانئ إلى ظهر السفينة، وما ينتج عنه من زيادة في التكاليف، فاعتمد على الحاوية في تجميع البضائع، وتم نقل عدد من الحاويات على سفينة Gateway City سنة 1957، وأثبتت العملية نجاحها على المستوى الاقتصادي خاصة، لكن الرحلة البحرية كانت مختصرة على السواحل الأمريكية.

ثانيا: مرحلة الانتشار الواسع للحاوية

تمثل بداية الستينيات الانطلاقة الحقيقية لصناعة النقل بالحاويات حتى قال أحدهم بأننا نعيش "ثورة أوعية الشحن". تميزت هذه السنوات بالتنافس في صناعة النقل بالحاويات بحيث لم تسجل أي تراجع مقارنة بالمرحلة السابقة التي تميزت بالتذبذب.

قام عدة ناقلين بتسيير سفن مخصصة لنقل الحاويات خاصة في أمريكا وبريطانيا التي أطلقت سفينة "Kooringa" سنة 1964 بين مينائي ملبورن وفريمانتل، كما قامت شركة "Sea land"، سنتون بعد ذلك بافتتاح خط لنقل الحاويات بين الموانئ الأمريكية والأوروبية، كما دخلت السباق دول أخرى مثل اليابان وفرنسا وألمانيا الغربية، والدانمرك.

بلغ النقل بالحاويات مستوى عاليا من التقدم ترتب عليه تنظيم هيئة الأمم المتحدة بالتعاون مع المنظمة الاستشارية البحرية للحكومات IMCO" المؤتمر دولي عقد بجنيف يوم سنة 1972، باسم "المؤتمر الدولي للنقل بالحاويات"، للنظر في إبرام اتفاقية دولية تنظم المسائل المتعلقة بموضوع الحاويات، وتمخض من هذا المؤتمر التوقيع على المعاهدة الدولية للنقل الأمن.

وتبين دراسة قام بها مؤتمر هيئة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية " CNUCED"، بأن النقل بالحاويات عرف نموا متضاعفا " Exponentielle"، منذ منتصف الستينيات من القرن الماضي، حيث مثل تداول الحاويات في الموانئ العالمية من 0 حاوية سنة 1965 إلى 225,3 مليون حاوية سنة 2000، وتمثل نسبة الزيادة السنوية 9% من عدد الحاويات المتداولة عالميا. **(خالد، 2012-2013، صفحة من 14 الى 17)**

الفرع الثالث: خصائص الحاويات

تتميز الحاويات بالعديد من الخصائص متمثلة فيما يلي:

- متينة وقادرة على التحمل بدرجة كافية للاستعمال المتكرر.
- مصممة بطريقة تسهل نقل البضائع بوسيلة بأكثر من وسائل النقل.
- مصممة بشكل ييسر تداولها ومناولتها من وسيلة نقل لأخرى.
- مصممة بطريقة تجعلها سريعة التعبئة والتفريغ والتستيف.
- تشمل على فراغ بداخلها أكثر من 35 م^3 لزيادة قدرتها على استيعاب البضائع.
- قوية لتحمل البضائع الثقيلة، وخصوصا على الأرضيات، وكذلك لتحمل الضغوط الجانبية.
- تتوافر بها وسائل تربيط داخلية لتثبيت البضاعة بداخلها وضمان استقرارها.
- تتحمل العوامل الجوية القاسية. **(نحراوي، 2009، صفحة 10 و11)**.

المطلب الثاني: أنواع الحاويات

في سنوات الخمسينات كان هناك 3 أنواع من الحاويات: الحاويات العادية والحاويات الخاصة بالسوائل والحاويات المتخصصة، لكن مع ذيوع النقل بالحاويات وتطوره ظهرت أنواع أخرى من الحاويات تختلف باختلاف البضائع المراد نقلها، حيث يجب ان تكون الحاوة مصممة بطريقة تتناسب مع نوعية البضائع التي تشحن بداخلها، فشحن البضائع التي تحتاج إلى التبريد يختلف عن شحن البضائع التي تحتاج إلى التجميد، وهذا هو السبب في تنوع انواع الحاويات والتي سنحاول التطرق إليها فيما يلي **(كراش، 2016، صفحة 27)**:

حاويات البضائع العامة

تعتبر هذه الحاويات الاكثر استعمالا لملائمتها الكثير من البضائع التي لا تحتاج في نقلها شروط خاصة، حيث تستخدم هذه الحاويات في نقل البضائع الجافة او السائلة المعبأة في علب معدنية او بلاستيكية، كما يمكن ان تكون الحاوية معدة لشحن البضائع دون تغليف او مغلفة تغليفا خفيفا كالأجهزة الكهربائية المعبأة في كراتين، وهي غالبا ما تكون معدنية او مصفحة بزوايا معدنية، ويأخذ هذا النوع من الحاويات عدة أشكال كما يلي **(كراش، 2016، صفحة 27)**:

حاويات ذات الاستعمال العام: وهي حاويات مقفلة بشكل تام، سقفها وجوانبها صلبة، أحد جوانبها على الأقل فيه باب وخصص لنقل أنواع مختلفة من البضائع أي البضائع الجافة أو السائلة متى كانت معّبأة في علب كرتونية، معدنية أو بلاستيكية.

حاويات ذات السقف المفتوح: حاويات تشبه حاويات الاستعمال العام باستثناء وجود سقف متحرك وقابل للنقل مصنوع من القماش أو البلاستيك، ويمكن تثبيته بالنواحي الأربع للسقف، ويستخدم هذا النوع لنقل البضائع الثقيلة جدا أو ذات الحجم الكبير التي لا يمكن رفعها إلا بالمرافع العلوية.

حاويات مسطحة: أي من دون أساسات عليا، ولكن لها نفس طول وعرض الحاويات العادية ومجهزة بزوايا بهدف التمكين من مناولتها وأحيانا بعجلات تسمح لها بالتدحرج لتسيير عمليات الشحن والتفريغ والرص على ارصفة الموانئ.

حاويات ذات قوائم وذات جوانب مفتوحة: تتميز بأن جوانبها غير ثابتة بحيث يمكن فك جدران الحاوية وتبقى الأركان والقاعدة مثبتة على حسب الحاجة.

حاويات البضائع الخاصة

حاويات ذات مواصفات حرارية: وهي حاويات ذات جوانب وأرضية وسقف معزولين حراريا لتخفيض تبادل الحرارة بين داخل وخارج الحاوية.

حاويات حرارية مسخنة: وهي حاويات ذات مواصفات حرارية ومزودة بجهاز منتج للحرارة.

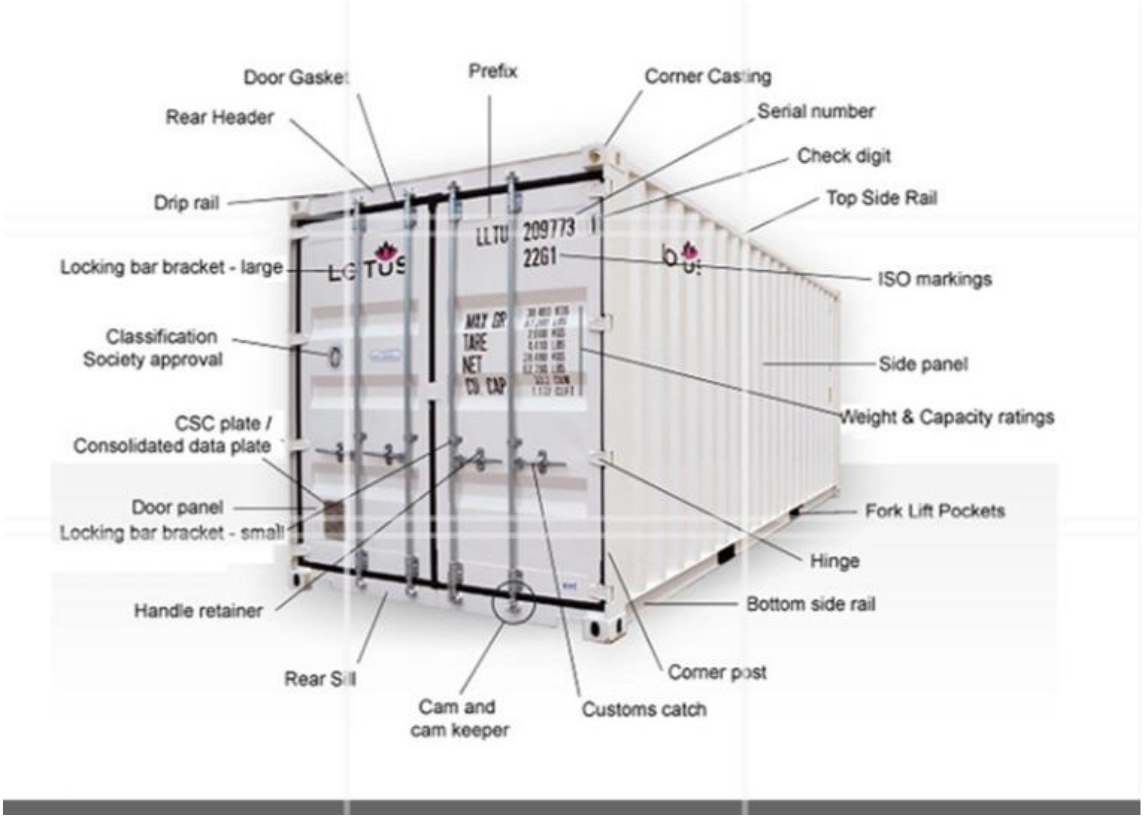
حاويات مبردة: وهي حاويات ذات مواصفات حرارية ومزودة بجهاز مبرد تضمن الاحتفاظ بالبرودة عند مستوى معين.

