

مجلة الجمعية العربية للملاحة

مجلة علمية نصف سنوية

عدد ٤٤ - يوليو ٢٠٢٢

ISSN (2090-8202)

Issue 44 (volume 2) July 2022

INDEXED IN (EBSCO)

المحتويات

كلمة التحرير

الأبحاث باللغة العربية

مواجهة نظام تسجيل السفن المفتوح والسفن دون المستوى عن طريق
سلطة مراقبة دولة الميناء PSC
الرؤبان/ نائل محمد الخالدي

متطلبات استخدام تطبيق نظم تخطيط موارد المؤسسة لتطوير الموانئ
البحرية- ميناء طرابلس البحري
الباحث/ أحمد سعد أحمد مسعود
د/ نرمين خليفة - د/ إيمان حداد - د/ محمد السعداني

الدور الفعال لهيئات الاشراف والتصنيف في تطبيق معايير السلامة
البحرية على متن السفن التجاري
الرؤبان/ نائل محمد الخالدي

الأبحاث باللغة الانجليزية

النمذجة العددية لسطح البحر لتحديد خصائص المد والجزر وحساب سطح
الاسناد الملاحي للموانئ بميناء الأحمدى بالكويت
د/ احمد خيدر - د/ محمد محسن - د/ مصطفى رباح - د/ فهمي عبد الحليم

تقييم أداء الموانئ الخضراء في نهج المصري
د/محمد حسن - د/ احمد محمد على

مستويات المد والجزر بناءً على تحليل بيانات مستوى سطح البحر
المرصود في بورسعيد ، مصر
د/ احمد خيدر - أ/ ندى سلامة - أ/ محمد حلمي- د/حسن الحلواني

المفاهيم التأسيسية وتحديات تطبيق برنامج GMP في ضوء آراء ضباط
البحرية التجارية
د/ حسام الدين جاد الله - د/ احمد اسماعيل - د/ ابراهيم طایل

تأثير الاشغال في كبانن طاقم السفينه علي بدائل تصميم منافذ الهواء
د/ خالد سنارى - د/ عمان على

أثر تطوير المساعدات الملاحية في تحسين سلامة الملاحة والبيئة البحرية
على طول الساحل المصري من الإسكندرية إلى دمياط
الرؤبان/ محمد شندى - الرؤبان/ سامى يوسف

تحليل الاثار البيئية المترتبة علي دخول الكائنات الغازية للبحر الابيض
المتوسط عبر قناة السويس
د/ ممدوح عوض عبده الرحمن شحات



هيئة التحرير

رئيس هيئة التحرير

د.ر. هشام هلال

رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة

أعضاء هيئة التحرير

الاستاذ الدكتور/ كريزيستوف كزابلوسكى

رئيس الجمعية البولندية للملاحة

الاستاذ الدكتور/ يسرى الجمل

وزير التربية والتعليم الأسبق

أ.د. أحمد الربانى

رئيس قسم الدراسات العليا - جامعة ريبرسون،
كندا

أ.د. محمد الفيومى

كلية التجارة - جامعة الاسكندرية

الربان. محمد يوسف طه

الجمعية العربية للملاحة

اللواء أ.ح. دكتور. سميح ابراهيم

الجمعية العربية للملاحة

دكتور. رفعت رشاد

الجمعية العربية للملاحة

د.محمد عبد السلام داوود

نائب رئيس الأكاديمية للشؤون البحرية -
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل
البحرى

أ. إسراء رجب شعبان - منسق المجلة

أ. منة الله محمد سليمان - منسق المجلة

الجمعية العربية للملاحة

تقاطع شارع ٤٥ والسباعى، عمارة زهراء
السباعى، ميامى، الاسكندرية، جمهورية
مصر العربية

تليفون: (+203) 5509824

محمول: (+2) 0100161018

فاكس: (+203) 5509686

البريد الإلكتروني: ain@aast.edu

الموقع الإلكتروني: www.ainegypt.org

مواجهة نظام تسجيل السفن المفتوح والسفن دون المستوى عن طريق سلطة مراقبة دولة الميناء PSC

إعداد

الرُّبان/ نائل محمد الخالدي

Abstract:

Raising the flags of the countries of open registration on ships owned by many shipowners, whether ship owners belonging to developed or developing traditional maritime countries, is undoubtedly in order to reduce the daily operating costs of the ships and, consequently, to continue standing in the global marine markets and facing competition. On the other hand, raising these flags may be at the expense of non-compliance, implementation, and commitment to the procedures, requirements and rules of international agreements related to standards of security and safety, the prevention of marine pollution, the efficiency of the marine crew and their working conditions in terms of wages, subsistence, treatment and food... ..etc. Therefore, the international community, traditional maritime countries, governmental and non-governmental organizations, classification bodies, insurance companies and others did not turn a blind eye to the expansion and spread of the open ship registration system over the rest of the other ship registration systems, and among methods and efforts to address and confront the expansion and spread of the open ship registration system, It is the imposition of control in seaports on foreign ships of any kind, whether national registration or open registration, through the application of the Port State Control (PSC) authority, and given the great importance and role of the Port State Control Authority (PSC), It is vital to ascertain the extent to which the flags of the various ships, including the flags of open registration, comply with the standards and requirements of the relevant conventions and treaties. This authority will be exposed in terms of establishment, justifications, goals and what it achieved in the past years of goals and benefits for the safety and security of the maritime transport system and industry.

المستخلص:

ان رفع اعلام دول التسجيل المفتوح على السفن التي يملكها الكثير من ملاك السفن، سواء ملاك السفن التي تنتمي للدول البحرية التقليدية المتقدمة او النامية، هو من اجل، بدون شك، تخفيض تكاليف التشغيل اليومية للسفن، وبالتالي، الاستمرار بالوقوف في الاسواق البحرية العالمية ومواجهة المنافسة الشديدة والشرسة في تلك الأسواق، لكن، من جهة أخرى معارضة، قد يكون رفع تلك الاعلام على حساب عدم التقيد والتنفيذ والالتزام بإجراءات ومتطلبات وقواعد الاتفاقيات الدولية ذات الصلة بمعايير الامن والسلامة ومنع التلوث البحري وكفاءة الطاقم البحري وظروف عمله من أجور واعاشة وعلاج وغذاء الخ. لذلك ان المجتمع الدولي والدول البحرية التقليدية والمنظمات الحكومية والغير حكومية وهيئات التصنيف وشركات التامين وغيرها لم تغض النظر وتقف مكتوفة الايدي امام توسع وانتشار نظام تسجيل السفن المفتوح على باقي أنظمة تسجيل السفن الأخرى، ومن ضمن الطرق والجهود في معالجة ومواجهة توسع وانتشار نظام تسجيل السفن المفتوح هو فرض الرقابة في الموانئ البحرية على السفن الأجنبية أي كان نوعها، تسجيل وطني او تسجيل مفتوح، وذلك عن طريق تطبيق سلطة رقابة دولة الميناء

Port State Control (PSC)، ونظراً للأهمية الكبيرة التي حققتها سلطة رقابة دولة الميناء Port State Control (PSC) ودورها الحيوي في التأكد من مدى التزام اعلام السفن المختلفة، ومنها اعلام التسجيل المفتوح، بمعايير ومتطلبات الاتفاقيات والمعاهدات ذات الصلة، فسوف يتم التعرض لهذه السلطة من حيث الانشاء والمبررات والاهداف وما حقته في السنوات الماضية من اهداف وفوائد للسلامة والامن الخاص بمنظومة وصناعة النقل البحري.

وظائفهم نظرا لان سفن التسجيل المفتوح تبحث على ايدي عاملة او بحارة ذات أجور منخفضة ولا توجد قيود او شروط على جنسيات او مؤهلات معينة للبحارة، او بسبب اتجاه بعض ملاك السفن لتسجيل سفنهم ورفع الاعلام المفتوحة نظرا لتقديم دول التسجيل المفتوح تسهيلات قد لا توجد في دول أخرى، وهذا ما ذكره محسن (2021) عندما أشار الى تصريح Franz Fischler، مفوض الاتحاد الأوروبي للمصايد European Fisheries Commissioner، الذي ذكر على " إن ممارسة أعلام الملائمة، حيث يقوم الملاك بتسجيل سفنهم في دولة بخلاف دولتهم من أجل تجنب القوانين والضوابط الملزمة يمثل تهديد خطير لعالم البحار اليوم". من هنا بدء الاتحاد الدولي لعمال النقل (ITF) ومنظمة العمل الدولية (ILO) والمنظمة البحرية الدولية (IMO) بالقلق الواضح والكبير على معايير السلامة وظروف العمل وطبيعة الحالة الاجتماعية على متن السفن المسجلة بنظام التسجيل المفتوح Open Registry، لذلك كان لابد من وجود الية او نظام او اجراء او طريقة يمكن من خلالها السيطرة على هذا النوع من التسجيل ومواجهة هذا القلق.

