

مجلة الجمعية العربية للملاحة

مجلة علمية نصف سنوية

عدد 36 - يناير ٢٠١٨

ISSN (2090-8202)

المحتويات

كلمة التحرير

الأبحاث باللغة العربية

استغلال المراكب البحرية الصغيرة في التهديدات
الأمنية غير التقليدية
عقيد بحري/ علي الذهب، ربان/ عمرو الدمرداش

مدى إمكانية تطبيق اللوجستيات بميناء عدن
دراسة مقارنة مع ميناء جيبوتي
ربان/ علي عبد الولي محب النبي

دور النقل الداخلي المشترك في التكامل بين الموانئ البحرية
والنهرية والجافة في مصر
ربان/ هاني عبد العال، ربان/ محمد نبيل النبوي

الضمان الاجتماعي للبحارة في ضوء اتفاقية العمل البحري 2006
الربان/ عمرو محمد الدمرداش

الأبحاث باللغة الانجليزية

النظام المتكامل لنظام البحث والإنقاذ في البحر
ربان/ عبد الخالق كمال الدين سليمان، ربان/ سمير عبد الغنى مهدي

أثر صناعة إعادة تدوير السفن على البيئة البحرية
الربان/ شريف حسين ضياء الدين، الربان/ أحمد محمد شرابية

الأحتياج إلى تطوير النقل بنهر النيل لتطبيق نظام النقل متعدد
الوسائط
الربان/ حسام الدين بكر

المستويات المقترحة لأستخدام المواصفة 20858:2007 في
المرافق المينائية

الربان/ ماجد محمد على حسبه، الربان/ محمد محمود عبد الفتاح

كفاءة استخدام الطاقة على متن السفن بأستخدام المراقبة اللحظية
الربان/ حسام الدين بكر، الربان/ محمد نبيل النبوي



هيئة التحرير

رئيس هيئة التحرير

د. رفعت رشاد

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 الرباني

رئيس قسم الدراسات العليا - جامعة
ريبرسون، كندا

أ.د. محمد الفيومي

كلية التجارة - جامعة الاسكندرية

الربان. محمد يوسف طه

الجمعية العربية للملاحة

النواء أ.ح. دكتور. سمير ابراهيم

الجمعية العربية للملاحة

ربان. هشام هلال

الجمعية العربية للملاحة

د. محمد عبد السلام داوود

نائب رئيس الأكاديمية للشؤون البحرية -

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل
البحري

الجمعية العربية للملاحة

تقاطع شارع ٤٥ والسباعي، عمارة زهراء
السباعي، ميامي، الاسكندرية، جمهورية
مصر العربية

تليفون: (+203) 5509824

محمول: ٠١٠٠١٦١٠١٨٥ (+٢)

فاكس: (+203) 5509686

البريد الإلكتروني: ain@aast.edu

الموقع الإلكتروني: www.ainegypt.org

ملاحيات

" ملاحيات" تعبر عن ملامح الملاحة وأخبارها وتطبيقاتها فى سلامة النقل ورفاهية الإنسان، والملاحة الحديثة تعتمد حالياً على منظومة الأقمار الصناعية الكونية GNSS والتي لم تعد قاصرة على نظام GPS الأمريكى وحده وإنما أيضاً على الانظمة المنافسة له والتابعة لروسيا والصين والاتحاد الأوربى وكل من اليابان والهند وجميعها تعطى بيانات عن الموقع والوقت الدقيقين ومناهج الملاحة مثل الاتجاه والسرعة والمسافة.

ولقد ازدادت احتياجاتنا لمعرفة الموقع والملاحة والوقت PNT فى الكثير من التطبيقات والتي تصل إلى عدة المئات بعضها هام مثل ملاحة النقل بأنواعه الجوى والبحرى والسطحى ومنها تطبيقات الموقع للأعمال الجيوديسية والمساحة وإعداد الخرائط وتطبيقات علمية مثل قياس الحركات التكتونية للكرة الأرضية واستخدامات الوقت للبنوك والعمليات المالية وإدارة المصانع وخطوط الانتاج والتحكم فى شبكات القوى الكهربائية وفى عمل منظومة الاتصالات وأخيراً الاستخدامات الاجتماعية على شبكات التواصل الاجتماعى للاتصال والتتبع ورصد كل ما هو هام فى حياة الإنسان.

ومع زيادة اعتمادنا على منظومة أقمار الملاحة الكونية ازداد معها قلقنا من فقد هذه الميزة! فإذا فقدنا الاشارات الواردة من الأقمار الصناعية الملاحية لأى سبب فهذا يعنى اننا قد حرمانا من معرفة الوقت والموقع الدقيق ولانستطيع ان نمارس الملاحة بدونها وعاجزين عن استخدام التطبيقات الاجتماعية والتنقل فى الطرق وتتأثر حركة الملاحة فى وسائل النقل الهامة بشكل كبير.

والسؤال هنا هل يمكن أن نفقد الاشارات اللاسلكية الواردة من الاقمار الصناعية؟ وللإجابة على سؤال هام بهذا القدر يجب أولاً أن نعرف أن إشارة الأقمار الصناعية التى تصل إلينا قادمة من الفضاء وعلى ارتفاع يزيد عن عشرون ألف كيلومتر تكون قد فقدت قوتها بمعامل يتناسب مع مربع المسافة بيننا وبين هذه الأقمار ومعنى هذا أيضاً ان الإشارة الواردة تكون قوتها فى حدودها جزء واحد من ألف مليون من قيمة الإشارة الصادرة من الاقمار وهى قيمة صغيرة جداً تجعل إشارات الأقمار الصناعية متناهية الضعف وتتأثر بشدة بالشوشرة القريبة منها سواء طبيعية أو غير طبيعية متعمدة أو عرضية والتي نناقشها فى حلقة أخرى من الملاحيات.

استغلال المراكب البحرية الصغيرة في التهديدات الأمنية غير التقليدية

ربان/ عمرو الدمرداش

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

عقيد بحري/ علي الذهب

باحث دكتوراة بمعهد الدراسات العليا البحرية

بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

Abstract

There are so many motives which stand behind exploiting small boats by transnational seaborne organized crime groups (TSOC) and terrorist groups through its illegal activities which threat that Nations security of countries and its interests in high seas.

Not only did this exploitation make it easier to piracy and smuggling drugs weapons, and terrorists, but also exceeded to arming them with Shoulder-launched missiles, and hijacking ships' crews. Moreover, it may be used as a portal missile basis.

To reduce this exploitation, approved security measures have to be followed, as well, developing the methods and the means of confrontation, internationally, regionally and locally.

مستخلص

ثمة دوافع كثيرة تقف خلف استغلال المراكب الصغيرة، من قبل جماعات الجريمة المنظمة العابرة للبحار (TSOC) Transnational Seaborne Organized Crime والجماعات الإرهابية، في أنشطتها غير المشروعة، التي تهدد الأمن القومي للدول، وتنال من مصالحها في البحار.

لم يقتصر هذا الاستغلال على تطويعها في ممارسة القرصنة البحرية، وتهريب المهاجرين، والمخدرات، والأسلحة، والإرهابيين، بل تعدى ذلك إلى تسليحها بالقاذفات الصاروخية، واختطاف البحارة. كما قد تتخذ كمنصات صاروخية متنقلة.

لحد من هذا الاستغلال، يجب العمل بالتدابير الأمنية المقررة، وتطوير أساليب ووسائل المواجهة، على المستوى الدولي والإقليمي والمحلي.

1- مقدمة

تختتم هذه الدراسة بمجموعة من النتائج حول مشكلة الاستغلال غير المشروع للمراكب الصغيرة، والتهديدات الأمنية الناشئة عن ذلك، وتقترح عددا من التوصيات وفقا لهذه النتائج.

2- التهديدات الأمنية في ضوء المفاهيم المختلفة للأمن

يفهم من كلمة الأمن أنها نقيض الخوف، وهي بذلك تعني التحرر منه أو من أي خطر. وقد ساد هذا المعنى معبرا عن الحالة، التي يتحقق معها تحرر الدولة من الخوف، والقلق، والتوتر، متى ما زالت عنها المخاطر المحسوسة. ووفقا لهذا التوصيف انحصر الأمن في مفهوم ضيق وسلبي في ذات الوقت؛ ولذلك جاء المفهوم الواسع للأمن، ليشمل محتوى مفهوم الأمن الضيق ومعبرا- كذلك- عن شعور الدولة بالاطمئنان، لاستيفاء مواطنيها احتياجاتهم، ومتطلباتهم الروحية المشروعة، وتحقق العدالة الاجتماعية والاقتصادية (الشقهاء، ٢٠٠٤، ص ١٣، ١٤).

أدى الاختلاف في تحديد مفهوم الأمن إلى اختلاف مماثل في تحديد مفهوم التهديد الأمني، وتمييزه بين تقليدي (خشن أو صلب) وغير تقليدي (ناعم أو ليّن)، وهو ما أدى، كذلك، إلى عدم تكوين فكرة واضحة ومحددة عن التهديد الأمني؛ لذلك كان من المهم التمييز بين اصطلاحي الأمن الخشن والأمن الناعم.

فاصطلاح "الأمن الخشن" يعني: الأمن المفروض بالقوة العسكرية للدول؛ إذ عادة ما تكون هذه القوة هي خيارها الأبرز لمواجهة أي تهديدات أمنية مماثلة تقف وراءها دول أخرى؛ لأن الدولة- وحدها- مالك هذه القوة ومحتكرها. أما اصطلاح "الأمن الناعم" فيشير إلى التحديات ذات الطابع غير العسكري، مثل: الجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية،

شغلت المراكب البحرية الصغيرة، الكثير من المعنيين بقضايا الأمن البحري، والأمن الوطني والدولي بوجه عام؛ بفعل استغلالها في الإرهاب البحري، والقرصنة البحرية، والجريمة المنظمة العابرة للبحار TSOC، التي تشكل- كلها- تهديدات أمنية غير تقليدية، تستهدف الدول من خلال البحار، أو تنال من مصالحها في مجالاتها البحرية.

في ظل تنامي استغلال هذه المراكب استغلالا غير مشروع، وانتشار ذلك في مناطق بحرية كثيرة، مثل: مضيق ملقا، وبحر العرب، وخليج عدن، وغربي المحيط الهندي، وبحر إيجة، والسواحل الجنوبية والشرقية للبحر المتوسط، وسواحل غرب إفريقيا، والبحر الكاريبي، باتت هذه المراكب تهديدا عالميا، فضلا عن كونها تهديدا وطنيا، الأمر الذي تطلب تطوير استراتيجيات وأدوات ووسائل الاستجابة لها من قبل الدول، منفردة ومجموعة؛ ولذلك فقد كان من الأهمية بمكان، الوقوف على الجوانب المختلفة لهذه المشكلة، في سياق المحاور التالية:

- التعرف إلى مفهوم التهديدات الأمنية في ضوء مفاهيم الأمن المختلفة.
- مناقشة مجالات، ومناطق، ودوافع استغلال المراكب البحرية الصغيرة في التهديدات الأمنية، وتحولاتها الجديدة.
- إبراز أشكال مواجهة الأمنية تجاه الاستغلال غير المشروع للمراكب الصغيرة وتهديداتها.
- بيان جدوى الإجراءات والتدابير الأمنية المتبعة تجاه الاستغلال غير المشروع للمراكب الصغيرة وتهديداتها.

The Global Positioning System، وأجهزة ملاحية وتقنية تجعلها غير مرئية للرادار والأشعة تحت الحمراء.

في ضوء ما تبجث فيه هذه الدراسة، يشير مفهوم التهديدات، إلى بعض الأنشطة غير المشروعة، التي تمارس في البحار، وتلك التي تتخذ منها طريقاً لها، وكذا أعمال الإرهاب البحري، التي تستغل - جميعها - مختلف أنواع المراكب البحرية الصغيرة، التي تقل حمولتها عن ٥٠٠ طن، عندما تمثل وسيلة تهديد مباشر، أو وسيلة مساعدة لإحداث تهديد لأمن الدول، في سياق مفهوم الأمن الناعم.