حاويات الخزانات: وهي التي تستخدم في نقل الزيوت والحوامض أو لنقل الغاز المضغوط أو الغاز المسيل فهي غالبا ما تكون على شكل خزانات معدنية محكمة **(بلمعيز و طاهري، 2021، صفحة 45)**.

المطلب الثالث: عناصر الحاويات

مواد التكسية الحاوية: يكسى الهيكل الإنشائي للحاوية (الأجناب، السقف، والأبواب) بألواح من الحديد الصلب العادي، صلب الكورتين، الألمنيوم، أو الأبلكاج المقوى بالألياف الزجاجية (فايبر جلاس)، وبناء على دراسة إحصائية توضح نسبة الحاويات المصنع منها كل مادة من مواد التكسية من مجموع الحاويات في العالم كالآتي: 65% صلب، 29% ألمنيوم، و9% أبلكاج مقوى بالألياف الزجاجية. **(نحراوي، 2009، صفحة 39/35)**

أجزاء الحاوية:



المطلب الرابع: مقاييس وترقيم الحاويات

الفرع الأول: مقاييس الحاويات

أوصت المنظمة الدولية للتوحيد القياسي (ISO) بأن تكون مقاييس الحاويات كالآتي:

- ✓ أطوال الحاويات:

هي 10 - 20 - 30 - 40 قدماً، وفي الواقع فإن الحاويات (20) العشرين قدماً هي الأكثر استخداماً، تليها الحاويات (40) الأربعين قدماً.

وحيث أن مواصفات المنظمة الدولية للتوحيد القياسي هي مجرد توصيات وليست قرارات ملزمة التنفيذ، فإن بعض مشغلي وملاك السفن لديهم حاويات بأطوال أخرى. فمثلا امتلكت شركة سي لاند الأمريكية " أكثر من (80.000) ثمانين ألف حاوية بطول (35) خمسة وثلاثون قدماً وتستخدم شركة APL الأمريكية حاويات ذات أطوال (45) خمسة وأربعون قدماً.

- ✓ عرض الحاوية:

أوصت المنظمة الدولية بأن يكون عرض الحاويات المعياري هو (8) ثمانية أقدام، وقد التزمت كافة الشركات المصنعة للحاويات بالتوصية.

- ✓ ارتفاع الحاوية:

أوصت المنظمة الدولية للتوحيد القياسي بأن الارتفاع المعياري. للحاويات هو (8) ثمانية أقدام أو ثمانية أقدام وستة بوصات.

وفي الستينات كانت الغالبية العظمى من الحاويات بارتفاع (8) ثمانية أقدام ولكن اعتباراً من عام 1978 أصبح الارتفاع المعياري للحاوية ثمانية أقدام وستة بوصات وبذلك انخفضت نسبة الحاويات ذات الارتفاع (8) ثمانية أقدام إلى 20% من مجموع الحاويات المستخدمة عالمياً.

كما توجد أيضاً أعداد محدودة من الحاويات بارتفاع (9) تسعة أقدام أو تسعة أقدام وستة بوصات الحاويات نصف ارتفاع (4) أربعة أقدام والحاويات المسطحة يمثل مجموع هذه الحاويات نسبة ضئيلة من مجموع أعداد الحاويات المتداولة.

- ✓ وزن الحاوية:

يبلغ وزن الحاوية (20) قدم الفارغة حوالي (2) طن، بينما يصل وزن الحاوية (40) قدم الفارغة إلى (3.5) ثلاثة طن ونصف.