بذلت الجماعة الدولية، في الواقع، جهودا حثيثة منذ ان بدا نمو وانتشار السفن التي ترفع اعلام التسجيل المفتوح وذلك نظرا لظهور العديد من المشكلات كارتفاع معدل وقوع الحوادث البحرية وتلوث البيئة البحرية وزيادة حجوزات السفن لدى سلطات الميناء وارتكاب العديد من جرائم الاحتيال البحري والمتمثلة بان هنالك بعض الدول التي لا تشترط تقديم شهادة شطب السفينة عن سجل العلم السابق، ومن ثم فانه من الممكن لأي سفينة ان تتخذ جنسيتين مختلفتين وتحت أسماء مختلفة مما يسهل بالتالي انحراف السفينة عن خط سيرها وتغيير الاسم والعلم في البحر (أريك الين، ورقة بحثية بعنوان الاحتيال البحري والمكتب البحري الدولي، ندوة الاحتيال البحري العالمية التي عقدت بالكويت في 1983م).

لذلك، تم اتخاذ بعض الإجراءات على المستوى الوطني لبعض الدول والمتمثل بتغيير قوانين وسياسات الدولة التي تتعلق بتسجيل السفن فيها، او على المستوى الإقليمي والمتمثل بإنشاء مذكرات تفاهم هدفها الرئيسي التأكد، بعد اجراء سلسلة من التفتيشات البحرية، من ان السفن الاجنبية الزائرة لموانئها تلتزم بمعايير السلامة ومكافحة التلوث والاهتمام بأحوال وظروف البحارة او على المستوى الدولي والمتمثل بأبرام العديد

ان نظام التسجيل المفتوح Open Registry اثار جدلاً واسعاً ومعارضة وانتقادات كبيرة وذلك للأسباب عديدة منها كثرة الحوادث البحرية للسفن الرافعة لأعلام هذا النظام كحادثة الناقله Erika في (1999) وحادثة الناقله Prestige في (2002) وحوادث أخرى، كما ان مركز الأبحاث الدولي الخاص بالبحارة في جامعة كارديف بالمملكة المتحدة بمقاطعة ويلز أشار الى ان بعض الدول التي لديها نظام التسجيل المفتوح للسفن لا تلتزم بشكل واضح وصريح باي نوع من أنواع التعليمات والقواعد الدولية (Alderton and Winchester 2002)، وان معظم الدول التي لديها نظام التسجيل المفتوح Open Registry لا تطلب ما يعرف بالرابطه الحقيقية او الفعلية ما بين السفينة او ملاكها وبين الدول التي تمنح جنسيتها لتلك السفينة، حيث لا توجد أي متطلبات او شروط للرابطه الحقيقية او الفعلية بين الدولة والسفينة المراد تسجيلها ورفعها علم هذه الدولة، ان بعض النقاد يدعون او يزعمون بان السفن المسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح Open Registry تلحق ضرر كبير بالاقتصاد الدولي والبيئة البحرية بصورة عامة، لذلك ان هذا التأثير أدى الى وجود نتيجة او تصور مضمونه وجود نقص حاد في القانون الدولي العام وذلك بسبب الفشل وعدم اتخاذ خطوات وإجراءات جدية وفعالة في إيقاف ومواجهة الأنشطة المتعددة في أعالي البحار والتي تحدث من سفن مسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح Open Registry وهذه الأنشطة والممارسات أدت الى حدوث تهديد في مصالح الكثير من الدول بشكل عام وعلى مصالح الدول الساحلية بشكل خاص.

ان وضع تسجيل السفن التي تقدمه دول نظام التسجيل المفتوح Open Registry غير مقبول لكثير من الدول والهيئات الدولية للمبررات التي تم ذكرها في الواقع، بعد قيام الكثير من السفن بنقل علمها الى العلم الخاص بنظام التسجيل المفتوح Open Registry، بدءا المعارضة والانتقادات المنظمة ضد نظام التسجيل المفتوح Open Registry تنتشر حول العالم وتزداد باستمرار، اذ ان نظام التسجيل المفتوح بدءا بخلق وانشاء وظهور مشاكل جدية حقيقية للدول البحرية المتقدمة منذ اللحظة الأولى التي خسروا فيها اساطيلهم البحرية، ومنذ ان فقد الكثير من بحارة تلك الدول

من الاتفاقيات الدولية ذات الصلة سواء الاتفاقيات الخاصة بإيجاد صياغة موحدة تتبناها جميع الدول في خصوص

شروط تسجيل السفن وضرورة وجود رابطة حقيقية بين السفينة ودولة العلم او تلك الاتفاقيات التي تستهدف تطبيق مستويات محددة لضمان سلامة الملاحة البحرية والارواح والممتلكات في البحار وحماية البيئة البحرية من التلوث وبما يخدم المصالح المشتركة للدول المختلفة، لكن، ان الجهود والأساليب والطرق، أي كان نوعها، لابد ان يكون لها اثر واضح على اعلام التسجيل المفتوح وحتى الدول النامية ستأثر بها، حيث ان ظاهرة تسجيل السفن بنظام التسجيل المفتوح Open Registry أصبحت تولي اهتمام وقلق متزايد دوليا واقليمياً، لكن، من جهة أخرى معارضة لهذه الجهود، ان الدول التي تسمح بنظام التسجيل المفتوح Open Registry تجادل وتناقش وتحاول القول بان ممارسة تسجيل السفن المملوكة للأجانب والسماح لها بالإبحار في أعالي البحار او مناطق بحرية أخرى تحت اعلام تلك الدول هو حق من حقوقها السيادية ولها ان تتعهد وتمارس اختصاصها عليها وان ذلك الاجراء لا يعتبر مخالف لقواعد القانون الدولي حيث انه لا يوجد ما يجرم ذلك الاجراء ويضع له عقوبة.

2. تفتيش السفن الأجنبية في الموانئ البحرية

ان الدول يمكنها ان تختار تفتيش السفن الزائرة لموانئها لعدة أسباب تراها هي ضرورية للقيام بذلك. على سبيل المثال، ان التفتيش الذي يقوم به حرس الحدود الأمريكي بالولايات المتحدة الأمريكية، يعتبر واسع وشامل ومشتق بصورة كاملة على أساس القانون الأمريكي المحلي، مثال آخر، ان دول الاتحاد الأوربي تستطيع، إذا هي ارادت، ان تفتش بشكل عملي على السفن التي تدخل المنطقة البحرية التي تراها عملياً مهمة لها لأجراء التفتيش الذي ينشق من القوانين والمراسيم الاوربية الداخلية والخارجية والتي عادة ما يتم إقرارها وتشريعها كرد فعل لحادثة وقعت كما هو الحال في غرق السفينة MV. Erika التي وقعت في 1999 والتي أدت الى حدوث تغييرات كبيرة في المستوى الأوربي، مثال اخر لأجراء التفتيش على السفن الزائرة للموانئ والذي يشق ويعد لأجل ولغرض التعاون والتنسيق وتبادل المعلومات بين دول الإقليم الواحد. هذا ما أدى، في الواقع، الى انشاء مذكرات التفاهم حول العالم Memorandums of Understandings والتي دمجت ووحدت القوى والمحاولات في طرق وأساليب واهداف وأنواع ومكافحة التلوث البحري وظروف و حياة وتأهيل الطاقم البحري وتدريبه والاهتمام بمعيشته واحواله.

ان وجود نظام تسجيل المفتوح عند بعض الدول، 35 دولة حسب إحصائية ITF 2021، وعدم امتثال بعض السفن للمتطلبات الدولية فيما يتعلق بمعايير السلامة ومنع التلوث البحري، ومع عدم مراعاة ظروف ومعيشة واجور وتدريب

ومبادئ التفتيش وذلك عن طريق معايير ومقاييس متفق وموقع عليها وتنفذ من قبل أعضاء الدول في الإقليم الواحد وبالنسبة المتفق عليها بين هؤلاء الاعضاء.

بالرغم من ان على دولة علم السفينة ان تنفذ الواجبات والمسؤوليات والمهام للتأكد من مدى التزام سفنها بالحد الأدنى من المعايير والمتطلبات الدولية ذات الصلة والتأكد من صلاحيتها قبل نزولها للخدمة البحرية، فانه لوحظ فشل او تقاعس او اهمال او عدم الاهتمام او عدم الرغبة او النية لدى بعض الدول في تنفيذ واجباتها حيال ذلك، الامر الذي قد يؤدي الى وجود سفن كثيرة لا تلتزم بمعايير الامن والسلامة ومنع التلوث البحري، مما قد يضر بالبيئة البحرية ويتسبب في وقوع الكثير من الكوارث والحوادث البحرية لسبب او لأخر. لذلك، فإن المجتمع الدولي وكاستجابة وردة فعل حيال ما جاء، فانه تم وضع نظام والية لهذا الخلل ان صح التعبير والذي من خلاله يمكن تفتيش السفن الأجنبية التي تزور الموانئ البحرية وذلك استناداً للاتفاقيات المشار اليها في المنظمات الدولية كالمنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الوطنية ILO، يعرف هذا النظام بمراقبة وسيطرة الدولة على موانئها Port State Control (PSC))، والذي صمم في الأساس لاستهداف واقصاء السفن دون المستوى، وذلك للوصول الى الهدف الرئيسي والمنشود وهو التأكد من سلامة السفن وكفاءة تشغيلها في بحار امنة ونظيفة (الوكيل، 2010).