3- مجالات الاستغلال غير المشروع للمراكب البحرية الصغيرة

استُغلت جماعات الإجرام المنظمه أنواع مختلفة من المراكب الصغيرة في عدد من الأنشطة البحرية غير المشروعة، التي تهدد أمن ومصالح الدول. وقد برز ذلك في عمليات التهريب المختلفة، والقرصنة على السفن، ثم تعاضم ذلك لتُستغل في الاختطاف المرافق للقرصنة، وشن الهجمات الإرهابية الانتحارية على السفن والمنشآت البحرية. وساعد على ذلك أمور كثيرة، منها ما يتعلق بالمراكب نفسها، ومنها ما يتعلق بالظروف، التي تعمل فيها.

من أبرز مجالات استغلال المراكب الصغيرة، في الأنشطة المهددة للأمن، ما يلي:

1-3 الجريمة المنظمة العابرة للحدود من خلال البحار

مع تزايد أنشطة الجريمة المنظمة العابرة للحدود من خلال البحار، فقد لوحظ أن مراكب التهريب الصغيرة عادة ما تكون ذات ملكية خاصة؛ إذ يجري استئجارها

والإرهاب، والعمالة السلبية، والمشكلات العرقية، التي يتداخل فيها أمن الفرد والمجتمع، وتتخطى تأثيراتها حدود الدول (الحربي، ٢٠٠٨).

ووفقاً لهذا المفهوم، فإن هنالك فواعل دولية جديدة غير الدول، تقف وراء التهديد الأمني، وتستهدف حياة الفرد والجماعات أكثر من استهدافها بقاء الدول ذاتها، كما لم تعد الدولة هي الوحدة المرجعية للأمن والتهديدات، مع تحطّي التهديد صفة "تقليدي" أي: خشن، إلى "غير تقليدي" أي: ناعم.

في ضوء ما تثيره المراكب البحرية الصغيرة من تهديدات غير تقليدية، فإن ذلك يندرج في إطار مفهوم الأمن الناعم، وقد حدد Carafano (٢٠٠٧) هذه التهديدات بأنها "مجموعة متنوعة من وسائل وأساليب توصيل الأسلحة ونحوها من الشحنات"، وعادة ما تكون هذه الوسائل سفن الشحن الصغيرة، واليخوت الخاصة، وزوارق الصيد، والترفيه، والقطر، والزلاجات، والغواصات الصغيرة.

قسّم Ramirez و Bunker (2015)، الغواصات الصغيرة إلى ثلاثة أنواع، هي:

- Low Profile Vessels (LPVs) : وهي غواصة شبيهة بالقوارب المصممة السريعة الحركة؛ حيث طورت لتكون غاطسة تقريبا تحت سطح الماء، وجهزت بأنظمة ملاحية متقدمة، مع تمتعها بميزات وخصائص مضادة للرادارات.

- Semi-submersibles: وهي غواصة شبه غاطسة، أي ليست مغمورة تماما.

- Submersible: وهي غواصة قادرة على الغطس تماما تحت سطح الماء، ومزودة برادار متقدم، وجهاز تحديد الموقع (GPS)

أو سرقتها، ومن ذلك: اليخوت، وزوارق الصيد، والزوارق المطاطية، والزوارق الشراعية، التي قد يزود بعضها بتقنية النظام العالمي لتحديد الموقع GPS، رغم أنه يُشغل في حدود ضيقة لدواعي التخفي والإفلات، وكل ذلك سيجري تسليط الضوء عليه فيما يلي:

3-1-1 تهريب المهاجرين غير الشرعيين

تضطلع المراكب الصغيرة بالدور الأساسي في تهريب المهاجرين غير الشرعيين وطالبي اللجوء عبر البحار؛ حيث ينقلون بواسطتها إلى سفن شحن أو سفن صيد ترابط في أعالي البحار، لتستمر الرحلة حتى وصولهم إلى مراكز استقبال بحرية تقع قبالة سواحل دول المقصد أو العبور، أو في إحدى الجزر، فينقلون بعد ذلك بواسطة قوارب أصغر إلى مناطق الهبوط في البر الرئيسي لدولة المقصد أو العبور، وقد يقوم صيادون محترفون بالمهمة كاملة، بواسطة زوارق الصيد الخاصة بهم، أو تستغل زوارق الصيد القديمة بعد شرائها بضعف قيمتها، أو استغلال ما يسرق منها من موانئ دول المقصد، أو اغتصابها بالقوة عند تعذر الشراء، كدأب عصابات تهريب المهاجرين الكوبيين إلى المكسيك، التي تنقل المهاجرين بواسطة زوارق مسروقة، ثم يجري التخلص منها عند الشاطئ (UNODC, 2011).

تشير تقارير دولية حول تهريب المهاجرين في منطقة خليج عدن والبحر الأحمر، أن المعابر المائية في اليمن، شهدت عبور ٣١٠٥ أشخاص، خلال الفترة بين يناير/ كانون ثاني 2006- مايو/ أيار ٢٠١٤ (الإسكوا؛ والمنظمة الدولية للهجرة، ٢٠١٥)، كان أغلبهم من دول القرن الإفريقي، وتم نقلهم بواسطة قوارب تهريب صغيرة غير آمنة

لا يتجاوز طول بعضها ١٠ أمتار وعرضها ٢ متر (The Cabinet Secretariat, 2015)، وأن مثل هذه القوارب قد يحمل كل منها ما بين ٤٠- ١٥٠ شخصا، يخبأ بعضهم في غرف المحركات، في رحلات أسبوعية يقوم بها ما بين ١٠- ٣٠ مركبا، من مناطق مجاورة لميناء بوساسو الصومالي، وميناء أوبوك الجيبوتي، في خليج عدن، وقد توقع مراقبون زيادة عدد المراكب الصغيرة المستغلة في عمليات التهريب، بناء على الوضع الأمني السيء في المنطقة (UNODC, 2013).

كما تمثل القوارب المطاطية القابلة للنفخ وسيلة قليلة الكلفة، وقد دخلت الخدمة عوضا عن قوارب الألياف الزجاجية، واليخوت الشراعية، والزوارق السريعة، التي تكلف عمليات التهريب كثيرا، خاصة قوارب الألياف، علاوة على أن عمر الزورق المطاطي قد يكون رحلة بحرية واحدة؛ إذ يستغنى عنه بالإغراق أو بوقوعه في قبضة السلطات الأمنية للدول. كما برز دور قوارب النفخ المطاطية وقوارب الزلاجات النفاثة في عمليات التهريب عبر المعابر المائية القصيرة، مثل المعابر الواقعة بين المغرب والساحل الجنوبي لأسبانيا، وبين تونس والجزر الإيطالية، وبين الساحل التركي والجزر اليونانية في بحر إيجه؛ لأن المسافة بين نقطتي الإبحار والوصول أقل من ألف متر (UNODC, 2011).

3-1-2 تهريب المخدرات

تعد البحار وسطا مرغوبا لعمليات تهريب المخدرات؛ لذلك تولي جماعات الجريمة المنظمة اهتماما كبيرا بمختلف أنواع المراكب الصغيرة؛ لاستغلالها في تهريب في عملياتها هذه بين الدول، سواء مراكب الصيد

3-2 القرصنة والسطو المسلح على السفن

تلعب الزوارق الصغيرة دورا بارزا في عمليات القرصنة والسطو المسلح على السفن، في كثير من المناطق البحرية، التي تشتهر بنشاط القرصنة، مثل: مضيق ملقا، وخليج عدن، والبحر الأحمر، وقبالة سواحل غربي المحيط الهندي، وخليج غينيا. حيث يلجأ القراصنة إلى الزوارق، التي يستخدمها الصيادون المحليون، علاوة على زوارق أخرى تتمتع بخصائص فنية عالية في السرعة وقوة المحركات، وخزانات الوقود الإضافية، التي تساعد على نجاح عمليات القرصنة، ونقل الرهائن، والإفلات السريع، وضمان العودة إلى البر قبل نفاد الوقود (UNODC, 2013).

لقد برز النشاط التهديدي لهذا النوع من الزوارق، في مجال القرصنة والسطو المسلح على السفن، مع تصاعد هجماتها على سفن تجارية وناقلات نفط عملاقة، خاصة في المناطق، التي تكون فيها ظروف الاستهداف مناسبة؛ حيث تنطلق الزوارق من سفينة عادة ما ترابط على مسافة بعيدة عن الهدف وبالقرب من الشاطئ، يطلق عليها "السفينة الأم" (Percy, Shortland, 2011)، وهي عبارة عن مركب كبير، يتيح للقراصنة الإبحار لمسافات كبيرة، وقد تكون هذه السفينة أحد مراكب الصيد، أو المراكب الشراعية المستأجرة، أو المسروقة (UNODC, 2013).

كما قد ترابط - لعدة أيام- مجموعة من زوارق القرصنة بالقرب من طرق عبور السفن، بقصد التربص بها، والاستيلاء عليها (Percy, Shortland, 2011).

أو الزوارق السريعة، التي تبحر متنقلة بين شواطئ وموانئ الدولة الواحدة. ففي دولة مثل بربادوس، وهي جزيرة تقع في شمال غرب المحيط الأطلسي، وشرق البحر الكاريبي، لا يزال تهريب الكوكايين يعتمد على القوارب الخاصة، واليخوت، ومراكب الصيد، وغيرها من الزوارق السريعة؛ حيث تنقل بواسطتها شحنات المخدرات، لتوضع في البحر عند إحداثيات معلومة سلفا، عبر النظام العالمي لتحديد الموقع GPS؛ ثم تنتشل في وقت لاحق، وتفرغ في شواطئ مهجورة في البر الرئيس للدولة، وقد يلجأ المهربون إلى وضع المخدرات داخل عبوات محكمة الغلق، وتعقيها على أبدان زوارق، تحت سطح الماء (الهيئة الدولية لمراقبة المخدرات، ٢٠١٥).

3-1-3 تهريب الأسلحة

تؤدي المراكب البحرية الصغيرة دورا ملحوظا في تهريب الأسلحة عبر البحار، وتزداد إثارة هذا الأمر في ظل ما تشهده بعض الدول الساحلية من نزاعات مسلحة داخلية أو دولية، أو أنشطة إرهابية؛ وهنا يمكن قياس ذلك بما شهدته السواحل اليمنية على خليج عدن، من محاولات حثيثة لتهريب الأسلحة والذخائر إلى بعض أطراف النزاع اليمنية. فقد أحبطت سفن خاصة بمهام دولية، محاولات تهريب الأسلحة عديدة، كانت على متن قوارب صغيرة في طريقها إلى اليمن، ومثال ذلك ما قامت به سفينة تابعة للبحرية الأسترالية، في فبراير/ شباط ٢٠١٦، من احتجاز مركب صيد شراعي على متنه كميات من الأسلحة والذخائر الإيرانية، وكذا الاعتراضات المتكررة، التي نفذتها- في نفس العام- البحرية الفرنسية والأمريكية، وكشف فيها عن شحنات أسلحة إيرانية متجهة إلى اليمن (Pelofsky ; Vaughan, 2017).

3-3 الإرهاب البحري

بواسطة قارب صغير مشحون بالمتفجرات، وأسفر عنها مقتل ١٧ بحارا، وجرح ٣٩ آخرين، وإحداث حفرة في بدن السفينة أبعادها ٤٠ * ٦٠ قدما، وقد كلف إصلاحها حوالي ٢٥٠ مليون دولار، واستنفد أكثر من ٥٥٠ طنا من الفولاذ (Lamothe, 2015).

2-3-3 استهداف ناقلة النفط الفرنسية MV Limburg

في أكتوبر/ تشرين أول ٢٠٠٢، استهدفت هذه الناقلة بواسطة قارب صيد صغير يقوده انتحاريان، على متنه شحنة من المتفجرات؛ حيث اقترب القارب من الناقلة، بينما كانت راسية على بعد ١٢ ميلا من الساحل اليمني على المحيط الهندي، وأدى ذلك إلى مصرع أحد البحارة وإصابة ١٢ آخرين (بيرك، ٢٠١١).

3-3-3 استهداف ناقلة النفط اليابانية M-Star

تعرضت هذه الناقلة لهجوم إرهابي بواسطة زورق محمل بمتفجرات بدائية الصنع، بالقرب من مضيق هرمز، بعد خروجها من ميناء نفطي بدولة الإمارات العربية المتحدة، في يوليو/ تموز ٢٠١٠، وعلى متنها ٢٧٠ ألف طن من النفط. وقد طال الهجوم جانبا من بدن الناقلة الواقع فوق خط الماء، وقتل فيه منفذ الهجوم وأحد أفراد طاقم الناقلة، كما تبنى تنظيم القاعدة قيامه بذلك (Pakistan Defence, ٢٠١٠).