- ✓ حجم الحاوية: تبلغ حجم الحاوية 20 قدم حوالي 30 متر مكعب، والحاويات 40 قدم 65.4 متر مكعب. (نحراوي، 2009، صفحة 34/33)

الفرع الثاني: ترقيم الحاويات

يستخدم نظام منهجي موحد لترقيم الحاويات سواء كانت مصنعة طبقا للمواصفات العالمية الدولية لتوحيد القياس أو بدونها حيث يتشكل نظام الترقيم من ثلاث مجموعات كالآتي (نحراوي، 2009، صفحة من 40 الى 43):

- ✓ المجموعة الأولى:

- رمز مالك الحاوية أربعة حروف
- الرقم التسلسلي للحاوية ستة أرقام
- رقم التحقق رقم واحد

- ✓ المجموعة الثانية:

- رمز دولة التسجيل حرفان

- ✓ المجموعة الثالثة:

- رمز حجم ونوع الحاوية أربعة أرقام

المجموعة الأولى:

يتكون رمز مالك الحاوية من أربعة حروف لاتينية كبيرة ويشترط أن يكون الحرف الرابع منها هو حرف "U" .

في حين يتكون الرقم التسلسلي للحاوية من ستة أرقام عربية فإذا لم يصل عدد الأرقام الى ستة أرقام يجب أن تستكمل بأصفار ال أن يصل المجموع الى ستة أرقام. فعلى سبيل المثال إذا كان الرقم التسلسلي 1234 فيضاف على يساره صفرين ليكون 001234 ويجب مراعاته بهذه الطريقة دائما.

أما رقم التحقق هو وسيلة لتأكيد صحة وتسجيل رمز مالك الحاوية ورقمها التسلسلي.

الجدول رقم01: نموذج لبعض رموز مالكي الحاويات

البلد	اسم الشركة المالكة للحاوية	رمز المالك
U.S.A	SEALAND	SFAU
DENMARK	MAERSK LINE	MAEU
SINGAPORE	NEPTUNE ORIENT LINES	NOLU
PHILIPPINES	ABOITIZ SHIPPING	ACCU
JAPAN	K LINE	KKLU

المرجع: أيمن نحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، ص46

المجموعة الثانية:

يشير هذا الرمز الى الدولة المسجل بها رمز مالك الحاوية، ولا يشير الى جنسية المالك، ويجب أن تشترك الدولة المعنية في المكتب الدولي للحاويات "Bureau International Des Containers" ليحدد لها الرمز.

وقد أصدرت المنظمة الدولية للتوحيد القياسي النشرة رقم (ISO-6341-1981) برموز الدول المشتركة في هذا الكتيب والتي كانت تتكون من ثلاث حروف لاتينية (ALPHA-3 CODE) الا أنه اتفق فيما بعد على الاكتفاء بحرفين فقط(ALPHA-2 CODE) كرمز للدولة حيث قامت المنظمة بإصدار نشرة أخرى برقم (ISO-3166) بالرموز الجديدة، وعلى الرغم من التزام كافة الدول بالرموز الجديدة وتطبيقها إلا أن هناك حاويات مازلت تحمل الرموز الملغاة (ALPHA-3 CODE).

كما يستخدم بعض ملاك الحاويات مثل شركة " سي لاند " نظام ترقيم خاص بهم، حيث يخلو عادة من رمز حجم ونوع الحاوية، وفي الوقت نفسه احتفظوا برمزي مالك الحاوية ودولة التسجيل دون تغيير.

الجدول رقم 02: نموذج لبعض أسماء الدول ورموزها على الحاويات

الرمز	الدولة
DZ	ALGERIA
US	UNITED STATES
BR	BRAZIL
PH	PHILIPPINES
GB	UNITED KINGDOM

المرجع: أيمن نحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، صفحة من 47 الى 54

المجموعة الثالثة:

خاصة بحجم ونوع الحاوية، الرقمين الأولين يعبران عن الحجم والرقمين الأخيرين يعبران عن النوع. وفيما يلي رموز توضيح حجم ونوع الحاويات:

رمز الحجم يتمثل في رقمين:

- يعبر الرقم الأول (first digit) إذا كانت الحاوية 20 أو 40 قدما فعلى سبيل المثال:

2 = 20

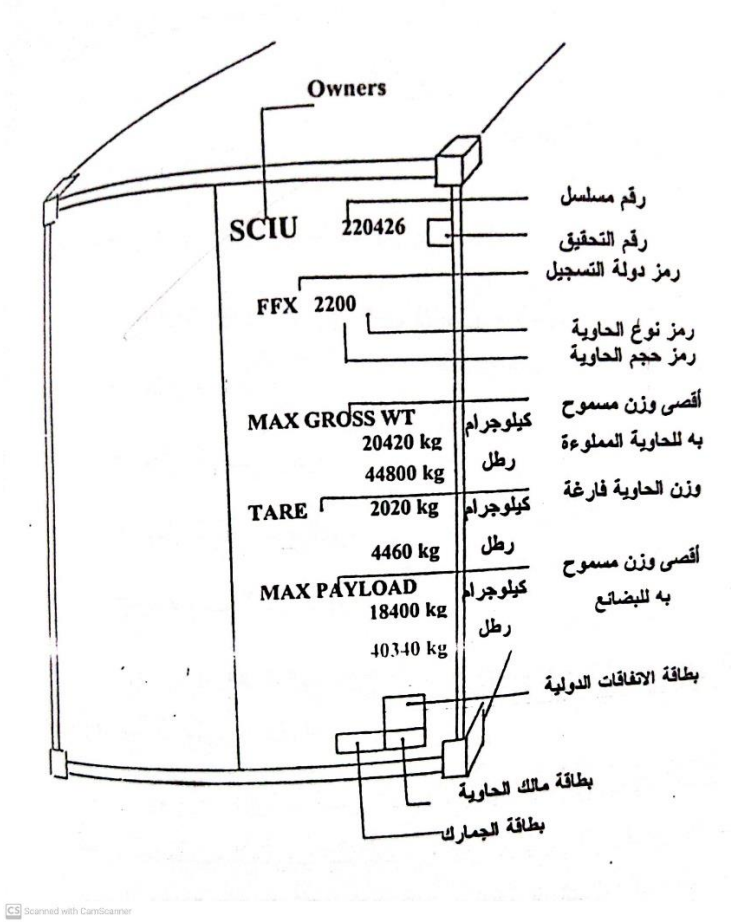
4 = 40

- يعبر الرقم الثاني (second digit) ارتفاع الحاوية.

رمز النوع يتمثل في رقمين يعبر الرقم الأول عن نوع الحاوية أما الرقم الثاني يحدد نوع الحاوية بشكل أدق.

وعموما الرقمان المعبران هن نوع الحاوية ليست لهما أهمية كبيرة لمحطات الحاويات نظرا لأن هاذين الرقمين لا يسجلان بالمستندات المتداولة بالمحطة.

الشكل رقم01: رسم تخطيطي لباب الحاوية موضحا عليه نظام الترقيم بالحاويات وبعض البيانات الأخرى



المرجع: أيمن نحراوي، منظومة النقل الدولي بسفن الحاويات، ص44

المبحث الثاني: النقل الدولي بالحاويات

المطلب الأول: نظام النقل بالحاويات

تسابق الناقلون في إيجاد أحسن الحلول من أجل نقل آمن ومربح في نفس الوقت، واعتمدوا في سبيل ذلك على التكنولوجيا، فابتدع الناقلون استخدام الحاويات كوسيلة نمطية لشحن البضائع، حيث أثبتت توفير متطلبات عملية النقل البحري، مثل المحافظة على البضائع، وتوفير الوقت القياسي في شحن وتفريغ السفينة، فالنقل بالحاوية طريقة استحدثتها الحاجة الاقتصادية، لأنها تقدم خدمات سريعة وآمنة أفضل مما كان عليه الحال في ظل النقل التقليدي... **(خالد، 2012-2013، صفحة 6)**

المطلب الثاني: الاتفاقيات الدولية المتعلقة بالحاويات

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

اتفاقية جينيف 1972:

وهي اتفاقية متعلقة بسلامة الحاويات أبرمت بتاريخ 02/12/1972، ودخلت حيز التنفيذ في 06/09/1977 على مستوى مجلس التعاون الجمركي. تهدف هذه الاتفاقية إلى تسهيل النقل الدولي بواسطة الحاويات، ولهذا الغرض فإنّها تضع معايير صنع الحاويات وتحدّد نظام الاعتماد وكذا تسهيلات القبول المؤقت وتصليح الحاويات. وعليه فإنّ الحاويات الّتي تتوفر فيها الشروط المحدّدة في الاتفاقية تستفيد من اعتماد لنقل البضائع تحت الختم الجمركي (بونسي، 2017، صفحة 56). والشروط التي وضعتها اتفاقية جنيف والواجب توفرها في كل حاوية حتى تكون صالحة للاستعمال هي **(زروال و مرسلي، 2022، صفحة 6)**:

- أن تكون ملتصقة كليا أو جزئيا لتشكل فراغا ووعاء بهدف احتواء السلع.
- أن تكون ذات خاصية دائمة وتلائم الاستعمال المتكرر.
- أن تكون مصممة من أجل سهولة المناولة وعند نقلها بين وسيط نقل وآخر.
- أن تكون مصممة بحيث يسهل تعبئتها وتفريغها.
- أن تكون ذات حجم داخلي قدره 1 متر مكعب أو أكثر.
- ضرورة خضوع الحاوية للتعليم والترميز والتمييز حتى يتسنى لها الاستفادة من التسهيلات الواردة في المعاهدة.
- أن يتضمن مصطلح الحاوية إكسسوار ومعدات الحاوية الملائمة بشرط أن تكون ملازمة لها.

اتفاقية إسطنبول 1990:

المتعلقة بالإدخال المؤقت المبرمة بتاريخ 26/06/1990، وهي اتفاقية مبرمة تحت رعاية مجلس التعاون الجمركي، هدفها الأساسي تبسيط وتنسيق الإجراءات الجمركية خاصة إقرار وثيقة دولية موحدة تجمع بين جميع الاتفاقيات الموجودة

حول الإدخال المؤقت. وهذا من شأنه أن يسهّل الوصول إلى الأحكام الدولية للإدخال المؤقت ويسهم بشكل فعّال في تطوير التجارة الدولية. من القواعد الّتي وضعتها هذه الاتفاقية والّتي مسّت الحاويات، نجد القبول المؤقت للحاويات لنقل البضائع داخل الإقليم الجمركي دون دفع الحقوق والرسوم الجمركية ودون دفع الكفالات، ولكن شريطة أن تتوافر فيها الشروط المحدّدة في هذه الاتفاقية من علامات وضرورة الاعتماد وغير ذلك **(بونسي، 2017، صفحة 6)**. وتجدر الإشارة الى أن الحاوية بمختلف أنواعها تخضع لترقيم وترميز دوليين يساعد على معرفة خصائصها ونوعها وحجمها وكذلك مالكها، وهذا ما جاءت به الاتفاقية تحت عنوان أحكام خاصة بوضع العلامات على الحاويات على النحو التالي **(زروال و مرسلي، 2022، صفحة 6)**:

ـ يجب أن تطبع على الحاوية العلامات التالية بشكل ثابت ومكان مناسب ومرئي بوضوح:

هوية صاحبها أو مشغلها الرئيسي.

علامات وترقيم الحاوية المخصصة من قبل مالكها أو مشغلها الرئيسي.

وزن الحاوية فارغة بما فيها من تجهيزاتها المركبة بشكل ثابت.

ـ ذكر البلد الذي تنتمي إليه الحاوية.

المطلب الثالث: مزايا وعيوب الحاويات

الفرع الأول: مزايا الحاويات

- المحافظة على البضاعة من أي تلف أو كسر أو فقد أو سرقة، ومن ثم تحقيق سلامة البضاعة المنقولة الصادرة والواردة، وضمان تسليمها على حالتها، ومن ثم الاقتصاد في مصروفات التخزين والحراسة.
- تقديم خدمات النقل من الباب إلى الباب، من موقع المصنع وحتى تاجر التجزئة والموزعين.
- لا توجد عمليات تداول وسيطة للبضائع في محطات الحاويات/ الموانئ، مما يتيح أمان أكبر للبضائع في مواجهة مخاطر الإهتلاك والتلف والمناولة.
- حاجة البضائع المنقولة داخل الحاوية إلى عملية تعبئة وتغليف بسيطة، مما يتيح وفورات في التكلفة الإجمالية لعملية النقل.
- عدم حاجة نظام التحوية إلى قدر كبير من الأيدي العاملة، مما يتيح وفرا في تكلفة العمالة.
- سرعة تداول الحاويات في الموانئ، تتيح زيادة سرعة دورة السفينة وتقليل زمن بقائها في الميناء. **(ايمن ، 2015، الصفحات 239-240)**

الفرع الثاني: عيوب الحاويات

- عملية الرص في السفينة تعتبر من العمليات الفنية الدقيقة الخاصة، إذ أخذنا في عين الاعتبار حجم الحاوية وثقل وزنها الذي قد يسبب الإخلال بتوازن السفينة أو ترتيب البضائع حسب أولويات الشحن والتفريغ.