إذا كانت كل دول اعلام السفن تلتزم وتنفذ التزاماتها الدولية وواجباتها الموكلة لها والمعهود عليها، فانه ما كان هنالك داعي او ضرورة لوجود مراقبة للدولة على موانئها PSC. بعبارة أخرى، بينما قام نظام مراقبة الدولة على موانئها PSC بتحقيق وإنجاز العديد من المميزات والفوائد والإنجازات الفعالة والمثمرة في معرفة وتحديد وتعيين ومن ثم القضاء على السفن دون المستوى، الا انه لا ينظر لهذا النظام PSC على انه البديل او انه قد حل محل دولة العلم في تنفيذ واجباتها والتزاماتها الدولية التي نصت عليه الاتفاقيات ذات الصلة. لذلك، تبقى دولة علم السفينة Flag State هي المسؤول والمنفذ والمعني الأول والأخير في التأكد من مدى التزام السفن الرافعة لعلمها والمكتسبة لجنسيته بالقواعد واللوائح والنظم والتعليمات والتوجيهات والقوانين والاتفاقيات والتوصيات والمدونات التي تُفرض عن طريق القانون الدولي المتمثل بما تصدره وتعتمده المنظمات الدولية والمذكرات الإقليمية ذات الشأن بمعايير السلامة البحرية والامن البحري

امنه وسليمة، مما يشكل خطر وتهديد على الأرواح الموجودة على ظهر تلك السفن وعلى البيئة البحرية

والموانئ وغيرها (شحاتة، 2002). الامر الذي أدى الى حدوث زيادة في عدد ابحار السفن دون المستوى ووقوع العديد من الحوادث البحرية وحوادث السفن، وقد يكون ذلك، بالإضافة للرقابة الضعيفة على السفن من قبل دول العلم، بسبب عدم كفاية عدد المفتشين المؤهلين ذوي الخبرة او الاختصاص او بسبب تساهل او تراخي او عدم اهتمام وحرص دولة العلم في تطبيق بنود واحكام الاتفاقيات التي هي عضو فيها ومصدقة عليها، الامر الذي أدى الى ضرورة وجود هيئة او جهة او سلطة او شبكة تدقيق ثانية خلاف سلطة دولة العلم للتفتيش على السفن الأجنبية التي تزور الموانئ البحرية والتأكد من مدى فاعليتها لشروط ومتطلبات السلامة ومنع التلوث البحري.

تجد الإشارة الى انه وبشكل عام اظهرت التحقيقات والاحصائيات في السنوات الأخيرة على مستوى العالم بان معظم الحوادث البحرية كانت بسبب العامل او الخطأ البشري 80% (شحاتة، 2002) وكذلك بسبب ضعف او عدم المقدرة دولة العلم على الرقابة الفعالة على السفن التي ترفع علمها وذلك فيما يخص تنفيذ وتطبيق المعايير الدولية الخاصة بالاتفاقيات الدولية ذات الصلة. كما ان العديد من الدول رأت أنه بتطبيق حق رقابة دولة الميناء في موانئ دولة بذاتها يؤدي الى هروب السفن المعيبة من هذه الدولة واستخدامها لموانئ الدول الأقل رقابة. وهو ما يعني ارتفاع معدلات السلامة ومنع التلوث في الدول ذات الرقابة الأشد ومعاناة الدول الأقل رقابة من السفن المعيبة.

في الواقع، ان الحاجة الى وجود سلطة دولة مراقبة الميناء لم تأتي من الفراغ، بل انها جاءت نظرا للحاجة الماسة الى سلطة بحرية تستطيع ابعاد السفن ذو المستوى المتدني من الاساطيل البحرية ومن ثم ابعادها عن الإبحار بين موانئ الدول المختلفة. هذه الحقيقية ذكرها أبو العينين (2006)، عندما أشار الى انه لو قام كل من دولة العلم وهيئات الاشراف والتصنيف وملاك السفن من التفتيش والفحص والتدقيق على السفن المسؤولين عنها على أكمل وأفضل وجه وذلك بتنفيذ المعايير والمقاييس التي تطلبها المنظمات الدولية، كالمنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO، ما كان هنالك حاجة الى وجود أي سلطة أخرى كسلطة الدولة في رقابة موانئها على السفن الأجنبية التي تزور تلك الموانئ.

عليها دوليا للتأكد من ان شروط السفينة وأجهزتها وطاقمها يتوافقان مع متطلبات القوانين واللوائح الدولية وان السفينة تعمل وتدار ويتم تشغيلها عن طريق الالتزام بهذه القواعد (بنك معلومات النقل البحري المصري، المجلة الالكترونية، 2007)، وقد عرف الكسار (1999) نظام رقابة الميناء على

وكفاءة البحارة، وفشل او تقصير دول العلم بالوفاء بالتزاماتها المذكورة في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، ومع ابحار بعض السفن في حالة غير امانة وغير صالحة للملاحة، ومع تعريض حياة الافراد والممتلكات والارواح والبيئة البحرية للخطر الوشيك، ومن خلال التغيرات التي طرأت على صناعة النقل البحري في السنوات الماضية، فان كل ذلك أدى الى وجود وظهور سفن تعرف بسفن دون المستوى Sub-Standard Ships والذي شكل وجودها تهديدا خطيرا وكبيراً للبحار والمحيطات بصورة عامة وللموانئ البحرية وما بها بصورة خاصة (الدمرداش، 2006).

3. أنواع الرقابة على أنشطة السفن البحرية

على ضوء ما تقدم، جاء أهمية التعرض الى الرقابات التي نصت عليهم المعاهدات الدولية التي اغلب الدول مصدقة ومنظمة اليها. بعبارة أخرى، من اجل تحقيق عناصر السلامة البحرية ومواجهة حالات التلوث البحري، يلاحظ بانه توجد ثلاثة جهات رئيسية مسؤولة عن الرقابة عن تواجد وتطبيق معايير السلامة على متن السفن التجارية، وهي (القاسم، 2021):-

- رقابة دولة علم السفينة Flag State Control (FSC)
- رقابة دولة الميناء (Port State Control PSC)
- رقابة الدولة الساحلية Coastal State Control (CSC)

يعتبر تنفيذ متطلبات ومعايير الاتفاقيات الدولية التي نصت عليها كل من المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO من المهام الأساسية لدولة العلم، حيث انها تقوم بالمعاينة والتفتيش والتدقيق على السفن التي ترفع علمها. هنالك بعض اعلام الدولة تفشل او تكون ضعيفة او ليس لديها الرغبة في تنفيذ التزاماتها وعودها المشار اليها في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة. هذا تسبب في ان يكون ملاك السفن وهيئات الأصناف والاشراف ومشغلي السفن تفشل وتتقاعس، أيضا، في تأدية واجباتهم ومسئولياتهم، الامر الذي جعل تلك السفن تبحر تحت ظروف غير

ان دولة الميناء عندما سمحت بدخول السفن المعنية بالدخول الى موانئها، فان ذلك يعني ان تلك الدولة وافقت ضمنا من تحمل المسؤولية الخاصة بالتأكد من تنفيذ وتطبيق المعايير الدولية على تلك السفن بغض النظر عن علم تلك السفن وجنسيته ومكان تسجيلها ويتم ذلك عن طريق رقابة الميناء لديها (شحاتة، 2002) المرجع غير موجود بقائمة المراجع، وبموجب هذا المبدأ فان السفن التي لديها عيوب سوف يتم حجزها حتى يتم اصلاح ذلك العيب او العطل، ولكن رقابة الدولة على الميناء من غير الممكن ان تحل محل التعليمات واللوائح والقوانين التي تكون على عاتق دولة العلم، ولكنها

تقوم بهذه المهمة من أجل مساعدة ومساندة دولة العلم في تنفيذ واجباتها وقوانينها وذلك للتأكد من وجود سفن آمنة وبحار نظيفة (Brooks, 1992).

بصورة عامة ان خطوة احكام او فرض الرقابة في الموانئ البحرية على السفن الأجنبية أي كان نوعها، تسجيل وطني او تسجيل مفتوح، وتطبيق سلطة الميناء، لها أهمية كبيرة في التأكد من مدى التزام اعلام تلك السفن بمعايير ومتطلبات الاتفاقيات والمعاهدات ذات الصلة. لذلك تعتبر رقابة دولة الميناء PSC بمثابة الرقابة الفعلية والعملية والاشراف الذي تفرضه دولة الميناء على السفن الأجنبية التي تزور وتستخدم الموانئ التابعة لتلك الدولة. حيث تفرض وتمارس دولة الميناء قوانينها واختصاصها القضائي في حالة ارتكاب الجرائم والمخالفات القانونية التي تضر بالدولة والافراد على السفن اثناء تواجدها في المياه الإقليمية التابعة لها. تجد الإشارة الى ان الغاية والأهمية من قيام دولة الميناء بالاشراف والرقابة يكمن في عدم تمكين السفن دون المستوى من الخروج او الدخول الى الموانئ البحرية لما يشكله دخول او خروج تلك السفن من مخاطر على سلامة الأرواح والممتلكات والافراد والبيئة البحرية وذلك بسبب عدم خضوع او امتثال تلك السفن للمعايير والمتطلبات التي تنص عليها الاتفاقيات الدولية ذات الخصوص (ادريس، 2004). كذلك، ان من ضمن الدور الرقابي المكلف بها رقابة دولة الميناء على السفن الأجنبية هو للتأكيد على دور العنصر البشري في إتمام منظومة إدارة السلامة والمتطلبات العملية طبقاً للتشريعات الدولية.