4-3-3 استهداف الناقلة Galicia Spirit

في نوفمبر/ تشرين ثاني ٢٠١٦، أعلن عن فشل عملية إرهابية، حاولت استهداف ناقلة الغاز المسال الأسبانية Galicia Spirit

برز الإرهاب البحري كتهديد عالمي مستهدفا السفن الحربية والتجارية والمنشآت البحرية، بواسطة أنواع مختلفة من المراكب الصغيرة. ويشار إلى أن تنظيم القاعدة شرع في التخطيط للهجوم على السفن بواسطة الزوارق المفخخة منذ عام 1997؛ حيث افتتح ذلك باستهداف المدمرة الأمريكية USS Cole بميناء عدن عام ٢٠٠٠ (بيرك، ٢٠١١)، تلى ذلك سلسلة هجمات- سيأتي ذكرها- على أهداف بحرية ثابتة ومتحركة، ومختلفة في الأهمية والنوع، وقد شجع على ذلك- كما يبدو- نجاح الهجمات السابقة، وقدرة الزوارق الصغيرة على تحقيق الأهداف المرسومة.

بالنظر إلى نوعية الهدف وقيمه وأهميته الاقتصادية والعسكرية، تعد ناقلات الغاز الطبيعي المسال، والسفن التجارية والحربية، أهدافا رئيسة للهجمات الانتحارية بزوارق الجماعات الإرهابية (Carafano, 2007)، والأمر ذاته بالنسبة لمحطات تكرير وشنح النفط، التي تستهدف بهذه الزوارق، وذلك كما حدث في الهجمات، التي استهدفت محطتي نفط البصرة وخور العمية بالعراق عام ٢٠٠٤؛ حيث أسفر ذلك عن خسائر مادية قدرت بنحو ٤٠ مليون دولار أمريكي (Wee, 2015).

فيما يلي أبرز وقائع استغلال المراكب الصغيرة في هجمات الإرهاب البحري، بالمنطقة العربية.

1-3-3 استهداف المدمرة الأمريكية USS Cole

كشفت التحقيقات أن هذه العملية، التي وقعت في أكتوبر/ تشرين أول ٢٠٠٠، نفذها شخصان من تنظيم القاعدة في جزيرة العرب

4- دوافع استغلال المراكب الصغيرة في التهديدات الأمنية

برر Carafano (٢٠٠٧) دوافع استغلال المراكب الصغيرة في مهاجمة السفن والمرافق البحرية، بما تتمتع به من كفاءة وفاعلية في تنفيذ المهام الموكلة إليها؛ حيث تضيق خيارات التعامل معها من قبل الهدف، وذلك لصعوبة مناورته، أو لبطء سرعته، كتعرض السفن الكبيرة، والمنشآت البحرية الثابتة لهجمات الزوارق المفخخة.

يضاف إلى هذه الدوافع، النتائج الكبيرة المتحققة، جراء استغلال هذه المراكب؛ إذ وفقاً لما ذهب إليه بيرك (٢٠١١)، فإن التأثير الإعلامي لهذه العمليات، يعد دافعا لاستغلالها في عمليات أخرى، كما أن قلة الإمكانيات، التي تتطلبها عملية بواسطة مركب صغير، تعد دافعا آخر لاستغلالها، قياسا بالنتائج المحققة؛ بمعنى أن أي عملية إرهابية بواسطة مركب من هذا النوع، لا تكلف التنظيم الإرهابي كثيرا، مقارنة مع الخسائر، التي يتكبدها الطرف المستهدف، وقد دل على ذلك، مثلا، الهجوم الانتحاري على المدمرة الأمريكية USS Cole، الذي لم يكلف تنظيم القاعدة، سوى قنيلين، وحوالي ٤٠ ألف دولار أمريكي، بينما كلف الولايات المتحدة، مقتل ١٧ بحارا، وجرح ٣٩ آخرين، وحوالي ٢٥٠ مليون دولار.

إلى ذلك، تتمتع أنواع مختلفة من المراكب الصغيرة بقدرة على التعامل المرن مع الرقابة الأمنية في مناطق معينة من البحار، مع القدرة على الإفلات من زوارق خفر السواحل والقوات البحرية الأخرى، أثناء عمليات المطاردة؛ نظرا لسرعتها الكبيرة، وقدرتها على الابتعاد لمسافات طويلة (MSc Conference, 2012).

قبالة الساحل اليمني المطل على البحر الأحمر، وقد استخدم في العملية زورق صغير يحمل شحنة من المتفجرات، غير أن الزورق انفجر على بعد ٢٠ مترا من الناقل (Voytenko, 2016).

تكشف الوقائع السابقة عن استغلال الزوارق الصغيرة لشن هجمات انتحارية على الأهداف الواقعة في المناطق البحرية المزدهمة بالحركة التجارية العالمية؛ كالموانئ، والمضائق. وهي مناطق عادة ما تكون الاستجابة الأمنية فيها ضعيفة، كما يركز الاستهداف على نوعية الهدف وقيمته، وبالتالي فإن التهديدات المحتملة للمراكب الصغيرة، قد تزداد وتيرتها في ظل النتائج الجيدة المتحققة، لا سيما في بعض دول الشرق الأوسط، التي تعاني تخلفا كبيرا في الجوانب الأمنية، والقانونية، والقضائية، والاقتصادية.

في السياق، يمكن الإشارة إلى ما توصل إليه نصير وعثمان (٢٠١٦) حول الفوضى في حركة السفن في بعض الموانئ، التي يتحمل الجزء الأكبر منها مراكب الصيد الصغيرة، في ظل ضعف الرقابة عليها، وأن ذلك يشكل إعاقة لحركة السفن التجارية أثناء الإبحار بوجه عام، وأثناء الدخول والخروج من الموانئ، وكذلك أثناء عبور القنوات والمضائق، وما قد يخلفه ذلك من نتائج كارثية، لا سيما عند اصطدام بعضها ببعض، وهي محملة بكامل شحناتها، وبالتالي فإن وضعا من هذا القبيل، قد يشجع الجماعات الإرهابية على استغلال مراكب الصيد تلك، في ظل الفوضى القائمة، وقصور الرقابة، للقيام بهجمات إرهابية على السفن، والمنشآت الملاحية والاقتصادية في هذه المناطق.

على البحر المتوسط. كما تكتسب المراكب الصغيرة مكانتها من طبيعة هذه المناطق، فمثلا: لا يتوفر في خليج عدن خيار بديل أمام المهاجرين غير الشرعيين المنطلقين من دول القرن الإفريقي، سوى التهريب عبر البحر، وتكون المراكب الصغيرة الوسيلة المتاحة لذلك (UNODC, 2011).

كما تشهد مناطق أخرى من الشرق الأوسط، مثل الخليج العربي، ومضيق هرمز، وبحر العرب، وخليج عدن، وبحر العرب، والبحر الأحمر، استغلالا واسعا لأنواع مختلفة من قوارب الصيد الصغيرة وغيرها، في نشاط القرصنة على السفن، منذ منتصف العقد الأول من هذا القرن، بالتزامن مع تفاقم هذه الظاهرة قبالة سواحل جنوب شرق آسيا، عند مضيق ملقا، وقبالة سواحل جنوب غرب إفريقيا، خاصة السواحل النيجيرية في خليج غينيا، التي شهدت خلال عام ٢٠١٦، ارتفاعا كبيرا في معدل هجمات القرصنة، بما لا يقل عن هجوم واحد أسبوعيا، وما تشهده هذه المناطق من استغلال للزوارق الصغيرة في أنشطة أخرى للجريمة المنظمة العابرة للبحار، مثل تهريب المخدرات، والأسلحة، والبشر، وسرقة النفط (Atherton, 2016).

أما سواحل قارة أمريكا الجنوبية، فيبرز استغلال المراكب الصغيرة في دول الأنديز، مثل: كولومبيا، وبيرو، وبوليفيا، ويتجلى ذلك في نشاط شبكات تهريب المخدرات، الذي انتشر حتى جنوب ووسط أمريكا الشمالية، لتبلغ معه نسبة الواصل بحرا من الكوكايين، إلى الولايات المتحدة، خلال الثلاث السنوات، التي سبقت عام ٢٠١٢، حوالي ٨٠% من إجمالي الواصل عبر مختلف طرق ووسائل

يضاف إلى ذلك، تساؤل الشكوك حول أنواع معينة منها، مثل: مراكب الصيد، بوصفها مراكب ذات أنشطة محددة، ولوجود سبب مشروع لحركتها في البحار، كما أن سفن الصيد، عادة، لا تخضع للتسجيل محليا أو دوليا، ولا يشترط وجود أنظمة تعارف أو تتبع عليها، وقد عمل الاستنزاف الجائر للثروة السمكية، على زيادة العرض في سوق مراكب الصيد، ما جعلها متاحة أمام جماعات الجريمة المنظمة (UNODC, 2011).

أما قوارب الصيد، خاصة الخشبية، فتعد وسيلة مرغوبة في تهريب المهاجرين؛ نظرا لقدرتها على حمل المئات منهم، قياسا مع قوارب النفخ المطاطية، التي تعد وسيلة شعبية رخيصة، رغم صغر حمولتها؛ التي لا تزيد عن عشرين شخصا (UNODC, 2011)، كما يسهل الثمن المنخفض للزوارق الصغيرة في الحصول عليها واستغلالها، والتخلص منها (MSc Conference, 2012).

5- مناطق استغلال المراكب الصغيرة في التهديدات الأمنية

تعد منطقة الشرق الأوسط إحدى البيئات الساخنة بالتهديدات الأمنية العابرة للحدود من خلال البحار، التي تستغل فيها المراكب البحرية الصغيرة، وتمثل الهجرة غير الشرعية إلى أوروبا أحد هذه التهديدات؛ حيث يتدفق المهاجرون غير الشرعيين بواسطة أنواع مختلفة من هذه المراكب، عبر خليج عدن، والبحر الأحمر، والبحر المتوسط، وبحر إيجه، منذ العقد الأول من هذا القرن؛ حيث تزايد ذلك مع اندلاع ثورات الربيع العربي عام ٢٠١١، حتى أضحت معها سواحل دول شمال وشرق إفريقيا، مراكز تدفق رئيسة للمهاجرين، إلى سواحل أوروبا

التهريب، فيما اضطلعت ثلاثة أنواع من غواصات التهريب الصغيرة، بحوالي ٣٠% (Ramirez ; Bunker, 2015)، كما يهرب الكوكايين من كولومبيا إلى منطقة البحر الكاريبي عبر الجزر الممتدة بينهما، بواسطة قوارب صيد صغيرة أو سفن سياحية وسفن شراعية صغيرة (الهيئة الدولية لمراقبة المخدرات، ٢٠١٦).

وفقا لتقارير دولية، فإن سفن الصيد الصغيرة، التي يقل طولها عن ١٢ مترا، وتُسيّر بمحركات على المياه على جميع الأقاليم، ويزداد ذلك وضوحا في أمريكا اللاتينية، والبحر الكاريبي، وإفريقيا، والشرق الأدنى؛ حيث بلغت نسبتها عام ٢٠١٢ نحو ٧٩% من سفن الصيد في العالم، لكنها، في كل الأحوال، تتركز أكثر في مصائد أسماك المياه الداخلية (منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، ٢٠١٤).

6- التحولات الجديدة في الاستغلال غير المشروع للمراكب الصغيرة

بتتبع عدد من عمليات إحباط تهريب مهاجرين ومخدرات، وما وقع من هجمات إرهابية بحرية، استُغلت فيها مراكب صغيرة، يتبين اهتمام جماعات الجريمة المنظمة والجماعات الإرهابية بهذا النوع من المراكب، كما لوحظ أن مراكب صغيرة مسيرة من بُعد، شُرع في استخدامها في الآونة الأخيرة، من قبل بعض الجماعات المسلحة في منطقة الشرق الأوسط، وذلك على نحو ما تعرضت له بعض سفن دول التحالف العربي المشاركة في الحرب الدائرة في اليمن منذ مارس/ آذار ٢٠١٥.