- كلفة استئجار الحاويات الغالية، وفي بعض الأحيان هناك تكلفة تدفع عند رجوع الحاويات فارغة، وخاصة بالنسبة للحاويات المتخصصة في بضائع محددة، حيث أن تكلفة رحلة عودتها تساوي تقريبا تكلفة رحلة القدوم.
- الحاجة الدائمة إلى الصيانة الدورية (إعادة الطلاء، إزالة الصدأ، التنظيف...الخ) أو الإصلاح (الجوانب، وأقفال الأبواب، وقطع الغيار...الخ).
- الحاجة إلى الفحص التقني الدوري لدى مكاتب الرقابة المعتمدة، للتأكد من سلامة الحاوية ومطابقتها للمواصفات، مما يرفع التكلفة.
- توحيد قياسات الحاويات، مما يؤثر سلبا على شحن بعض السلع التي لا يمكن نقلها في الحاويات المعروفة، حيث تناسب الحاويات بشكل عام البضائع النمطية (صناديق، كراتين، بضائع الصب....). **(سوزان علي حسين، 2004، الصفحات 24-25)**

المطلب الرابع: أمن الحاويات

إن 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) **(قماز، 2014، صفحة 73)**.

الفرع الأول: استعمال الحاويات لأغراض الهجرة السرية والتهريب

إن شحن البضائع أثناء النقل في حاويات بالغة الضخامة يتم تفريغها في الموانئ بعجلة وسرعة كبيرة، ونظرا لارتباط خطوط سير السفن بمواعيد محددة، بضع أجهزة المراقبة والتفتيش في الموانئ أمام مهمة صعبة إن لم تكن مستحيلة لتفتيش هذا الكم الضخم من الحاويات بدقة الواجبة. وتبرز هذه الحقيقة واضحة في الدول النامية التي تقل فيها الامكانيات المادية اللازمة لإجراء عمليات الفحص والتفتيش مما جعل الحاويات الوسيلة الأمثل لممارسة التعريب، تجارة الأسلحة، الهجرة السرية وغيرها.

الهجرة غير الشرعية:

شاع استغلال الحاويات من أجل دخول الأشخاص وخروجهم من والى إقليم الدولة على نحو غير مشروع لأنها تمتلك القدرة على استيعاب الأشخاص واخفائهم وبقائهم بعيدا عن أعين السلطة العامة في حالة تعرضها للتفتيش.

حيث تبنت المنظمة البحرية الدولية بتاريخ 27 نوفمبر 1997 قرار متعلق بإسناد وتقسيم المسؤولية في حالة الهجرة السرية يطالب هذا القرار كل الدول باتخاذ التدابير اللازمة للحد من هذه الظاهرة وذلك باستخدام وسائل تسمح بالكشف عن وجودهم داخل الحاوية قبل مغادرة السفينة.

كما تفرض المدونة الدولية لأمن السفن والمنشآت المينائية على شركة النقل من أجل ضمان أمن السفن اتخاذ بعض الإجراءات الوقائية من بينها تفحص أقفال الحاويات قبل الإقلاع وتفتيش الحاويات الفارغة وكذا تلك التي تحتوي على أبواب من الجوانب ومن الأسفل.

وعلى الرغم من اتخاذ كل التدابير الوقائية للحيلولة دون اختباء الأشخاص داخل الحاويات فقد يكتشف وجود مهاجر سري على متن السفينة عندئذ يقوم الربان بتسليم المهاجر الى السلطات المختصة في أول مناء تتوقف فيه السفينة أو نقله الى سفينة أخرى متجه الى الميناء الذي صعد منه المهاجر.

التهريب باستعمال الحاويات:

إن 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 إلا من قبل المرسل إليه نفسه. وبالتالي فإن المهربين للحمولة لا يخشون من احتمال اكتشاف الناقل أو السلطات المينائية المحتوى الحقيقي للحمولة، وإخبار إدارة الجمارك، مما شجع من خلال المخطط المسمى "حصان طروادة" Troie de cheval " بوضع تعريفات لبضائع تجارية مشروعة، والقيام بشحن بضائع خطيرة كالأسلحة النووية والبيولوجية.