4. مفهوم رقابة سلطة دولة الميناء

رقابة سلطة دولة الميناء PSC يقصد بها الآلية التي بموجبها يتم تفتيش وبسط رقابة دولة الميناء على السفن الأجنبية التي تزور الموانئ الوطنية المتعارف حيث ينص في الفقرة 9/6/1 على تعريف للسفينة المتدنية المستوى. هذا التعريف هو نفس التعريف الذي جاء بموجب، Resolution A.1138(31) Adopted on 4 December 2019 Agenda item 10, PROCEDURES FOR PORT STATE CONTROL, 2019

، وهو انه يمكن تعريف السفن دون المستوى Sub- Standards Ships على انها السفينة التي يكون بدنها أو آلتها أو معداتها أو سلامتها التشغيلية أقل بكثير من المعايير التي تطلبها الاتفاقية ذات الصلة أو طاقمها ليس في المطابقة لوثيقة الطواقم الآمنة. تجد الإشارة الى انه توجد انتقادات لهذا التعريف حيث انه غامض جدا وعرضه لتفسيرات كثيرة وخاصة كلمة Substantially فأنها تفتح تأويلات كثيرة

انه " نظام للتأكد من استيفاء السفن الأجنبية الزائرة للموانئ منطقة ما لمعايير السلامة والأمان طبقاً للمعاهدات والقواعد البحرية الدولية. ويتم متابعة السفينة الغير مستوفية لهذه المتطلبات خلال تواجدها في نطاق موانئ دول مذكرة التفاهم لحين التأكد من انها لا تمثل أي خطورة على الملاحة او البيئة البحرية."

إضافة لما ذكر وكما تم التطرق اليه مسبقاً، وبالرغم من ان متطلبات الرابطة الحقيقية ما بين السفينة والدولة التي تتبعها تلك السفينة تم اعتباره العلاج القوي والممتاز ضد تواجدها السفن دون المستوى وسفن التسجيل المفتوح، الا ان ذلك لا يكفي لوحده الا عن طريق انشاء ما يعرف بمذكرات التفاهم الخاصة بمراقبة دولة الميناء. بعبارة أخرى، ان تواجدها الرابطة الحقيقية بحد ذاته هو استكشاف أخير للتقارير التي تنشأها او توفرها مذكرات التفاهم لدولة الميناء، حيث ان النظرة التي تتجسد في أهمية وجود الرابطة الحقيقية ما بين السفينة والدولة التي تتبعها تلك السفينة هو ان دولة العلم لا بد من ان تضع متطلبات خاصة بمالك السفينة والطاقم ونسبتهم وحصصهم، وكذلك من أجل ضمان فاعلية مراقبة دولة العلم على السفن التي تتبعها واشرافها عليها وفرض سيادتها عليها (Elferink 2004).

ذكر أبو قنديل (2003)، على ان الكثير من الناس لديهم تصور او اعتقاد معين حول شكل ومواصفات السفن ذات المستوى المتدني مع العلم بانه ليس من السهل او التعرف على تلك السفن بمجرد النظر اليها وبدون فحص. ان السفن التي يظهر عليها بعض التلف في صبغها او وجود صدا عليها، فان هذه السفن ليس بالضرورة تكون متدنية المستوى وذلك لأنه بمجرد اجراء بعض الدهانات عليها فسوف يذهب ذلك الصدا. لكن من ناحية أخرى، قد توجد سفن نظيفة المظهر من الخارج وتعمل بالتجارة لكن لديها مستندات منتهية الصلاحية مما يجعلها تعتبر سفينة دون المستوى. على ضوء ما جاء كانت هنالك حاجة لوجود تعريف للسفينة المتدنية المستوى، جاء التعريف عن طريق قرار الجمعية العمومية للمنظمة البحرية الدولية IMO رقم 19 /787 والتعديلات التي أجريت عليه سنة 2000

وهما Aegean Sea غرقت في ديسمبر 1992م بالقرب من السواحل الشمالية الاسبانية، وفي يناير 1993م حدثت كارثة للناقلة Bryer بالقرب من جزر شيتلاند، Erika اصطدمت بالسواحل الفرنسية وذلك بتاريخ ديسمبر 1999م وأخيراً ناقلة Prestige في سنة 2002م، وقد لوحظ من خلال المعطيات الخاصة بأسباب هذه الحوادث هو ان من اهم أسباب هذه الحوادث هو الفشل في هو البناء والتنفيذ (Ozcayir, 2000)، اضعف لذلك، تقريباً، معظم معايير السفن

امام ضباط رقابة الدولة على الميناء PSCO (أبو قنديل (2003).

في الواقع، ان المسؤولية الأساسية لمعايير السفن دون المستوى تقع على عاتق وواجبات دولة العلم، ولكن رقابة دولة الميناء تقوم بتوفير شبكة امان او خط دفاع ثاني لملاحقة هذا النوع من السفن. لذلك يكمن الهدف الرئيسي من الإجراءات والمعايير المتخذة عن طريق نظام مراقبة دولة الميناء في انها موجه بشكل أساسي على السفن دون المستوى (الوكيل، 2010) المرجع غير موجود بقائمة المراجع، حيث ان هنالك سرعة كبيرة في الشركات الملاحية في وقتنا الحاضر تبدأ من شركات ذات تشغيل عالي ثم متوسط ثم شركات دون المستوى وهكذا، وبالرغم من ان نسبة السفن دون المستوى قد تكون قليلة وتقريباً صغيرة نسبياً الا انها لها تأثير خارجي وقوي ومؤثر في الحاق ضرر بالبيئة البحرية وبالصناعة البحرية و حياة الكثير من اطقم السفن وركابها.

ان وجود سفن دون المستوى له جذور مترابطة مع بعضها البعض، حيث ان وجود نسبة من السفن دون المستوى في وقتنا الحاضر أدى الى حدوث ضرر كبير في البضائع، اطقم السفن والبيئة البحرية. في الواقع، ان السفن دون المستوى لا تأتي فجأة، حيث انه من المتعارف عليه ان تصميم السفينة مهم ولكن ممكن ان تكون هذه السفينة قد بنيت وفيها عيوب مخفية، كمثال على ذلك ما حدث لناقلات البترول اليابانية التي تم بنائها في سبعينات القرن الماضي، اذ انه بسبب الطبقة الخفيفة للبدن التي تم صنعها من حديد ذو معيار وجودة منخفضة مع بعض العيوب في التصميم أدى ذلك في الأونة الأخيرة الى غرق 4 ناقلات في أوروبا تسببت في حدوث بقع زيتية كبيرة

يمكنه القيام بالتحقيقات ومعرفة الخروقات او المخالفات وتنفيذ إجراءات حجز السفن التي لا تدعن لما نصت عليه الاتفاقيات الدولية ذات الشأن. في الواقع ان مقدرة مراقبة دولة الميناء تم التطرق اليها في اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS 1982) وكذلك اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية IMO'S Conventions، ولكن زادت مقدرة مراقبة دولة الميناء في اتخاذ إجراءاتها من لحظة تبني وإصدار مذكرات التفاهم الإقليمية وذلك لأنه عن طريق تلك المذكرات يمكن تنفيذ ما جاءت به المعاهدات الدولية من خلال السلطة التي تتمتع بها دولة الميناء وذلك على السفن التي تزور ذلك الميناء. ان مذكرات التفاهم تسمح لدولة الميناء بالتحري والتحقيق ومعرفة وتحديد نوعية المخالفة

على الكثير من بنود تفتيش السفن الأجنبية في الموانئ الأجنبية وذلك للتأكد من ضمان استيفاء تلك السفن للمعايير

نقل وتنكمش مع تقدم عمرها وكذلك مع عدم الاستغلال الأمثل لتلك السفن والنقص او الضعف في الصيانة لهذه السفن. كما انه توجد هنالك مجموعة من القرارات التي اتخذت حول معايير السفن بواسطة مالك السفينة والاطراف ذات المصلحة، اذ انه تم اتخاذ أفعال ومهام في كيفية مراقبة السلطات الامر الذي من شأنه ان يوحد الجهود في مواجهة السفن دون المستوى.

لوحظ في الفترات الماضية ان مستوى كفاءة تشغيل السفن قد انخفض وذلك نتيجة تشغيل سفن مسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح، مما انعكس على زيادة عدد الحوادث البحرية والتي من أشهرها حادثة تلوث البيئة البحرية عن طريق احدي السفن المسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح والتي تعرف بحادثة الناقله ERIKA، كان عمر هذه السفينة 25 عام وكانت تحمل 35000 طن (حمولة وزنية). حيث انشطرت هذه الناقله الى شطرين وغرقت بالقرب من الساحل الفرنسي في 12 ديسمبر عام 1999 مما أدى لحدوث تلوث كبير في البيئة البحرية في أوروبا. ان هذه الحادثة أدت الى التركيز والتشديد على دور ومسئولية هيئات التصنيف Classification Society وبعد هذه الحادثة عمل الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف IACS على التشديد على التأكيد على فحص الناقلات القديمة وسفن الصب. في الواقع بعد هذه الحادثة صار المجتمع الدولي يعمل أسرع من ذي قبل وأصبحت جميع قطاعات صناعة النقل البحري تعمل معا وقد عادت الثقة للنظام مجدداً. حيث تم اصدار العديد من التشريعات الجديدة ومنها، على سبيل المثال وليس الحصر، تم وضع جدول زمني لأبعاد ناقلات النفط ذات البدن الواحد والتي تعتبر احدي النتائج المباشرة لحادثة الناقله ERIKA إضافة لما ذكر، تعتبر حادثة الناقله EXXON VALDIZ من الحوادث التي لها صدى كبير وواسع في الولايات المتحدة الامريكية.