فعلى سبيل المثال: استهدف زورق مسير من بعد، في ٣٠ يناير/ كانون ثاني ٢٠١٧ فرقاطة سعودية تدعى "المدينة المنورة" عند

إبحارها قبالة الساحل اليمني في البحر الأحمر، ما يشير إلى تحول ملموس في طبيعة ووسائل العمليات العدائية ضد السفن (قهوجي، ٢٠١٧)، إلا أنه مع ما قد يثار من جدل حول هذه العملية، من أنها لا تدخل في ضمن تهديدات الأمن الناعم، الذي تناقشه هذه الدراسة، فإنه ليس مستبعدا لجوء الجماعات الإرهابية- مستقبلا- إلى مثل هذه المراكب، كامتداد طبيعي لنشاطها، الذي تستغل فيه أنواع تقليدية منها في هجمات انتحارية أو سطو مسلح على سفن أو منشآت بحرية.

في نشاط القرصنة على السفن، تشير وقائع قرصنة كثيرة إلى تحولات أخرى في التجهيزات التقنية للمراكب المستخدمة؛ حيث تطور تسليح الزوارق المهاجمة من بندقية AK47 إلى القواذف الصاروخية RPG7، كما زودت بأجهزة تحديد الاتجاه GPS، وأجهزة اتصال متصلة بأقمار اصطناعية، كما أن ثمة احتمالا باستغلال أنواع من المراكب الصغيرة للعمل كمنصات قصف مدفعي و صاروخي- تقليدي، متنقلة في أي أعمال عدائية أخرى، بعد تثبيت قواعد إطلاق مدفعية متنوعة على ظهرها، مثل قواذف RPG-29، فتزداد معها فرص وقوع التهديدات على السفن غير المدرعة تدريجا كافيا، وكذا غير المحمية بأسلحة دفاعية (بيرك، ٢٠١١)، كما قد تستغل للعمل كمنصات دفاع جوي موجهة ومنتقلة معا (Homeland Security, 2015).

في ظل تزايد العائد المادي المغري من الفدية المفروضة على طواقم السفن، أو السفن المختطفة من قبل القراصنة، فقد شرع هؤلاء القراصنة- في حالات محدودة- إلى اصطحاب عبوات متفجرة على متن قواربهم المهاجمة، وذلك بقصد زرعها في السفن التي

يحاولون اختطافها، أو السفن التي تم اختطافها، للمساومة على قبول مبلغ الفدية المطلوب، أو تفجير السفينة حال رفض ذلك، أو ترك العبوات المتفجرة دون نزعها، ما قد يعرض السفينة للخطر. ومثال ذلك ما سلكه قراصنة صوماليون للحصول على فدية كبيرة، في عملية من هذا النوع عام ٢٠٠٨. كما لا يستبعد اللجوء إلى مثل ذلك مستقبلاً وعلى نطاق واسع (Atherton, 2016).

إلى ذلك، كشف مكتب مكافحة المخدرات والجريمة المنظمة بالأمم المتحدة United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC) (٢٠٠٩) أن الاستغلال غير المشروع للمراكب الصغيرة، لم يعد منحصرًا في اضطلاع أي منها بعمل واحد خلال أي رحلة يقوم بها، سواء كان ذلك في نشاط القرصنة، أو تهريب الأسلحة، أو تهريب البشر، بل قد يستغل لأداء مهمتين في آن واحد، كما يجري في خليج عدن؛ حيث تستغل أنواع من هذه المراكب في تهريب المهاجرين من دول القرن الإفريقي إلى اليمن في رحلة الذهاب، وتهرب شحنات أسلحة من اليمن إلى أي من هذه الدول، في رحلة العودة، ما تضاعف من خطر تهديدات هذه المراكب كما ونوعاً.

يضاف إلى هذه التطورات، اللجوء إلى المراكب المسروقة لاستخدامها في عمليات القرصنة، بعد طمس ملامحها بواسطة تقنية مبتكرة، أطلقت عليها المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization (IMO) "تقنية المركب الشبح"؛ حيث يقوم القراصنة بتغيير معالم المراكب المسروقة، وتغيير أسمائها، ثم تسجيلها بأرقام مزورة (الدويك، ٢٠١١).

لم يقف الاستغلال غير المشروع للمراكب الصغيرة عند الأنواع التقليدية منها، بل تطور ذلك إلى لجوء شبكات تهريب المخدرات في السواحل الشمالية لأمريكا الجنوبية، إلى استخدام غواصات صغيرة لنقل شحنات الكوكايين؛ لما تتمتع به من قدرات وإمكانات تقنية على التخفي، والتسلل، والإفلات، من وسائل الرقابة التقليدية للطائرات (MSC Conference, 2012)، ومع هذا التحول يذهب بيرك (٢٠١١) إلى التوقع باستخدام هذه الغواصات في بث الألغام عند مداخل الموانئ، أو نشر قوات خاصة، أو معادية، أو القيام بأنشطة استخباراتية معادية (بيرك، ٢٠١١).

في مطلع تسعينيات القرن الماضي، دخل نوع من المراكب عرف بـ"زوارق الدفع السريعة" في نشاط تهريب المخدرات، عوضاً عن الطائرات، التي شددت حولها الإجراءات الأمنية، وحظيت قوارب الألياف الزجاجية باهتمام كبير من قبل شبكات التهريب؛ لقدرتها على قطع ١٣٠ كم في الساعة، ومرونتها في التعامل مع الزوارق الحربية، التي تراقب الأنشطة المشبوهة في البحار؛ حيث يمكنها الهروب بسرعة فائقة، ومواصلة ذلك إلى مسافات طويلة تحول دون تعقبها (MSC Conference, 2012).

7- المواجهة الأمنية للاستغلال غير المشروع للمراكب الصغيرة وتهديداتها

يمكن النظر إلى عدد من التدابير المتخذة في مجال الأمن البحري، بوصفها استجابات واسعة تتضمن وسائل وآليات مواجهة تهديدات المراكب الصغيرة أمنياً، من خلال مواجهة الأنشطة، التي تستغل فيها هذه المراكب استغلالاً غير مشروع، فضلاً عن

حكومية وغير تجارية"؛ وبذلك كان لزاما على كافة الدول المصدقة عليهما التقيد بذلك.

أما إتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية (٢٠٠٥)، فقد فسرت اصطلاح السفينة وفقا للمادة ١/أ، بأنها "أي مركب، مهما كان نوعه، غير مثبت تثبيتا دائما بقاع البحر، بما في ذلك الزوارق ذات الدفع الديناميكي، والمراكب القابلة للتشغيل المغمور، وأية عائمات أخرى"؛ وبناء على ذلك، فإن التدابير الأمنية، التي تضمنتها كل من الإتفاقيتين، تُخضع، ضمناً، هذه المراكب لأحكامها، سواء في حال تدابير الحظر الدولي في أعالي البحار، أو في حال وقوع التهديد في البحر الإقليمي.

ميدانيا، تشهد سواحل البحر المتوسط وبحر إيجه، جهودا أمنية دولية لاستهداف زوارق المهربين؛ حيث تنفذ ذلك سفن حربية تابعة لحلف الأطلسي، لكن هذه الجهود تواجه عقبات قانونية وإجرائية كثيرة، ما جعل نتائجها ضئيلة؛ لأن استهداف مركب للتهريب من شأنه المخاطرة بحياة من على متنه، الذين هم، في الأصل، ضحايا شبكات تهريب (The Migrant Project, 2017).

في سياق مكافحة تهريب الأسلحة عبر البحار، التي عادة ما يثار معها استغلال أنواع مختلفة من المراكب الصغيرة، يمكن استحضار ما تقوم به السفن الحربية التابعة للدول الأعضاء بمجلس الأمن، من مراقبة لعمليات تهريب أسلحة إلى اليمن، تنفيذا لقرارات مجلس الأمن رقم ٢١٤٠ لعام ٢٠١٤، ورقم ٢٢١٦ لعام ٢٠١٥، ورقم ٢٢٦٦ لعام 2016، علاوة على الدور، الذي تؤديه سفن التحالف العربي، بوصفها طرفا في هذه الحرب (Knights, 2016).

تدابير المواجهة الخاصة بها، وقد امتثلت الكثير من الدول لهذه التدابير، فيما بعضها لا تزال عاجزة عن الوفاء بذلك. ويمكن إبراز أشكال من هذه الاستجابات فيما يلي:

1-7 التعاون الأمني الدولي

مع حلول عام ٢٠٠٢، اعتمدت أحكام جديدة ضمن الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)، والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية The International Ship and Port Facility Security (ISPS Code)، التي دخلت حيز النفاذ عام ٢٠٠٤، محدّدة متطلبات أمن المرافق المينائية، ومتطلبات أمن السفينة، فضلا عن مسؤوليات الحكومات المتعاقدة، والتعاون الدولي اللازم لذلك، إلا أنه وفقا لما تضمنته المادة ٣ من المدونة، فإن تطبيقها لا يشمل السفن، التي تقل حمولتها عن ٥٠٠ طن (IMO, 2003)، ومع ذلك، فإن ما تضمنته المدونة يمكنه الحد من تهديدات هذه المراكب بمواجهة مجالات استغلالها غير المشروع.

الأمر ذاته بالنسبة لبروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية لعام ٢٠٠١؛ إذ يشير اصطلاح السفينة في المادة ٣(د) منه إلى "أي نوع من المركبات المائية، بما فيها المركبات الطوافة والطائرات المائية، التي تستخدم، أو يمكن استخدامها، كوسيلة نقل فوق الماء، باستثناء السفن الحربية، أو سفن دعم الأسطول، أو غيرها من السفن، التي تملكها أو تشغلها إحدى الحكومت، ولا تستعمل- في الوقت الحاضر- إلا في خدمة

من هنا تبدو أهمية نشر البحرية الأمريكية زوارق هجومية سريعة، تجيد المناورة والتعامل المرن مع الزوارق الصغيرة المعادية في المياه العميقة، وهي عبارة عن مجموعة من زوارق حراسة السواحل المزودة بمصادر نيران رشاشة متعددة الفوهات، ونظام إداري إلكتروني، إضافة إلى تقنية دفاع صاروخية موجهة، لضرب الزوارق المعادية من مسافات آمنة (قهوجي، ٢٠١٧)، وفقا لقواعد الاشتباك لدى البحرية الأمريكية، التي تجيز لطاقم السفينة، فتح نيرانها على أي تهديد محتمل، حال اقترابه لمسافة 500 متر (بيرك، ٢٠١١).

عقب الهجومين على المدمرة الأمريكية USS Cole وناقلة النفط الفرنسية MV Limburg، اتخذت السلطات البحرية اليمينية إجراءات مشددة على مراكب الصيد ونحوها، مثل فرض أرقام تعريفية، وحظر الاصطياد في المناطق ذات الحساسية الأمنية، ما لم يكن ذلك بموجب ترخيص مسبق، خاصة في سواحل خليج عدن وبحر العرب، التي شهدت هذين الهجومين (الذهب، ٢٠٠٩).

يبدو أن الهجوم على المدمرة الأمريكية USS Cole حفز الكثير من الدول على اتخاذ تدابير أمنية صارمة تجاه القوارب الصغيرة، لا سيما قوارب الصيد، وذلك بفرض أرقام تعريفية بها، وتنظيم تحركاتها في بعض المناطق، وكان من بينها مصر، وبعض دول الخليج. فعلى سبيل المثال: قامت الكويت بتنظيم حركة الزوارق الصغيرة في بحرها الإقليمي، من خلال تطبيق قانون رخصة القيادة للزوارق والدراجات البحرية، وتطبيق نظام تسجيل المراكب الصغيرة (وزارة الداخلية الكويتية، ٢٠١٤).

بالنظر إلى الجهود الأمنية الدولية في مجال مكافحة القرصنة والسطو المسلح على السفن، في بحر العرب، وخليج عدن، وقبالة السواحل الصومالية غربي المحيط الهندي، خلال العقد الأول والثاني من هذا القرن، يبرز دور الدول الكبرى، وأحلافها العسكرية، في مواجهة هذا التهديد؛ حيث سخرت له وحدات من قواتها البحرية، مجسدة بذلك حالة تعاونية فريدة في مواجهة تهديد عالمي مشترك، ومواجهة أدواته ووسائله (Tardy, 2014).