من ناحية أخرى قد تستغل ثغرات الأنظمة الاقتصادية الجمركية المطبقة على الحاويات كالقبول المؤقت لتسريب كميات من البضائع –المنتجة بهذا النظام-إلى الأسواق المحلية إلى فقدان الإدارة الجمركية لمبالغ من المفروض تحصيلها

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

الفرع الثاني: أساليب معالجة أمن الحاويات

سعيا وراء تحقيق أمن الحاويات وسلامتها، وبالتالي أمن النقل البحري. تقوم إدارة الجمارك برقابة عملية النقل بواسطة الحاويات، وذلك من خلال الفحص الوثائقي والفحص المادي (المعاينة المادية) **(زروال و مرسلي، 2022، صفحة 08).**

الفحص الوثائقي:

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

إن التحكم في الفحص الوثائقي هو الذي يساعد إدارة الجمارك على تحديد الحاويات التي ستكون محل مراقبة مادية دون اللجوء الى فحص جميع الحاويات التي تدخل الإقليم الجمركي نظرا لعددها الهائل **(قماز، 2014، صفحة 78).**

المعاينة المادية:

بالرغم من أن مهمة تفتيش حمولة الحاويات القادمة الى الموانئ عبر السفن أو القطارات تعد مهمة أمنية عسيرة، بسبب حجم التبادل التجاري الدولي بصورة تفوق إمكانيات الأجهزة الجمركية على الفحص الدقيق للحاويات قبل إنزالها أو شحنها، لذلك تعمل إدارة الجمارك جاهدة لمراقبة أكبر عدد من الحاويات مراقبة مادية بحضور المالك أو ممثله القانوني.

هذه المراقبة تكون على المستوى الخارجي للحاوية حيث يتأكد عون الجمارك من الترميز والترقيم الخاص بالحاوية محل المراقبة، ومدى تطابقها مع الوثائق كسند الشحن والختم الجمركي الموضوع.

كما تكون على المستوى الداخلي، وذلك بالاستعانة بأجهزة الكترونية تعطي صورة واضحة عن محتويات الحاوية دون الحاجة لفتحها عن طريق إظهارها في شاشات تلفزيونية حيث يتأكد من عدم حملها لأية مواد محظورة ومن الأجهزة التقنية المستعملة في مجال الكشف عن الحاويات نذكر:

- جهاز الكشف الإشعاعي.

- جهاز الأندوسكوب: حيث يخترق الجهاز الحاوية من فتحات صغيرة في عدة مواقع وينقل صورة لما يوجد بها من أشياء.

- نظام ايفان لرصد دقات القلب: نظام يستطيع اكتشاف محاولات التهريب أو التسلل البشري عن طريق رصد دقات القلب للأشخاص المختبئين داخل الحاوية حيث يعتمد النظام على مجسات تشبه السماعات الطبية مرتبطة بجهاز كمبيوتر محمول توضع على جسم الحاوية المراد فحصها.

- تقنية الكشف عن الممنوعات باستخدام النترونات: تكشف لنا البضائع المحتوات والتي يصعب النفاذ الى محتواها بالعين المجردة أو الكشف الالكتروني المعتاد. وذلك لأن نظام الفحص بالنترونات مصمم للتعرف على مكونات المواد المخبأة بدقة عالية وتكمن أهمية النظام في قدرته على كشف المخدرات والأسلحة المدسوسة بين البضائع بدقة عالية. حيث يصدر إنذار آلي للعناصر المشبوه فيها داخل الحاوية **(بونسي، 2017، صفحة 61)**.

الخاتمة

أخيرا يمكن القول أن النقل الدولي للبضائع عن طريق الحاويات ساهم في تطوير الميناء التقليدي إلى ظهور ما يسمى بالميناء الحديث، الذي يسهل تحريك العلاقات التجارية، باعتماد ما يسمى بالنقل متعدد الوسائط والنقل من الباب إلى الباب، وذلك كله في خدمة التجارة الدولية مع تعاظم دور تحوية البضائع الذي تندرج ضمن محطات الحاويات والخدمات اللوجستية التي تضمن تسهيل تدفقات البضائع المصدرة والمستوردة، والتي تتطلب توفير شبكة لوجستية للنقل بتدخل وسائط عديدة كالنقل البحري للحاويات والنقل البري باستخدام الشاحنات المخصصة لنقل الحاويات أو النقل بالسكك الحديدية لتتلاءم مع متطلبات النقل الدولي متعدد الوسائط، ومن تم تحقيق ميزة تنافسية عالمية في عمليات النقل الدولي.