ان الحادثتان المشار اليهما سابقاً قد اثرتا بشكل كبير في المجتمع البحري الدولي لذلك أصبح من الضروري التطرق الى الدور الحيوي والمهم الذي يلعبه وجود نظام مراقبة دولة الميناء PSC حيث ان ذلك النظام على الاختلافات في موانئ الدول أي (الحكومات).

5. اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO

ان نظام مراقبة دولة الميناء PSC ليس بالفكرة الجديدة على مستوى القانون الدولي. ان هذا النظام تم التطرق اليه في كثير من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، حيث ان هنالك العديد من الاتفاقيات الفنية للمنظمة البحرية الدولية IMO منظمة العمل الدولية ILO، الموضحة ادناه، التي تحتوي

في الربع الأول من سنة 1978 حدثت حادثة بحرية هزت المجتمع البحري الأوربي والدولي، هذه الحادثة اضررت بالبيئة البحرية الاوربية في ذلك الوقت، هي الحادثة التي سببتها جنوح الناقل AMOCO CADIZ، كانت تحمل العلم ليبريا، السبب الرئيسي للحادثة الشحط Run to Ground هو تعطل أداء الماكينات الرئيسية، حيث أدى جنوح الناقل الى تدفق اكثر من 220000 طن من الزيت الخام، بالقرب من الساحل الفرنسي في 16 من شهر مارس 1978. وفي الأول من شهر يوليو عام 1982، وبعد مناقشات عديدة بشأن ضرورة تنفيذ الاتفاقيات الدولية الخاصة بالمحافظة على الأرواح والبيئة والسلامة، تم التوقيع على مذكرة تفاهم باريس الخاصة بنظام مراقبة دولة الميناء Memorandum of Understanding on Port State Control (Paris MOU) في البداية كانت 17 دولة اوربية وكندا منضمة لمذكرة تفاهم باريس، ثم زادت عدد الدول المشاركة بها حتى وصل الى 27 دولة بحرية (الكسار، 1999). ان مذكرة تفاهم باريس 1982 (Paris MOU) تغطي الدول الساحلية الاوربية وشمال الاطنطي. يكون هذا الاتفاق قد حل محل مذكرة تفاهم لاهاي المشار اليه اعلاه. وبموجب هذا الاتفاق الإقليمي فقد تم انشاء رقابة منتظمة على السفن الأجنبية بواسطة دول موانئ خاضعة لهذا الاتفاق والتي هي أصلا عضو وطرف في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة. من هنا برزت فكرة رقابة دولة الميناء بشكل واضح PSC، وان الأساس من انشاء هذه المذكرة هو دعم ومساندة سلطة دولة العلم في ممارسة سلطاتها تجاه السفن التي ترفع علمها للتأكد من تطبيقها لمتطلبات السلامة وحماية البيئة البحرية من التلوث. من خلال أكبر ثلاث أنظمة لمراقبة الدولة على الميناء، مذكرة تفاهم باريس وطوكيو وخفر السواحل الأمريكي، يتضح ان السفن الزائرة لموانئها وفقا للقواعد والقوانين التي تنظمها الاتفاقيات الدولية ومذكرة التفاهم الإقليمية الموقعة عليها الدول بغرض توحيد التفتيش على السفن إقليميا (اسلام، 1996).



شكل رقم (1): مذكرات التفاهم MOUs حول العالم

<https://www.myseatime.com/blog/detail/port-state-control-inspections-source>

والمطلبات ذات الصلة، علما بان التفتيش من قبل دولة الميناء ما هو الا دعم ومساندة لمهام وواجبات دولة العلم كما بينا اعلاه، ومن بعض الاتفاقيات المذكورة هي الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966(LL66)، الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام 1974 SOLAS (74) وبروتوكولها 1978 وتعديلاتها، الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن 1973 وبروتوكولها 1978 (MARPOL 73/78)، الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات واعمال المناوبة للملاحين عام 1978 وتعديلاتها STCW 78 والاتفاقية الدولية للقواعد الدولية لمنع التصادم في البحار 1972 COLREG. كذلك الاتفاقيات التي أصدرتها منظمة العمل الدولية ILO واهمها هي اتفاقية العمل البحري Maritime Labour Convention (MLC) لعام 2006 للاتحة 2-5-2-5- مسؤوليات دولة الميناء (الاتحة 2-5-1 -التفتيش في الموانئ) حيث يقوم ضابط رقابة دولة الميناء بالتفتيش للتأكد من ظروف العمل والمعيشة على السفينة تتفق على متطلبات اتفاقية 2006 MLC. ان الاتفاقيات المذكورة تعتبر بمثابة إطار العمل والقاعدة الأساسية التي يبنى عليها نظام عمل مراقبة دولة الميناء. ولكن، ان حجز السفن وتفتيشها تفتيشا طويلا ودقيقا بموجب تلك الاتفاقيات، أدى الى حدوث اثار واضرار كبيرة اثرت على حجم التجارة البحرية وعلى حرية الملاحة، ولذلك حاولت الاتفاقيات المشار اليها اعلاه بعد ان تم تعديلها عبر سنوات طويلة ان تحدد وتقلل وتقلص من مدى صلاحية وقوة دولة الميناء فيما تتخذه من إجراءات وأساليب صارمة ضد السفن الأجنبية التي تزور موانئها.

6. مذكرات تفاهم الموانئ البحرية MOUs

يعود أصل نظام رقابة دولة الميناء الى مذكرة تفاهم لاهاي، ونتيجة للاهتمام المتزايد في نمو عدد السفن الأجنبية التي تزور الموانئ الاوربية فقد دعا ذلك كل من بلجيكا، والدنمارك، وفرنسا، والمانيا، وهولندا، والنرويج، والسويد والمملكة المتحدة للاتفاق على توقيع مذكرة تفاهم لاهاي في مارس 1978. وتهدف هذه المذكرة او الاتفاقية الى تبادل المعلومات والتأكد من ان السفن الأجنبية الزائرة لموانئها تمتثل لمتطلبات اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم 147 والمعروفة باتفاقية الملاحة التجارية للمعايير الدنيا والتي تم إقرارها عام 1976 وذلك فيما يتعلق بظروف العمل والاعاشة على متن السفن الزائرة.

جدول رقم (2): أنظمة مراقبة دولة الميناء Port State Control Regimes

MOU	Covering	Date Effective
مذكرة تفاهم باريس (Paris MOU)	الدول الساحلية الأوربية و حوض شمال الأطلسي من شمال أمريكا الى أوروبا وتضم 27 دولة	أول من يوليو عام 1982 وقعت في باريس
Acuerdo de Vina del Mar مذكرة تفاهم أمريكا اللاتينية Latin (America MOU)	أمريكا اللاتينية وتضم 15 دولة	5 نوفمبر 1992 وقعت في تشيلي
(Tokyo MOU)	دول اسيا والباسيفيك وتضم 20 دولة	2 ديسمبر 1993 وقعت في طوكيو
(Caribbean MOU)	دول البحر الكاريبي وتضم 17 دولة	9 فبراير 1996 وقعت في بريناونس
(Mediterranean MOU)	جنوب وشرق البحر الأبيض المتوسط وتضم 10 دولة	وقعت في مالطا بتاريخ 11 يوليو 1997
(Abuja MOU)	دول غرب ووسط افريقيا وتضم 16 دولة	وقعت بتاريخ 22 أكتوبر 1999
(Black sea MOU)	دول البحر الأسود وتضم 6 دول	وقعت في إسطنبول بتاريخ 20 أبريل 2000
(Indian Ocean MOU)	دول المحيط الهندي وتضم 19 دولة	وقعت في برينوربا بتاريخ 5 يونيو 1998
(Riyadh MOU)	دول الخليج العربي وتضم 6 دول	وقعت في الرياض بتاريخ 30 يونيو 2004
حرس السواحل الأمريكية بمثل USACG دولة مراقبة الميناء	الولايات المتحدة الأمريكية بصورة فردية	1975

المصدر/ تم عمل الجدول من قبل الباحث بناء على البيانات الموجودة في المواقع الالكترونية لكل مذكرة تفاهم
ان نظام مذكرات التفاهم الإقليمية يهدف الى انشاء تنسيق وتعاون اقليمي ودولي من اجل رقابة السفن التي تزور الموانئ الأجنبية وذلك للتأكد من تطبيق المعايير والمقاييس الدولية بشكل واضح وموحد ولضمان تجانس عمليات التفتيش لملاحقة السفن دون المستوى. حيث يتمثل الهدف الرئيسي من مراقبة السفن في الموانئ البحرية بإخضاع تلك السفن للفحص ومنع أي سفينة من مواصلة الإبحار إذا كان ابحارها غير امان او يشكل خطورة او اذى للبيئة حتى يتم اثبات زوال ما بها من عيوب او اتخاذ التدابير التي تحقق لها الملاحة الامنة لحين إتمام ما بها من مخالفات او استبعادها من الخدمة إذا اقتضى الامر ذلك. لكن من جانب اخر، كما ذكر (Butt and others 2013)، ليس كل أجزاء الموانئ في العالم يشملها نظام مراقبة الدولة على مينائهاPSC.