7-2 التدابير المنفردة للدول

في إطار التدابير والإجراءات الأمنية، التي تتخذها الدول لحماية مجالها البحري، ثمة من يرى أنها قد تعطل أو تحد من تهديدات المراكب الصغيرة، لا سيما إذا جاءت في إطار إستراتيجية خاصة بحفظ الأمن داخل بحرها الإقليمي وحدودها البحرية، وضمن استراتيجيتها الأمنية الشاملة (الغامدي، ٢٠١٢). وقد برزت في الولايات المتحدة، دعوات كثيرة إلى جذب أفضل الأفراد للعمل في قوات خفر السواحل، للمراقبة والإبلاغ عن الأنشطة المشبوهة في البحر، وإعطاء هذه القوات أولوية لصد أي هجوم بالزوارق الصغيرة، وزيادة أنشطة هذه القوات، وإدخال وسائل التقنية الحديثة، لصد الهجمات الإرهابية المتوقعة، وفرض قيود وأنظمة أمنية صارمة ومناسبة للمجتمع البحري (Hill, 2009).

كما قامت إدارة الرئيس الأمريكي بوش (الابن)، عبر قيادة قواتها في المحيط الهادي، باعتماد فرقة من مشاة البحرية، لحماية شحنات الزيت المارة عبر مضيق ملقا، من هجمات الإرهابيين والقراصنة، الذين تستغلون المراكب الصغيرة في مهاجمة السفن المارة عبر المضيق (كلير، ٢٠١١).

كما اتجهت بعض دول العالم نحو تعزيز دور التقنية في مواجهة التهديدات الأمنية في الموانئ، بما في ذلك تهديدات المراكب الصغيرة، من خلال استحداث الرادارات السطحية، وإدخال تقنيات المراقبة بالفيديو، التي تعمل بالأشعة تحت الحمراء، وفرض نظام تحديد الموقع GPS، لرصد أنشطة القوارب. وفي اتجاه آخر، عملت دول أخرى على تطوير البحوث المعنية بالكشف عن القوارب الصغيرة في مناطق التهريب الكثيفة والنشطة (Carafano, 2007).

7-3 تدابير السفن وشركات الشحن

من أحدث ما يثار حول هذه التدابير، مسألة الحراسات الأمنية المسلحة، التي ترابط على متن السفن خلال رحلاتها الدولية (Voytenko, 2016)، غير أن المأخوذ به حالياً، وعلى نطاق واسع، مجموعة من الإجراءات والممارسات الإدارية، التي أقرت بعضها المنظمة البحرية الدولية IMO، مثل: الجهاز الصوتي طويل المدى، وجهاز الليزر، الذي يصدر أشعة غير مميتة، ومدفع المياه، والسياح الكهربائي غير الفتاك، وشباك اصطياد القوارب المهاجمة، والرغوة الزلقة، التي تُصَبَّ على أسطح وأجناب السفن، ونظام الردع بالسوائل كريهة الرائحة، والأسلاك الشائكة، والهواء المضغوط، وستار مكافحة التسلق، والقنبلة اليدوية الصاعقة، وبندقية الليزر، فضلاً عن خراطيم الحرائق (Marine Insight, 2017).

ثمة من يشدد على مضاعفة الوعي بما تنطوي عليه مخاطر تهديدات المراكب الصغيرة، من خلال تحسين الاستجابة الأمنية لها، عن طرق توفير المعدات اللازمة، وإجراء التدريبات المطلوبة لتفادي وقوع أي خسائر في الأرواح والممتلكات، ولتطوير

قدرات الاستجابة في البحث، والإنقاذ، والطوارئ، وتنمية قدرات التنبؤ بالهجمات، التي قد يكون مصدرها المراكب الصغيرة (Carafano, 2007).

8- جدوى التدابير الأمنية المتبعة تجاه الاستغلال غير المشروع للمراكب الصغيرة وتهديداتها

لا يمكن القطع بجدوى التدابير الأمنية، بمفردها، في الحد من الاستغلال غير المشروع للمراكب الصغيرة والتهديدات التي تثيرها، في ظل ما يلمس من تقدم في مواجهة المجالات، التي تستغل فيها هذه المراكب، ومنها على سبيل المثال: القرصنة على السفن في خليج عدن؛ لأن هنالك تدابير وإجراءات أخرى، مثل: بناء القدرات، والتدريب، وتبادل المعلومات. وهي تدابير متشابكة وتتأزر فيما بينها، لكن ثمة ما يشير إلى أن التدابير الأمنية لعبت دوراً أبرز، مع ما خلفته من تداعيات سلبية، خاصة إذا ما كانت هذه التدابير هي الخيار الأوحده أمام الدول لمواجهة هذه المشكلة، وهو ما سيجري مناقشته من خلال بعض الأمثلة على المجالات، التي تستغل فيها المراكب الصغيرة، وذلك فيما يلي:

8-1 الجريمة المنظمة العابرة للحدود عبر البحار

توصف نتائج الجهود الأمنية لقوات حلف الأطلسي في مواجهة زوارق المهربين في البحر المتوسط، وبحر إيجه، بأنها ضئيلة؛ نتيجة لما يواجهه هذه الجهود من عقبات قانونية وإجرائية؛ إذ أن استهداف مركب تهريب مليء بالمهاجرين، قد يلحق الضرر بحياتهم، ومن ثم فإن أمام جميع الدول فرصة لمعالجة أصل المشكلة، من خلال دفع الدول غير المصدقة على بروتوكول مكافحة تهريب

3-8 الإرهاب البحري

أثر التصميم الحديث لناقلات النفط بصورة ملحوظة في التقليل من آثار الهجمات الإرهابية بالزوارق المفخخة؛ حيث تتمتع السفن الحديثة ببدن مزدوج مصنوع من الصلب، ووجود فراغ كبير بينهما، كما إن ناقلات الغاز الطبيعي المسال تصمم جدرانها الخارجية من سبائك مضادة لقذائف الدبابات، وقد برهن فشل الهجوم الإرهابي على ناقلة النفط اليابانية M-STAR، بواسطة زورق مفخخ، على الدور، الذي يلعبه التصميم الحديث للسفن في التقليل من أثر هجمات الزوارق المفخخة.

يمكن النظر إلى تراجع استغلال القوارب الصغيرة في العمليات الإرهابية البحرية، داخل المجال البحري اليمني، بعد الهجوم على المدمرة USS Cole عام ٢٠٠٠، والهجوم على ناقلة النفط الفرنسية ليمبورج MV Limburg عام ٢٠٠٢، بوصفه نتاجاً للإجراءات الأمنية الصارمة، التي اتخذتها السلطات البحرية اليمنية، كمحصلة لجهود مكافحة الإرهاب أمنياً، التي تضطلع بها الأجهزة الاستخبارية؛ إذ لم تسجل أي عملية إرهابية من هذا النوع، بعد الهجوم على الناقلة ليمبورج Limburg MV عام ٢٠٠٢ وحتى بداية العمليات العسكرية، التي بدأها التحالف العربي في اليمن، في مارس/ آذار ٢٠١٥؛ حيث برز بعد هذه الفترة استهداف سفن تجارية وحربية تابعة لدول التحالف، بواسطة زوارق صيد، وزوارق صغيرة مسيرة من بعد.

فبعد استهداف المدمرة الأمريكية USS Cole في ميناء عدن عام ٢٠٠٠، فرضت السلطات البحرية اليمنية، وتحت إشراف أجهزة استخبارية، إجراءات ضد زوارق

المهاجرين إلى التصديق عليه، والتركيز على تفكيك شبكات التهريب في المناطق الساخنة (The Migrant Project. 2017).

في شأن مكافحة تهريب الأسلحة، نجحت سفن حربية تابعة لقوات دولية، في توقيف واحتجاز عدد من المراكب الشراعية المحملة بشحنات من الأسلحة المتجهة إلى اليمن، وذلك في إطار حظر الأسلحة، الذي تضمنته مجموعة من قرارات مجلس الأمن حول الأزمة الراهنة في اليمن؛ ففي بحر العرب، قامت البحرية الأسترالية عام ٢٠١٦، باحتجاز مركب تهريب شراعي إيراني يحمل شحنة أسلحة متنوعة، وتمكنت البحرية الفرنسية قبالة ساحل عمان، عام ٢٠١٦، من الاستيلاء على مركب شراعي آخر على متنه شحنة أسلحة متنوعة، علاوة على اعتراضات أخرى نفذتها قوات أخرى في نفس العام (Knights, 2016).

2-8 القرصنة والسطو المسلح على السفن

شهد نشاط القرصنة والسطو المسلح على السفن في خليج عدن، وبحر العرب، وقبالة السواحل الصومالية غربي المحيط الهندي، تراجعاً ملحوظاً بين ٢٠٠٩ - ٢٠١٦، نتيجة إجراءات وتدابير أمنية متعددة الجهات، قُطريا، وإقليمياً، ودولياً، وعلى مستوى الشركات الملاحية والسفن، وهو ما يمكن أن يؤخذ كمؤشر على جدوى هذه الإجراءات؛ حيث نجحت قوات الاتحاد الأوروبي، وحلف الأطلسي، وقوات بحرية تابعة لدول آسيوية وإفريقية، في تعقب زوارق القرصنة ومرافقة السفن التجارية منذ عام ٢٠٠٩، غير أنه يؤخذ عليها تعرض قوارب صيد بريئة للضرر؛ جراء عدم التمييز بين قوارب الصيد وقوارب القرصنة، فكان أن أثيرت مسألة مواجهة قواعد القرصنة في البر Tardy, (2014).

- النتائج الكبيرة المتحققة من استغلالها مقارنة بالنفقات المنخفضة للتشغيل.
- قصور التنظيم القانوني الدولي في التعامل معها.
- ضعف إجراءات الدول في الرقابة الأمنية عليها.
- تركُّز هجمات الزوارق الصغيرة على السفن الحربية والتجارية الكبيرة والباهظة الثمن، خاصة أثناء الرسو، وتنوع العمليات الإرهابية، التي تستغل فيها، بين هجمات انتحارية، وتخريبية، والاختطاف للحصول على الفدية.

● حدوث تطورات وتحولات في استغلال المراكب الصغيرة في العمليات الإرهابية، تمثل فيما يلي:

- الهجمات بالزوارق المفخخة المسيرة من بعد.
- استخدام الغواصات الصغيرة في تهريب المخدرات.
- تطويع الزوارق للعمل كمنصات نظم دفاع جوي محمول.
- تطويع الزوارق للعمل كمنصاتقصف مدفعية وصاروخية تقليدية متنقلة.
- اتباع تقنيات حديثة تحول دون الكشف عن المراكب الصغيرة المستغلة في التهديدات.
- تطوير تسليحها بأسلحة دفاع جوي، ومضادات للدروع، واللجوء إلى زرع متفجرات في السفن للمساومة على عروض الفدية.

● بقاء المراكب الصغيرة خارج إطار الاتفاقيات الدولية المعنية بأمن وسلامة السفن والمرافق المينائية، رغم ثبوت استغلالها كأسلحة غير تقليدية.

الصيد، حدد فيها مجال تحركها بالقرب من الموانئ والمنشآت الاقتصادية، ومناطق صيد مجاورة لمرافق سيادية، فتعذر وصول الصيادين إليها إلا بموجب تراخيص أمنية رسمية، غير أن هذه الإجراءات حرمت الصيادين من ممارسة الصيد دون عوائق، وفتحت باباً للفساد المالي، عندما كان صيادو الشروخ (استاكوزا) الغالي الثمن، يضطرون لدفع إتاوات تمكنهم من بلوغ مصائده في ساحل حضرموت، حيثما استهدفت ناقلة النفط ليمبورج MV Limburg (الذهب، ٢٠٠٩).

9- النتائج والتوصيات

توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج، حددت في ضوءها مجموعة من التوصيات، وذلك على النحو التالي:

1-9 النتائج

تتمثل أهم النتائج بالآتي:

- تجلي الاستغلال غير المشروع للمراكب البحرية الصغيرة في عدد من المجالات، التي تعد تهديدات أمنية غير تقليدية، وذلك كما يلي:
- تهريب المخدرات، والمهاجرين غير الشرعيين، والأسلحة.
- الإرهاب البحري، الذي يستهدف مختلف أنواع السفن، والمنشآت البحرية الثابتة.
- القرصنة البحرية والسطو المسلح على السفن.
- من أبرز دوافع استغلال المراكب الصغيرة في الأنشطة البحرية غير المشروعة، ما يلي:
- الخصائص الوظيفية، التي تتمتع بها هذه المراكب.

2-9 التوصيات

وفقاً للنتائج يوصى بما يلي:

- تعزيز التعاون الدولي والإقليمي لمواجهة الأنشطة غير المشروعة، التي تستغل فيها مختلف أنواع المراكب الصغيرة، والتركيز على معالجة أصل المشكلة، ومواجهة التنظيمات الإجرامية والإرهابية، التي تستغل هذه المراكب في مواقع تمركزها على اليابسة.
- تنظيم نشاط مراكب الصيد والنزهة الصغيرة ونحوها، من خلال حصرها وتسجيلها، وفرض ما يناسبها من نظم الاتصال والتعارف والتتبع، وتفعيل الرقابة على ذلك.
- التقييد العادل لحركة كافة أنواع المراكب الصغيرة في المناطق الحساسة أمنياً.
- متابعة السفن بشأن تطبيق قواعد الممارسات الأمنية وتطويرها، وفقاً لتحولات استغلال المراكب الصغيرة.
- تعزيز الرقابة الأمنية على أنشطة المراكب الصغيرة، في الحدود والمجالات البحرية للدول، وتطوير خطط ووسائل وأساليب القوات المعنية بذلك، وفقاً للتطورات التقنية الحديثة.
- تعزيز الوعي الأمني بمخاطر الاستغلال غير المشروع للمراكب الصغيرة، في أوساط مرتادي البحر، وملاك ومؤجري هذه المراكب، والمشتغلين في الأنشطة البحرية والشاطئية، وسكان الجزر، وإيجاد شراكة أمنية تقوم على الثقة المتبادلة بين هذه الفئات والأجهزة الأمنية.
- إيجاد أطر قانونية وتنظيمية دولية أو إقليمية مناسبة، للتعامل الأمني مع المراكب الصغيرة، كحال السفن الكبيرة.

المراجع العربية

بيرك، بول. (٢٠١١). التهديد الإرهابي للأمن البحري لدولة الإمارات العربية المتحدة. سلسلة محاضرات الإمارات ١٤١، أبوظبي: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية.

الجمعية العامة للأمم المتحدة. (٢٠٠١). بروتوكول مكافحة تهريب المهاجرين عن طريق البر والبحر والجو، المكمل لاتفاقية الأمم المتحدة لمكافحة الجريمة المنظمة عبر الوطنية. الدورة ٥٥، المرفق (A/RES/55/25).

الحربي، سليمان عبدالله. (٢٠٠٨). مفهوم الأمن: مستوياته وصيغته، وتهديداته. المجلة العربية للعلوم السياسية، لبنان: مركز دراسات الوحدة العربية، العدد ١٩.

الدويك، محمد سلامة. (٢٠٠١). القرصنة البحرية ومخاطرها على البحر الأحمر. بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية.

الذهب، علي محمد. (٢٠٠٩). الحروب والنزاعات المسلحة الداخلية في الجمهورية اليمنية، وتداعياتها على سلامة البيئة البرية والبحرية. "رسالة ماجستير، كلية النقل البحري"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية.

الشقهاء، فهد بن محمد. (٢٠٠٤). الأمن الوطني: تصور شامل. الرياض: جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، ص ١٣، ١٤.

الغامدي، مسفر بن صالح. (٢٠١٢). تطوير الأجهزة الأمنية المعنية بأمن منطقة الحدود البحرية ومراقبة الملاحة البحرية. ورقة مقدمة في: الملتقى العلمي

تقرير الهيئة الدولية لمراقبة المخدرات لعام ٢٠١٤، فيينا: الأمم المتحدة.

وزارة الداخلية الكويتية. (٢٠١٤). تطبيق مخالفات عدم حمل رخصة النوخة. متاح على:

<https://www.moi.gov.kw/portal/varabic/>

ShowPage.aspx?newsID=4199

(الدخول: ٢٠١٧/٦/٢١).

المراجع الأجنبية

Atherton, Kelsey. (2016). *How Pirates Will Adapt To the Future of Robot Cargo Ships*. Available at: <http://foxtrotalpha.jalopnik.com/how-pirates-will-adapt-to-the-future-of-robot-cargo-ships-1785026633>. (Cited on 6/9/2017).

The Cabinet Secretariat. (2015). *Annual Report 2014: "Japan's Actions against Piracy off the Coast of Somalia and in the Gulf of Aden"*. Tokyo: The Government of Japan.

Carafano, James Jay. (2007). *"Small Boats, Big Worries: Thwarting Terrorist Attacks from the sea"*. Available at: <http://www.heritage.org/homeland-security/report/small-boats-big-worries-thwarting-terrorist-attacks-the-sea>. (Cited on 25/5/2017).

Hill, Brian Patrick. (2009). *Maritime terrorism and the small boat Threat to the United States:*

"قضايا الملاحة البحرية وتأثيرها على الأمن". (مراكش: ٦-٨، ٢٠١٢/٣)، متاح على: <http://repository.nauss.edu.sa/handle/123456789/55673>

(الدخول: ٢٠١٧/٦/١٧)

قهوجي، رياض. (٢٠١٧). أهمية تطوير الإجراءات المضادة للتهديدات غير التقليدية في بحريات دول الخليج. متاح على: <http://sdarabia.com/?p=45296> (الدخول: ٢٠١٧/٦/٢٨).

كلير، مايكل. (٢٠١١). دم ونفط: أميركا واستراتيجية الطاقة: إلى أين؟ بيروت: دار الساقى.

لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)؛ المنظمة الدولية للهجرة. (٢٠١٥). تقرير الهجرة الدولية لعام ٢٠١٥: الهجرة والنزوح والتنمية في منطقة عربية متغيرة. بيروت.

منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة. (٢٠١٤). حالة الموارد السمكية وتربية الأحياء البحرية في العالم. فرص وتحديات، روما: منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة.

المنظمة البحرية الدولية. (٢٠٠٥). اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية لعام ٢٠٠٥. لندن

نصير، عمرو سمير، وعثمان، وائل صبرى. (٢٠١٦). الآثار السلبية لوجود سفن الصيد في الطرقات الملاحية. مجلة الجمعية العربية للملاحة، الإسكندرية: الجمعية العربية للملاحة، العدد ٣٣ (يناير/كانون الثاني ٢٠١٦).

الهيئة الدولية لمراقبة المخدرات. (٢٠١٥)

Maritime Security Review. (2014). *Egypt: Navy ship attacked by gunmen in Mediterranean*. Available at: <http://www.marsecreview.com/2014/11/egypt-navy-ship-attacked-by-gunmen/>. (Cited on 8/9/2017).

The Migrant Project. (2017). *Opinion: Migrant and Criminal Networks*. Available at: <https://www.themigrantproject.org/opinion-migrants-criminal-networks/>. (Cited on 28/6/2017).

MSC Conference. (2012). *The Evolution of Maritime Drug Trafficking Technology*. Available at: <https://mscconference.wordpress.com/2012/06/22/the-evolution-of-maritime-drug-trafficking-technology/>. (Cited on 23/7/2017).

Pakistan Defence. (2010). *Terror Blast Hits Japanese Tanker In Gulf Strait*. Available at: <https://defence.pk/pdf/threads/japanese-oil-tanker-attack.68374/>. (Cited on 6/9/2017).

Pelofsky, Eric; Vaughan, Jeremy. (2017). *Addressing Iranian Weapons Smuggling and the Humanitarian Situation in Yemen*. Available at: <http://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/addressing-iranian-weapons-smuggling-and-the-humanitarian-situation-in-yeme>. (Cited on 18/7/2017).

a proposed Response. California: Naval Postgraduate School, Monterey.

Homeland Security. (2015). *Small Vessel Security*. Available at: <https://www.dhs.gov/small-vessel-security>. (Cited on 11/7/2017).

IMO. (2003). *ISPS code*. London: Michael. (2016). *Knights Responding to Iran's Arms Smuggling in Yemen*. Available at: <http://www.washingtoninstitute.org/policy-analysis/view/responding-to-irans-arms-smuggling-in-yemen>. (Cited on 15/7/2017).

Lamothe, Dan. (2015). *The USS Cole was bombed 15 years ago. Now it's a floating memorial to those lost*. Available at: https://www.washingtonpost.com/news/checkpoint/wp/2015/10/12/the-uss-cole-was-bombed-15-years-ago-now-its-a-floating-memorial-to-those-lost/?utm_term=.9e5d07c90b6a. (Cited on 27/7/2017).

Marine Insight. (2017). *18 Anti-Piracy Weapons for Ships to Fight Pirates*. Available at: <http://www.marineinsight.com/marine-piracy-marine/18-anti-piracy-weapons-for-ships-to-fight-pirates/>. (Cited on 20/7/2017).

Percy, Sarah; Shortland, Anja. (2011). *the Business of Piracy in Somalia*. German Institute for

Available at: www.unodc.org.
(Cited on 11/9/2017).

Voytenko, Mikhail. (2016). *Terror attack is not piracy attack. Dangerous misunderstanding of situation and required measures*. Available at: <https://www.fleetmon.com/maritime-news/2016/15671/terror-attack-not-piracy-attack-dangerous-misunder>. (Cited on 3/9/2017).

Wee, J. Y. M. (2015). *Maritime terrorism threat in Southeast Asia and its challenges*. Journal of the Singapore Armed Forces. Vol.43 No.2. Available at: <https://www.mindef.gov.sg/safti/pointer/documents/pdf/V43N2A3.pdf>. (Cited on 9/9/2017).

Economic Research, Available at: <http://www.diw.de/discussionpapers>. (Cited on 2/8/2017).

Ramirez, Byron; Bunker, Robert J. (2015). *Narco-Submarines: Specially Fabricated Vessels Used for Drug Smuggling Purposes*. CGU Faculty Scholarship. Available at: http://scholarship.claremont.edu/cgu_facbooks. (Cited on 5/9/2017).

Tardy, Thierry. (2014). *Fighting piracy off the coast of Somalia Lessons learned from the Contact Group*. Report No 20 - October 2014, Paris: EU Institute for Security Studies.

UNODC.(2009). *Organized Crime and Trafficking in Eastern Africa*. A Discussion Paper For discussion at the Regional Ministerial Meeting on Promoting the Rule of Law and Human Security in Eastern Africa Nairobi, Kenya, 23-24 November 2009. Available at: www.unodc.org. (Cited on 25/7/2017).

UNODC. (2011). *Smuggling of Migrants by Sea*. Issue paper. Available at: www.unodc.org. (Cited on 4/9/2017).

UNODC. (2013). *Transnational Organized Crime in Eastern Africa: A Threat Assessment*.

مدى إمكانية تطبيق اللوجستيات بميناء عدن

دراسة مقارنة مع ميناء جيبوتي

علي عبد الولي محب النبي

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

المستخلص

الموقع التنافسي لميناء عدن لا يتناسب مع التطور العلمي والعملية لسائر الموانئ المتقدمة لذلك يسعى البحث لإلقاء الضوء على مشكلة هامة يواجهها ميناء عدن متمثلة في عدم الاستغلال الأمثل لموارد ميناء عدن سواء الطبيعية أو الصناعية مما أدى إلى تدني دخل الميناء، والذي تعتمد عليه الدولة كمصدر أساسي لتمويل مشاريع التنمية باليمن، وتوقف المئات من العمالة المدربة عن العمل وغيرها من المشكلات الحيوية للدولة اليمنية، فالباحث يتناول مشكلة وطن ظهرت مع تعدد المتغيرات التي أحيطت به.

يهدف البحث إلى قياس القدرة التنافسية لميناء عدن، وتحليل العوامل المؤثرة على ضعف الإقبال عليه كميناء محوري هام في المنطقة ويأتى ذلك من خلال دراسة الوضع التشغيلي لمحطات الحاويات بالإضافة إلى تقييم معدلات الأداء والحصة السوقية ومقومات القدرة التنافسية فيه وتقييم للأصول الفنية والبنية الأساسية ومدى كفاءتها وقدرتها على مواكبة كل جديد، وذلك من خلال المقارنة بين ميناء عدن وميناء جيبوتي.