7. مذكرة تفاهم الرياض (Riyadh MOU)

ان مذكرة تفاهم الرياض (Riyadh MOU) تضم ستة دول هي دولة قطر، والمملكة العربية السعودية، ومملكة البحرين، وسلطنة عمان، ودولة الكويت والأمارات العربية المتحدة. اخذت هذه المذكرة عند انشاءها قرار المنظمة البحرية الدولية رقم (17) A. 682 الخاص بشأن التعاون الإقليمي في مجال الرقابة على السفن والمواد المفرغة.

تم اعتبار مذكرة تفاهم باريس لرقابة دولة الميناء 1982 المرجع الرئيسي لمذكرات التفاهم الأخرى المختلفة والتي تغطي جميع أجزاء العالم تقريبا وبسبب النجاح الذي حققته مذكرة تفاهم باريس 1982 من ضمان ارتفاع معدلات السلامة على السفن المسموح لها بالدخول الى الموانئ التي في نطاقها الجغرافي وبالتالي رفع معدلات الأمان وتقليل نسبة الخطر على بيئتها البحرية، أدى ذلك لتشجيع العديد من الدول البحرية الأخرى في مناطق متفرقة من العالم الى اتخاذ خطوات مشابهة لإقامة أنظمة مماثلة لرقابة الدولة على الميناء لخدمة دولها ذات المصلحة الواحدة (الكسار، 1999).

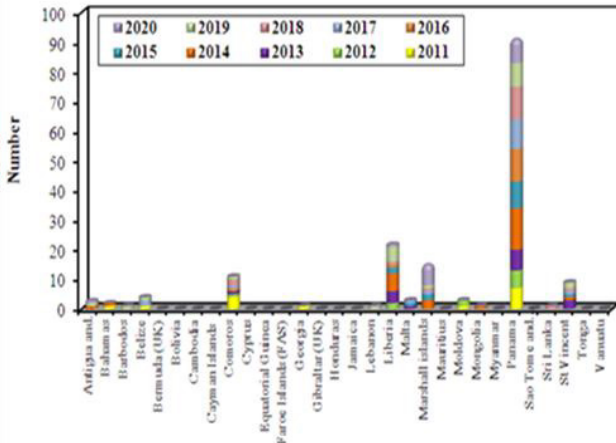
جدول رقم (1): أسماء دول ومذكرات التفاهم لدول أنظمة مراقبة دولة الميناء

MOU/ Agreements مذكرة التفاهم	Member Countries دول التفاهم
Acuerdo de Vina del Mar Latin America MOU مذكرة تفاهم أمريكا اللاتينية	Argentina, Bolivia, Brazil, Colombia, Chile, Cuba, Dominican Republic, Ecuador, Guatemala, Honduras, Mexico, Panama, Peru, Uruguay, Venezuela
West and Central Africa (Abuja MOU)	Benin, Cape Verde, Congo, Cote d'Ivoire, Gabon, Ghana, Guinea, Liberia, Mauritania, Namibia, Nigeria, Senegal, Sierra Leone, South Africa, The Gambia, and Togo
Black sea MOU	Bulgaria, Georgia, Romania, Russian Federation, Turkey, Ukraine
Caribbean MOU	Antigua & Barbuda, Aruba, the Bahamas, Barbados, Belize, the Cayman Islands, Cuba, Curacao, France, Grenada, Guyana, Jamaica, the Netherlands, St. Kitts & Nevis, St. Lucia, Suriname, Trinidad and Tobago. Associate Member - St. Vincent & the Grenadines
Indian Ocean MOU	Australia, Bangladesh, Comoros, Eritrea, France, India, Iran, Kenya, Maldives, Mauritius, Myanmar, Mozambique, Oman, Sri Lanka, Seychelles, South Africa, Sudan, Tanzania, Yemen.
Mediterranean MOU	Algeria, Cyprus, Egypt, Israel, Jordan, Lebanon, Malta, Morocco, Tunisia, Turkey
مذكرة تفاهم باريس Paris MOU	Belgium, Bulgaria, Canada, Croatia, Cyprus, Denmark, Estonia, Finland, France, Germany, Greece, Iceland, Ireland, Italy, Latvia, Lithuania, Malta, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Romania, Russian Federation, Slovenia, Spain, Sweden, United Kingdom
Riyadh MOU	Bahrain, Kuwait, Oman, Qatar, Saudi Arabia and the United Arab Emirates
Tokyo MOU	Australia, Canada, Chile, China, Fiji, Hong Kong (China), Indonesia, Japan, Republic of Korea, Malaysia, the Marshall Islands, New Zealand, Papua New Guinea, Peru, the Philippines, the Russian Federation, Singapore, Thailand, Vanuatu and Viet Nam

المصدر/ تم عمل الجدول من قبل الباحث بناء على البيانات الموجودة في المواقع الالكترونية لكل مذكرة تفاهم

30 حيز من المجموع الكلي لدول العالم. في هذه السنة كانت أكثر دولة تم اجراء تفتيش عليها هي السفن التي تحمل علم بنما بواقع 402 تفتيش وبعدها جزر المارشال 278 تفتيش، بينما اقل علم تم اجراء تفتيش عليه هو كان للسفن التي تحمل علم موراشس ومولدافيا 0 وغيرها. اما ما يخص عدد حالات الحيز لنفس السنة، فكانت أكثر الدول التي تعرضت سفنها للحيز هي بنما بواقع ثمانية حجوزات وهو يشكل نسبة صغيرة مقارنة بعدد حالات التفتيش المذكورة لنفس الدولة، ولنفس الفترة تليها دولة جزر المارشال بما يعادل سبعة حجوزات.

• اما باقي دول التسجيل المفتوح المذكورين بالإحصائيات المذكورة، فانه تم الاطلاع على عدد التفتيشات التي أجريت عليهم وعدد الحجوزات مع التفتيشات والعيوب، ولوحظ بانها نسب ليست كثيرة بالرغم من انها متذبذبة ومختلفة من سنة لأخرى.



شكل رقم (2) عدد حالات حيز سفن التسجيل المفتوح خلال الفترة من 2011-2020 في مذكرة تفاهم الرياض
Source: Riyadh MOU, 2020

اما ما يخص الشكل رقم (2) فيمكن ملاحظة ان علم بنما يمثل النسبة الأكبر في عدد الحجوزات خلال الفترة من 2011-2020 في مذكرة تفاهم الرياض، يلي ذلك ليبيريا وجزر المارشال، حيث ان لديهم نسبة كبيرة في عدد الحجوزات عند مقارنتها مع باقي دول التسجيل المفتوح كجورجيا وكمبوديا وحتى مالطا. هذا يوضح بان معظم سفن دول التسجيل المفتوح المذكورة وخلال الفترة المذكورة وعبر مذكرة تفاهم الرياض، بانه أصبح لديها وعي واهتمام سواء بمعايير السلامة البحرية او مكافحة التلوث البحري وغيرها. حيث يمكن القول بان عدد ثلاثة دول، وهي بنما وجزر المارشال وليبيريا، من مجموع 30 دولة لسفن ذات الأعلام المفتوحة يعتبر امر إيجابي يدعو الى التفاؤل نحو مستقبل واعد بضرورة الاهتمام بمعايير السلامة البحرية،

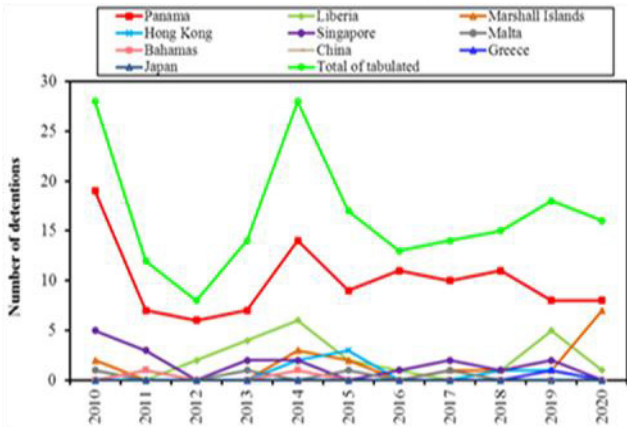
استطاعت مذكرة تفاهم الرياض خلال السنوات الماضية منذ لحظة انشاءها ان تلعب دور كبير في المحافظة على البيئة البحرية ومنع التلوث وتحقيق السلامة البحرية وذلك من خلال التعاون والتنسيق وتبادل المعلومات بين السنة دول المشار اليها أعلاه وذلك فيما يخص الإجراءات والتدابير التي تتخذ بشأن منع ومكافحة ومواجهة التلوث البحري. وكذلك اتخاذ إجراءات صارمة ضد السفن دون المستوى. إضافة الى ذلك تعزيز وتقوية العلاقات وتبادل المعلومات بشن فرض سلطة الميناء ودورها الرقابي في معالجة السفن التي لا تلتزم بالمعايير التي فرضتها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة. وتتضمن مذكرة تفاهم الرياض عدة اقسام وهي قسم الالتزامات وقسم القوانين واللوائح وقسم التفتيش والتصديق والحجز وتوفير المعلومات وقسم الخروقات والمخالفات والانتهاكات وقسم التدريب والبرامج وهكذا (Riyadh MOU, website)