وقد أفرزت الدراسة عن العديد من النتائج والتوصيات واستشعرت بوجود تحديات مستقبلية مطلوبة للنهوض بميناء عدن، كما أضح جلياً عدم إمكانية خوض ميناء عدن معترك التنافس مع الموانئ المنافسة له، خاصة عند مقارنة المقومات الفوقية والتحتية للميناء بمستوى التطور الذي وصلت له الموانئ المنافسة، وقد تبين بأن هناك نقاط قوة وفرص لم تستغل جيداً، كالموقع المتميز والسمعة العالمية التي تجاوزت 150 عام بالإضافة إلى الكادر البشري القادر على تقديم كل الطاقات المطلوبة لتحسين وضع الميناء إذا ما تم تأهيله وتدريبه على المعدات الحديثة. مع ضرورة إعادة هيكلة كتيب الأسعار والأجور والتعريفات بحيث يكون أقل من الموانئ المجاورة، وضرورة إصدار هيكلية إدارية وتنظيمية للميناء تلبى مصالح الشركات العالمية المتحالفة، مع أهمية إصدار قواعد ولوائح قانونية تعزز من الاستقلالية الإدارية والمالية للميناء، كما يجب تطوير وتوسيع نشاط محطة عدن للحاويات بما يتوافق مع معدلات الأداء المتوقعة، وبالاعتماد على أسس علمية متطورة، وعدم تدخل الدولة في سياسات واستراتيجيات الميناء المستقبلية، وضرورة تحويل ميناء عدن بأكمله مع المساحات الخلفية له إلى منطقة اقتصادية حرة مع ضرورة استخدام الأوناش الحديثة، والمتطورة في عمليات تفريغ السفن غير المحملة بالأوناش .

1-المقدمة

وقد تراجعت حركة السفن بشكل كبير في ميناء عدن من بعد عام ٢٠٠٧ لأسباب عدة من أهمها اتفاقية موانئ دبي العالمية الموقعة مع الجانب اليمني، ليعطيها مسؤولية إدارة وتطوير وتنمية ميناء عدن، وارتفاع معدلات القرصنة أمام السواحل الصومالية المقابلة للسواحل اليمنية والبحر العربي وخليج عدن، وقيام ثورات الشعوب العربية (الربيع العربي)، والأوضاع السياسية غير المستقرة باليمن، وما تشهده المنطقة من تصاعد عمليات الإرهاب الدولي، وغيرها، وتبع ذلك تدهور في الحالة الفنية للآليات والمعدات البحرية وعلى الأرصفة ومعدات تداول البضائع في ميناء عدن، كما أن انسحاب بعض الخطوط الملاحية العالمية منها (PIL, APL) عن ميناء عدن واتجاهها نحو ميناء مجاور مثل جيبوتي، ساهم بشكل كبير في تدني الحركة الملاحية في الميناء، والجدول التالي يبين إحصائيات حركة دوران جميع أنواع السفن وسفن الحاويات على وجه الخصوص، خلال الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٥.

يمثل ميناء عدن ثروة مادية ولوجيستية هائلة لليمن، فقد تم إعلان ميناء عدن حراً في عام ١٩٩٥ ويتميز الميناء بوجود سلاسل جبلية من الجهتين الشمالية والجنوبية الشرقية، تحميه من الرياح الموسمية والتيارات البحرية، ومن الأمواج على مدار السنة، وبالتالي تشكل للسفن منطقة رسو آمنة، والميناء به مرافق خدمية متكاملة، حيث يقدم خدمات التموين، وإجراءات الصيانة الطارئة التي تطلبها بعض السفن، كما يبعد الميناء عن خط الملاحة الدولي بأربعة أميال بحرية من موقع محطة الإرشاد وتقدر المساحة التي يغطيها الميناء ٢٤,٠٧٦ كم^٢، وللميناء قناة لدخول السفن بطول خمسة ميل بحري، بدءاً من موقع محطة الإرشاد وحتى منطقة الدخول للميناء وبعرض ١٨٥ متر، وبعمق ١٥ متر، كما يوجد بالميناء حوض عائم لتقديم خدمات الإصلاح والصيانة للسفن الصغيرة، كما يحتوي على العديد من الأرصفة المخصصة بحسب أنواع السفن سيتم ذكرها بالتفصيل لاحقاً.(المركز الوطني للمعلومات، ٢٠١٢)

السفن والحاويات السنة	جميع أنواع السفن	فقط سفن الحاويات	عدد الحاويات المتداولة
٢٠٠٦	١٩٣٧	٤٨١	٣٩٧٠٨٧
٢٠٠٧	٢١٣٤	٥٩٩	٥٠٣٣٢٥
٢٠٠٨	٢١٨٣	٥٥٢	٤٩٢١٩٧
٢٠٠٩	١٨٢١	٥٠٨	٣٨١٨٢٤
٢٠١٠	١٧٦٣	٤٧٨	٣٧٠٣٨٢
٢٠١١	١٣٦٢	٣٨٣	١٨٠١٨٥
٢٠١٢	١٢٧٦	٢٦٧	٢٦٢٦٢٤
٢٠١٣	١٣٥١	٢٦٨	٢٩٠٠١١
٢٠١٤	١١٥٤	٢٤٦	٢٩٦٠٣٥
٢٠١٥	٤١٠	٢٣	١٧٨٠٩٨

جدول (١) بيان حركة السفن والحاويات المتداولة في ميناء عدن خلال الفترة من ٢٠٠٦ - ٢٠١٥.

المصدر: الإدارة العامة للتخطيط والتسويق، مؤسسة موانئ خليج عدن ٢٠١٦م.

كما تبين أيضاً انخفاض عدد السفن الزائرة والحاويات المتداولة في ميناء عدن بنسبة ١٥.٢% لسنة (٢٠٠٩) عن سنة (٢٠٠٧)، بالإضافة إلى نسبة نقص تصل إلى ٣٦.٢% لسنة (٢٠١١) عن سنة ٢٠٠٧، وهذه النسبة الأخيرة تشكل انخفاضاً شديداً في عدد السفن الزائرة بجميع أنواعها للميناء، وكذلك عدد الحاويات المتداولة، أما بالنسبة إلى النصف الأول من (٢٠١٢) فقد تم رصد انخفاضا كبيرا في عدد السفن الزائرة حيث تم ملاحظة أن عدد جميع أنواع السفن وسفن الحاويات تمثل أقل من نصف العدد بالنسبة إلى سنة (٢٠١١)، بمعنى آخر أن حركة دوران السفن في ميناء عدن في تراجع وهبوط مستمر، وبعد ذلك في عام (٢٠١٢) بالتحديد تحسنت الحركة الملاحية نوعاً ما، ثم تراجع مرة أخرى، والتي تتناول

اهتمام هذه الدراسة تراجع في حركة جميع أنواع السفن التي تزور ميناء عدن وبالتالي تراجع حركة دوران السفن، وتداول البضائع خلال الفترة (٢٠١٤ - ٢٠١٥) في حين أن الفترة التي سبقتها كانت العكس(وزارة النقل اليمنية، ٢٠١٦).

2- مقارنة بين ميناء جيبوتي، وميناء عدن

من خلال الجدول (٢) يمكن الاستنتاج إلى الكثير من المعوقات التي تقف أمام ميناء عدن، حيث أن ميناء عدن لم يأخذ موقعة ووجوده الطبيعي في ميدان القدرات التنافسية المصاحبة للتغيرات والتطورات التكنولوجية الخارجية العالمية، التي يمكن استغلالها للخروج بميناء عدن إلى ساحة المنافسات الدولية والإقليمية.

الجدول رقم (٢) يبين أوجه المقارنة بين ميناء جيبوتي، وميناء عدن

المصدر/ إعداد الباحث بالاستعانة بموقع ميناء عدن وميناء جيبوتي، ٢٠١٧

أوجه المقارنة	ميناء عدن	جيبوتي
١- إستراتيجية الموقع	يقع ميناء عدن في الجزء الجنوبي الغربي من قارة آسيا ويعد نقطة ارتكاز محوري على الخط الملاحي الدولي الذي يربط الشرق الغرب وتحتاج السفن فقط ٤ أميال لتغيير خط سيرها للوصول إلى منطقة الإرشاد	يقع ميناء جيبوتي في الجزء الشرقي من قارة إفريقيا ويعد نقطة ارتكاز محوري بين الشرق والغرب عند مدخل البحر الأحمر وتحتاج السفن إلى ٦٠ ميل لتغيير خط سيرها للوصول إلى منطقة الإرشاد
٢- السمعة العالمية	يتمتع ميناء عدن بسمعة عالمية منذ أكثر من ١٥٠ عام حيث تم إعلانه كميناء حر ١٨٢٠ في استقبال جميع السفن وتزويدها بالوقود وتم تصنيفه كثاني أكبر ميناء بعد ميناء نيويورك	يتمتع ميناء جيبوتي في القرن الإفريقي فقط بسمعة عالمية بالتحديد في الثمانينات من القرن المنصرم إلى الآن

جيبوتي	ميناء عدن	أوجه المقارنة
تديره موانئ شركة دبي العالمية وهي من اكبر شركات العالم الدولية المتخصصة في هذا المجال ويعتبر الجانب المالي متوفر	يعتمد ميناء على الموارد المالية للدولة اذ يغلب على الجانب السياسي الحكومي عن الجانب الإداري الخاص به وتعتبر الموارد المالية المخصصة لتطويره ضئيلة نتيجة ما يمر بها الميناء حيث ان الميناء لم ينفرد بنفسه في اتخاذ القرار وتشكل الموارد المالية من نقاط ضعف الميناء في تحديد مستقبله ومصيره	٣-الموارد المالية
له القدرة على مواكبة اي مستجدات عالمية خاصة التي دخلت في التحولات الكبيرة الحديثة في السفن العملاقة	لا يستطيع مواكبة التغيرات الخارجية العالمية الحديثة التي طرأت على السفن العملاقة الجديدة	٤- المعدات البحرية المستخدمة
يعتمد بشكل كامل على قوانين وانظمة مستمدة من الشركة التي تديرها وتتعامل وفق المتغيرات العالمية الحديثة	تخضع للقوانين واللوائح الموضوعه لة من قبل الوزارة والدولة	٥- القوانين والأنظمة
يدير ميناء جيبوتي رئيس مجلس ادارة القطاع الملاحي بشركة موانئ دبي العالمية بشكل مباشر	يدير ميناء عدن الرئيس التنفيذي للميناء وفقا للهيكل التنظيمي الذي تم تشكيله من قبل الوزارة والدولة بينما أدارت شركة موانئ دبي العالمية ميناء عدن خلال الفترة ٢٠٠٨-٢٠١٣	٦- الإدارة
القوات الفرنسية والمحلية بالإضافة إلى عدة شركات أمنية متخصصة لتأمين الميناء	خفر السواحل فقط	٧-الجانب الامني
بحسب أنظمة الشركات المخصصة	تضاعف نسبة التأمين على السفن نتيجة الصراعات والمخاطر الأمنية في المدينة	٨- التأمين البحري
ميناء جيبوتي يواكب جميع التغيرات العالمية الخارجية وخاصة التي تطرأ في السفن	يفتقر الميناء إلى الإمكانيات المادية والأمنية في هذا الجانب مما يمنعه من	٩- مواكبة التطورات الخارجية العالمية

أوجه المقارنة	ميناء عدن	جيبوتي
	الالتحاق بالمتغيرات العالمية	والأرصفة والمعدات
١٠- الاستثمارات الأجنبية	يعتمد الميناء على الجانب المحلي	يعتمد الميناء بشكل كامل على الاستثمارات الأجنبية
١١- مراكز خدمية وصناعية	متوفر ولكنة ليس بالقدر المطلوب	يقدم الميناء خدمات شاملة حيث انة يعتمد على الخدمات ٨٠% التي يقدمها والصناعات
١٢- المفاهيم اللوجستية	يفتقر ميناء عدن على الاعتماد على المفاهيم اللوجستية	لا يفتقر الى المفاهيم اللوجستية كونه يعتمد عليها
١٣- المنظمات الاقتصادية العالمية	لم يتمكن ميناء عدن من جذب الشركات العالمية ولم يعلن باي تسهيلات يمكن تقديمها بحيث يستفيد بها المنظمات الاقتصادية العالمية	استطاع ميناء جيبوتي على الاستحواذ وجذب الشركات العالمية بالملاحة والتعامل مع منظمات الاقتصاد العالمية وخاضة ان الذي يدير الميناء هي احدى الشركات المتخصصة
١٤- الاعلام والتسويق	يعتمد على المدخل الوحيد خاص في الموقع الالكتروني على شبكة الانترنت	يعتمد في الاعلام والتسويق من خلال اكبر شركات متخصصة في هذا المجال عبر قنوات وشركات الملاحة الدولية وايضا من خلال الشركة التي تديرها ولديها فروع في جميع انحاء العالم
١٥- القدرات التنافسية	عدم القدرة في الدخول في ميدان المنافسة العالمية	اصبح ميناء جيبوتي موجود في ميدان القدرات التنافسية نتيجة لمواكبة التغيرات التكنولوجية السريعة بها وقد ظهر ذلك جلياً بدءاً من نوفمبر ٢٠٠٦
١٦- الكادر البشري	يبلغ عدد العاملين في ميناء عدن حوالي ١٤٠٠ عامل من مختلف التخصصات	يبلغ عدد العاملين في ميناء جيبوتي ١١٥٠ عامل من مختلف