من خلال الموقع الالكتروني لمذكرة تفاهم الرياض الذي يبين عدد مرات الحيز لسفن اعلام التسجيل المفتوح خلال الفترة من 2011-2020 في مذكرة تفاهم الرياض لوحظ الاتي:-

- 35 دولة تم تفتيشها بموجب مذكرة تفاهم الرياض 2004.
- الفترة الزمنية للتفتيش المذكور تقريبا عشرة سنوات خلال الفترة من 2011-2020.
- الآلية التي اتبعت في التفتيش هي قواعد ولوائح مذكرة تفاهم الرياض 2004.
- يلاحظ ان مجموع التفتيشات لسنوات العشرة المذكورة مختلفة وغير متساوية ولكنها متعادلة نوعاً ما، فمثلاً، في سنة 2011 كان عدد التفتيشات هو 2186 تفتيش للدول المذكورة من أصل 3463 تفتيش من المجموع الكلي لدول العالم، وكان عدد الحجوزات لنفس الدول ولنفس السنة يعادل 15 من أصل 37 حيز من المجموع الكلي لدول العالم، في هذه السنة كانت أكثر دولة تم اجراء تفتيش عليها هي السفن التي تحمل علم بنما بواقع 788 تفتيش ثم ليبيريا 358 وبعدها جزر المارشال 253 تفتيش، بينما اقل علم تم اجراء تفتيش عليه هو كان للسفن التي تحمل العلم لبنان 0 وغيرها. اما ما يخص عدد حالات الحيز لنفس السنة، فكانت أكثر الدول التي تعرضت سفنها للحيز هي بنما بواقع سبعة حجوزات وهو يشكل نسبة صغيرة مقارنة بعدد حالات التفتيش المذكورة لنفس الدولة ولنفس الفترة تليها دولة كموروس بما يعادل أربعة حجوزات.

• اما في سنة 2020 فكان الوضع نوعاً ما مختلف، عدد التفتيشات هو 1140 تفتيش للدول المذكورة من أصل 1819 تفتيش من المجموع الكلي لدول العالم، وكان عدد الحجوزات لنفس الدول ولنفس السنة يعادل 17 من أصل

السلامة البحرية ومنع التلوث البحري وظروف الطاقم وغيرها منخفض لدى دول التسجيل المفتوح وهو بذلك اقل من المؤشرات الخاصة بالسفن ذات التسجيل التقليدي لنفس معايير السلامة ومنع التلوث. عليه يمكن من الضروري القول بانه قد تم اثبات ان معظم او اغلب الحجزات البحرية خلال عشرة سنوات بقاء من 2010 الى 2020 كانت من نصيب سفن ذات التسجيل المفتوح مما يؤثر سلباً على مستويات ومعايير سلامة الملاحة البحرية، وعليه، يؤثر اتجاه السفن الى التسجيل المفتوح سلباً على مستويات ومعايير سلامة الملاحة البحرية.



شكل رقم (3): عدد مرات الحجز لأكثر عشر اعلام لسنة 2020 في تسجيل السفن خلال الفترة من 2010 الى 2020 في مذكرة تفاهم الرياض
Source: Riyadh MOU, 2020

جدول رقم (4) عدد مرات التفتيش والحجز لأكثر عشر اعلام لسنة 2020 في تسجيل السفن للفترة 2011، 2015 و 2020 في مذكرة تفاهم الرياض

NO.	Flag state	2010		2015		2020		Percentage of Total World (Detentions)
		Number of Inspections	Number of Detentions	Number of Inspections	Number of Detentions	Number of Inspections	Number of Detentions	
1	Panama	499	19	914	9	402	8	26.7 %
2	Liberia	205	1	409	2	217	1	3.33 %
3	Marshall Islands	105	2	509	2	278	7	23.33 %
4	Hong Kong	88	0	229	3	155	0	0 %
5	Singapore	135	5	359	0	128	0	0 %
6	Malta	70	1	169	1	98	0	0 %
7	Bahamas	90	0	132	0	66	0	0 %
8	China	16	0	62	0	26	0	0 %
9	Greece	28	0	77	0	28	0	0 %
10	Japan	8	0	12	0	10	0	0 %
	Total of tabulated	1244	28	2872	17	1408	16	53.33 %
	Total of the world	1980	71	3277	26	3139	30	

Source: Riyadh MOU, 2020

<https://riyadhhsis.org/user#Statistics0>

لكن الامر يتطلب النظر الى سفن ذات التسجيل الوطني للمقارنة ثم تتضح الصورة ويبان الموقف من مدى الاهتمام والتنفيذ والاستجابة لمعايير السلامة البحرية من عدمه.

من خلال ما جاء بالجدول رقم (4) وعند التركيز على أكبر عشر اعلام دول بحرية، لسنة 2020، منها خمسة دول اعلام تسجيل مفتوح، هي بنما، ليبيريا، جزر مارشال، مالطا وبهامس، ومنها خمسة دول اعلام تسجيل وطني، سنغافورة، الصين، اليونان، هونك كونك واليابان وذلك خلال عشر سنوات بقاء من 2010 الى 2020م، فان الاحصائيات الخاصة بها تبين عدد مرات التفتيش والحجز لأكثر عشر اعلام في تسجيل السفن خلال الفترة من 2010 الى 2020 في مذكرة تفاهم الرياض. من خلال هذه الاحصائيات يمكن الاستنتاج بانه خلال سنة 2010، كان العدد الكلي للحجزات لمجموع العشر دول هو 28 حجز من 71 عدد الحجز الكلي العالمي للسفن في هذه السنة. دول ذات اعلام التسجيل المفتوح- بنما، ليبيريا، جزر المارشال، مالطا وبهامس- شكلت 23 حالة حجز خلال سنة 2010 عن طريق مذكرة تفاهم الرياض، بنما نجد الدول ذات الاعلام الوطنية - سنغافورة، الصين، اليونان، هونك كونك واليابان- شكلت 5 حالات حجز خلال نفس السنة ومن خلال نفس المذكرة. اما في سنة 2015، كان العدد الكلي للحجزات لمجموع العشر دول هو 17 حالة حجز من أصل 26 عدد الحجز الكلي العالمي للسفن في هذه السنة. الدول الخمسة ذات اعلام التسجيل المفتوح المذكورة شكلت 14 حالة حجز خلال سنة 2015 عن طريق مذكرة تفاهم الرياض، بنما نجد الدول الخمسة الاخرى ذات الاعلام الوطنية المذكورة شكلت 3 حالات حجز خلال نفس السنة ومن خلال نفس المذكرة.

في سنة 2020، كان العدد الكلي للحجزات لمجموع العشر دول هو 16 حالة حجز من 30 عدد الحجز الكلي العالمي للسفن في هذه السنة. الدول الخمسة ذات اعلام التسجيل المفتوح المذكورة شكلت 16 حالة حجز خلال سنة 2020 عن طريق مذكرة تفاهم الرياض، بنما نجد الدول الخمسة الاخرى ذات الاعلام الوطنية المذكورة شكلت 0 حالات حجز خلال نفس السنة ومن خلال نفس المذكرة. مما ذكر وبناء على ما جاء، يتضح بان عدد حالات او مرات الحجز للسفن ذات اعلام التسجيل المفتوح خلال السنوات - 2010 ، 2015 ، 2020- عن طريق مذكرة تفاهم الرياض أكثر من عدد مرات الحجز للسفن ذات اعلام التسجيل الوطني التقليدي لنفس السنوات ومن خلال نفس مذكرة التفاهم. هذا يدل من خلال هذه المعطيات ان مؤشر الالتزام بمعادات

حالة عدم استيفاء السفينة لتلك المتطلبات فإنه تقوم سلطة الميناء PSC بالحجز على السفينة لحين تصحيح الوضع، وعادة ما يتم اخطار دولة العلم والهيئات المسؤولة عن اصدار شهادات السلامة الخاصة بالسفينة.

9. التوصيات

1- ضرورة وجود نهج ومدخل عالمي متماسك باتجاه تقوية السلامة البحرية ومنع التلوث البحري وذلك عن طريق دعم المنظمة البحرية الدولية فيما تتخذه من خطوات وتشريعات وتوصيات تهدف من خلالها في تشجيع وترغيب ودعم الدول في التصديق والانضمام الى الاتفاقيات ذات الصلة.

2- التأييد والدعم الدولي والإقليمي والوطني بما يخص تحسين وتطوير المعايير والمتطلبات الخاصة بتحسين أداء دول العلم وذلك عبر زيادة القدرة وتكثيف الجهود في تطبيق وتنفيذ وإنتاج النظم الفعالة لتحقيق سلامة السفن ومنع التلوث البحري.

3- توحيد الإجراءات والبيانات والتقارير وما تحتويه من معلومات عبر مذكرات تفاهم دول المراقبة على موانئها.

4- ضرورة مراقبة توافر معايير ومتطلبات الامن والسلامة البحرية ومنع التلوث من قبل دول العلم، الدول الساحلية ودول المراقبة على الميناء.

5- من اجل تحقيق معيار السلامة البحرية بدقة، فإنه لا يكفي ان يتم ذكر وطرح التعليمات والقواعد الدقيقة والمعتمدة لذلك المعيار، اذ انه لا بد من وجود اهتمام ورعاية وتركيز للتأكد من مدى الالتزام والامتثال والتنفيذ والتطبيق للمتطلبات الخاصة بمعيار السلامة البحرية، حيث ان المعايير التي لا يمكن ان تنفذ تبقى فقط رسالة لكنها ميتة كالنبات اليابس في التراب ولكنه بدون ماء.

6- عمل أطار ومنظومة عالمية تشترك فيها الدول لتخصيص فرق تفتيش دولية تهدف الى ضمان سلامة السفن ونظافة البحار والمحيطات وذلك من خلال زيارتها المفاجئة للموانئ البحرية والادارات المتخصصة لديها للتأكد من التنفيذ الفعال والمثمر للدول الأعضاء في المنظمات الدولية ومذكرات التفاهم الإقليمية.

7- زيادة الاهتمام بأطقم السفن وتوفير حياة لائقة ومطمئنة لهم ولأسرهم باعتبارهم جزء لا يتجزأ من صناعة النقل البحري.

8- زيادة الأبحاث الخاصة بالعناصر البشرية وعلاقتها بالحوادث البحرية وما يمكن ان يتم فعله لتخفيف نسبة الحوادث.

من الشكل رقم (3) والجدول رقم (4) يتضح منه بان الخمس دول تحت نظام التسجيل المفتوح، بدون شك، تشكل نسبة اعلى في عدد الحجوزات التي تتعرض لها السفن المسجلة لديها. صحيح ان الخمس دول ذات التسجيل الوطني لديها نسبة من تلك الحجوزات ولكن عند مقارنة هذه النسبة مع النسبة التي حققتها دول التسجيل المفتوح المشار اليها آنفاً، يتضح بان الدول الأخيرة تشكل نسبة أكبر واعلى في عدد الحجوزات خلال العشرة سنوات المذكورة وعبر مذكرة تفاهم الرياض.

8. النتائج

1- من خلال، مذكرة تفاهم الرياض للفترة من 2010 الى 2020، يلاحظ بان سفن دول التسجيل المفتوح لديها نسبة حجوزات عن طريق سلطة مراقبة الدولة على موانئها PSC تفوق وتزيد عن نسبة حجوزات سفن الدول ذات التسجيل الوطني، وهذا يعتبر دليل على التأثير السلبي لنظام التسجيل المفتوح على معايير سلامة الملاحة البحرية ومنع التلوث البحري.

2- ان المسؤولية العامة لضمان التزام السفن الخاصة بها تقع بالكامل على ملاك السفن والربابنة ودول العلم، لكل من المؤسف له هنالك بعض دول العلم وملاك السفن - لأسباب مختلفة - لا يقومون بالتزاماتهم المنصوص عليها في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية، الامر الذي يؤدي الى جعل تلك السفن تبحر وهي بحالة غير امنة مما يهدد سلامة الأرواح في البحار والبيئة البحرية.

3- ان تطبيق وتنفيذ الاتفاقيات الدولية الخاصة بالسلامة البحرية ومنع التلوث البحري والمحافظة على أحوال ومعيشة الطاقم البحري والاليات الموازية لها، سيجعل السفن أيا كانت الدولة المسجلة فيها، تواجه بقدر كبير من التكاليف لتحقيق المتطلبات والمستويات التي قضت بها تلك الاتفاقيات الدولية، والا فان تلك السفن لن تستطيع الاستمرار في العمل والتشغيل التجاري بسبب العقوبات التي تفرضها سلطة رقابة الميناء PSC في الدول المختلفة ومنها عدم السماح للسفينة بالدخول الى الموانئ المنفذة لهذا النظام.

4- ان نظام مراقبة الدولة على موانئها PSC يعتبر تأكيد لتنفيذ المتطلبات الدولية، والذي يتم من خلال إجراءات الفحص والتفتيش على السفن الأجنبية وعلى كل ما له صلة بالسلامة والبيئة البحرية، وكذلك التأكد من مدى كفاءة الطاقم ومستوى تأهيله وتدريبه ومقدرته على التشغيل الامن للسفينة ويتم استبدال الغير مؤهلين، ومما يشمله التفتيش عدد افراد الطاقم العامل على ظهر السفينة، العدد الامن، وفي

9- لضمان تشغيل السفن بمستويات جيدة فنياً وبسلامة جيدة وللحفاظ على البيئة البحرية، فإن الامر يتطلب تحسين وتطوير النوعية وضرورة وجود السلامة في جميع مراحل القطاعات، كما ان هنالك حاجة للالتزام القاطع والاجبار على تنفيذ القواعد الدولية بواسطة دول العلم وجميع القائمين على تشغيل السفن في العالم.

المراجع

➤ أبو قنديل، عبد العزيز (2010). التشغيل المتدني للسفن يهدد النقل البحري الحديث، مجلة الملاح، الجمعية العربية للملاحة، العدد 46، الإسكندرية، مصر.

➤ أريك الين، ورقة بحثية بعنوان الاحتيايل البحري والمكتب البحري الدولي، ندوة الاحتيايل البحري العالمية التي عقدت بالكويت في 1983م.

➤ اسلام، عماد (1996). مذكرة تفاهم دول البحر المتوسط بخصوص رقابة الدولة على الميناء، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر.

➤ ادريس، ناجي (2004). رسالة بعنوان رقابة الدولة على السفن ومعدات التطبيق في السودان مقدمة لنيل درجة الماجستير في تكنولوجيا النقل البحري من الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

➤ أبو العينين، عصام (2006). دراسة قدمت لنيل درجة الماجستير في تكنولوجيا النقل البحري من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية.

➤ القاسم، معتصم شمس الدين (2021). الرقابة البحرية، دار المصورات للنشر والطباعة والتوزيع، الطبعة الأولى، الخرطوم، السودان.

➤ الدمرداش، عمرو (2006). توحيد ممارسة تفتيش رقابة دولة الميناء في ظل اتفاقية العمل البحري الموحد 2006، مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد 30، الإسكندرية، مصر.

➤ الدمرداش، عمرو (2018). الضمان الاجتماعي للبحارة في ضوء اتفاقية العمل البحري 2006، مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد 36، الإسكندرية، مصر.

➤ الكسار، احمد (1999). رقابة الدولة على الميناء التطبيق والإجراءات، مجلة الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، العدد 48، المجلد 24، الإسكندرية، مصر.

➤ الكسار، احمد (2001). أسباب الخطأ البشري ودوره في الحوادث البحرية، مجلة الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، العدد 52، المجلد 26، الإسكندرية، مصر.

➤ الكسار، احمد – بلبع، السنوسي (2001). تطبيق قواعد السلامة البحرية وأثره على القدرة التنافسية للسفن، المؤتمر البحري الدولي، ماركون، الإسكندرية.

➤ الوكيل، محمد احمد سعيد (يناير 2010). تطبيق قواعد رقابة دولة الميناء وأثره في تحسين مستوى السلامة البحرية، مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد 24، الإسكندرية، مصر.

➤ بنك معلومات النقل البحري المصري، المجلة الالكترونية، العدد الثامن، فبراير 2007.

➤ شحاته، إبراهيم (يناير 2002). رقابة دولة الميناء وإدارة السلامة البحرية، مجلة الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، العدد 27، المجلد 53، الإسكندرية، مصر.

➤ محسن، شريف (2021)، دور سفن أعلام الملائمة في حادث ميناء بيروت. التامين للعرب. المقال موجود في

<https://www.insurance4arab.com>

- Alderton, T.& Winchester, N. (2002, September). Regulation, Representation and the Flag Market. National Sovereignty and Regulation. Journal for Maritime Research, Seafarers International Research Centre, Cardiff University, Retrieved February 15, 2021 from <https://www.tandfonline.com/doi/pdf>
- Brooks, M. R. (1992). Port State Control and Marine Pollution: A Canadian perspective. Halifax, NS: Dalhousie University.
- Butt, N., Johnson, D., Pike, K., Roberts, N., & Vigar, N. (2013). 15 Years of Shipping Accidents: A review for WWF, Southampton Solent University, http://awsassets.panda.org/downloads/15_years
- Elferink, O., “The Genuine Link Concept: Time For a post Mortem?” In On the Foundations and Sources of International Law, 41(Ige F. Dekker and Harry H. G. Post eds., 2003
- Gallagher, W. (2004). How to improve the Image of Open Registries, Retrieved April 24, 2016 from the World Wide Web: World Maritime University.
- Ozcayir, Z.O., “The Erika and its aftermath”, (2000) 7 (7) September, International Maritime Law Journal.