أوجه المقارنة	ميناء عدن	جيبوتي
	العلمية والتأهيلية والفنية، ويتم تأهيل وتدريب عدد ١٠-٢٠ شخص ما بين ١٠-١٥ عاماً فقط وذلك على المراكز التعليمية والتدريب داخل وخارج الميناء	التخصصات العلمية، وقدمت الشركة فرص للتعليم بين 12-18 خريج في كل عام، والسماح لهم لاكتساب الخبرة في عمليات الميناء. ويتلقى كل عام 50 موظفاً من محطة حاويات دورالي التدريب في موانئ دبي العالمية الأخرى في دبي والجزائر والبرازيل وموزمبيق والسنغال.
١٧- الأعماق	أقصى عمق ١٥ متر	أقصى عمق ١٨ متر
١٨- شرط الميناء المحوري	لم يتحقق هذا الشرط في ميناء عدن، حيث يتطلب هذا الشرط رصيف بطول لا يقل عن ألفين متر	هذا الشرط تحقق في محطة الحاويات دورالي، حيث أن طول الرصيف ألفين متر

والتفريغ في ميناء عدن إلى ٨٠ % عن التعريفية الأساسية.

5- اندلاع حرب في اليمن (٢٠١٥). وبالعودة للجدول (٢) يلاحظ أيضاً أن الموارد المالية التي يمكن استغلالها في تطوير ميناء عدن ضئيلة جداً نتيجة التحيز الحكومي، بينما ميناء جيبوتي تديرة أكبر شركات العالم في مجال إدارة واستثمار الموانئ البحرية، حيث أن تلك الشركة تدير أكثر من ٦٠ ميناء حول العالم مما يمكن القول أن ميناء جيبوتي يستحوذ على ملاذ مالي أمن يدعم البنية التحتية والفوقية بما يتلاءم مع التغيرات التكنولوجية العالمية الخارجية، وكذلك القوانين والأنظمة والإدارة كلاً على حد سواء، ويمثل الجانب الأمني من أهم الجوانب التي تعيق التنمية والتطوير في ميناء عدن.

ويمكن وضع المعوقات التي وقفت حاجزاً أمام التقدم والتطورات التكنولوجية الخارجية العالمية لميناء عدن خلال العشريين عاماً بالإضافة إلى تلك الأسباب التي تم ذكرها سابقاً في الأتي:

- 1- التحكم الإداري في مصير ومستقبل ميناء عدن من قبل الوزارة والدولة.
- 2- إضراب العمال القائمين في محطات الحاويات بميناء عدن عن العمل نتيجة مستحقاتهم في الأجور الشهرية (٢٠٠٩)، حيث نص العقد المبرم على أن يتحمل شركة موانئ دبي العالمية دفع الأجور للعمال.
- 3- تدهور معدات الشحن، والتفريغ الثابتة، والمتحركة على الأرصفة، نتيجة إهمال الصيانة الدورية لها.
- 4- ارتفاع التعريفية، وأجور الشحن

ففي عام (٢٠٠٠) و(٢٠٠٢) خير دليل على تراجع حركة معدل دوران السفن في الميناء بعد الحادثان التي حدثت باستهداف البارجة الأمريكية (USS Cole) وناقلة النفط الفرنسية (Limburg) انخفضت حركة السفن في ميناء عدن (٢٠٠٣)، ولكن بعد الامتثال لمدونة أمن الموانئ الدولية ISPS code، أصبح الميناء خاضع لأمن خفر السواحل اليمنية سارعت شركات التأمين بمعالجة القسط الذي وضعته على السفن وأيضاً عادت الحركة الملاحية إلى وضعها الطبيعي وكما يعتبر أيضاً من أهم الخصائص التي يفتقر إليها ميناء عدن هو اجتذاب الشركات الملاحية الدولية، والمنظمات العالمية، نحو تحقيق طلباتها من الإمكانيات والخدمات والمعدات وغيرها وهو ما يسعى إليها وسيتم الباحث ذكرها في التوصيات. (البيشي، ٢٠١٠)

3- مقارنة بين محطات الحاويات في ميناء جيبوتي ومحطات الحاويات في ميناء عدن

من خلال الجدول رقم (٣)، خلاصة القدرات التشغيلية في محطات الحاويات في

ميناء عدن ومحطات الحاويات في ميناء جيبوتي، بهدف ملاحظة الفرق في البنية الفوقية والتحتية في ميناء عدن، كما يلاحظ من الجدول أن القدرات التشغيلية لمحطات الحاويات في ميناء عدن ذات مستوى تكنولوجي متدني نسبياً، ولا يرتقى إلى المستوى، وخاصة فيما يتعلق بمناولة الحاويات كما هو موضح، حيث يعتمد ميناء عدن على معدات قديمة لم تتحصل على القدر الكافي من برامج الصيانة والإحلال مما تسبب في خروج عدد كبير منها عن الجاهزية، وخاصة الرافعات الجسرية في رصيف المعلا، حيث تعرضت الرافعات الجسرية في ميناء عدن في السبع السنوات الأخيرة إلى توقف متكرر، وتدني مستوى خدماتها، ومناولتها للحاويات بنسبة كبيرة، حيث وصلت إلى أقل من ١٥ حاوية في الساعة وهذا أدى إلى تأخير في عمليات المناولة المعمول بها في ميناء جيبوتي والتي تصل إلى ٣٠ حاوية في الساعة تقريباً، وبالمقابل يؤثر ذلك على عزوف سفن الحاويات من ميناء عدن إلى ميناء جيبوتي.

الجدول رقم (3) يبين القدرات التشغيلية في محطات حاويات ميناء جيبوتي وميناء عدن.

المصدر: إعداد الباحث بالاستعانة بموقع ميناء عدن وميناء جيبوتي، ٢٠١٧

ميناء عدن		ميناء جيبوتي		أوجه المقارنة
محطة عدن	محطة المعلا	دورالي	جيبوتي	محطات الحاويات Container Terminals
2	2	2	2	أرصعة الحاويات Container berths
700 m	375 m	2,000 m	400 m	طول الرصيف Berth length
16 m	11 m	18 m	12 m	أقصى عمق Maximum depth
5 pp	2 pp	8 spp	4 spp	الرافعات الجسرية (GC) Gantry crane
16	-	24	10	رافعات بعجل مطاط Rubber tired gantry (RTG)

3	-	-	10	رافعات المناولة الفارغة Empty Containers handler
3	7	-	13	رافعات الوصول إلى مناطق المكدة Reach stackers
8	6	9	6	رافعات شوكية Forklifts
30	10	63	32	جرارات Tractors
65	25	48	-	مقطورات Trailers
252	110	480	126	نقاط تبريد Reefer Points
٢١,٣١٢ TEU	٨٥٢ TEU	30,000 TEU	15,000 TEU	السعة التخزينية Storage Capacity
1,000,000 TEU	60,000 TEU	3,000,000 TEU	300,000 TEU	القدرة التشغيلية في المحطة Terminal Capacity
43 hectare	7 hectare	31 hectare	22 hectare	مساحة المحطة Terminal Area

وبوسع هذه الرافعات الجسرية أيضاً، والتي تنتمي إلى الجيل الخامس القدرة على مناولة تتراوح بين 30-60 حاوية شحن في الساعة، بينما الرافعات الجسرية التي في محطات ميناء عدن من نوع (Post Panamax) (PP)، والتي لها القدرة على الرفع بقدرة تصل إلى 40 طن فقط، ويمكن لأذرعها أن تصل إلى مسافة 52 متر من مقدمة الرصيف أي ما يعادل 18 صف من الحاويات على سطح السفينة، فالرافعات الجسرية المستخدمة لتداول الحاويات في ميناء عدن هي من نوع (PP) والتوجه العام لملاك السفن هو التعاقد على امتلاك السفن الحديثة وذات الأحجام الكبيرة (Super Post Panamax) وبذلك لن يتمكن ميناء عدن من التعامل مع هذا الجيل من السفن الحديثة، غير أن ميناء جيبوتي قد إستجابت لذلك التوجه وذلك من خلال تجهيز محطاته برافعات حديثة من نوع (SPP) ومعدات ساحة ذات تقنيات حديثة ومتطورة قادرة على التعامل مع الأجيال الحديثة لسفن الحاويات، ويعتبر

يلاحظ من الجدول السابق أختلاف كبير في الأرصفة حيث أن أطوال الأرصفة الخاصة بمحطات الحاويات قد وصل في ميناء جيبوتي إجمالاً قد وصل إلى ٢٤٠٠ متر، وكذلك الأعماق ١٨ متر، وهو بذلك محقق شروط ومتطلبات الموانئ المحورية الذي نص على أن لا يقل طول الرصيف الخاص بمحطات الحاويات عن ٢٠٠٠ متر، وبعمق لا يقل عن ١٤ متر، بينما ميناء عدن لم يتمكن من تحقيق ذلك الشرط إلا فقط في الأعماق، وهذا يعتبر من إحدى الأسباب عن عزوف السفن عن ميناء عدن، بالإضافة إلى ذلك الرافعات الجسرية التي تعمل في محطات ميناء جيبوتي على الأرصفة من نوع (Super Post) Panamax (SPP)، ويمكنها رفع حاوية يصل وزنها إلى ٥٠ طن إذا كانت واحدة فقط، وقدرتها أيضاً إلى رفع 65 طن في حالة حاويتين، ويمكن أن تصل أذرعها إلى مسافة ٦٥ متر من مقدمة الرصيف أي ما يعادل 22 صف من الحاويات على سطح السفينة.

بحسب (تقرير البنك الدولي، ٢٠١٦)، تقاس التكلفة والرسوم المفروضة على حاوية سعة ٢٠ قدماً من البضاعة بالدولار الأمريكي، ويتم إدراج جميع الرسوم المرتبطة باستيفاء الإجراءات المتعلقة بتصدير السلع أو استيرادها، ولا يشمل ذلك التكاليف الخاصة بالمستندات، والرسوم الإدارية للتخليص الجمركي والرقابة الفنية، ورسوم الوسطاء الجمركيين، ورسوم أعمال المناولة في الموانئ والنقل الداخلي. ولا يشمل مقياس التكلفة التعريفية الجمركية أو الضرائب التجارية، ولا يتم إدراج إلا التكاليف الرسمية. (البنك الدولي، مشروع ممارسة أنشطة الأعمال، ٢٠١٦)

والجدول رقم (٤) يمثل مقارنة بين تكلفة التصدير في الجمهورية اليمنية (ميناء عدن)، وجيبوتي للأعوام ٢٠١١، ٢٠١٢، ٢٠١٣، ٢٠١٤، وفقاً لتقرير البنك الدولي، ووفقاً للبيانات الصادرة منه.

هذا من إحدى الأسباب التي تؤدي إلى عزوف سفن الحاويات من ميناء عدن إلى ميناء جيبوتي.

4- أجور وتكاليف تداول الحاويات في ميناء عدن وميناء جيبوتي

سوف يتم استعراض التكاليف بحسب تقرير البنك الدولي من ناحية، ومن ناحية أخرى أيضاً بحسب كتيب الأجور والتعريفية لكل من ميناء عدن وميناء جيبوتي، كي يتسنى عقد المقارنة بينهما من حيث تكلفة وتعريفية تداول الحاويات.

4-1 مقارنة بين تكلفة تداول الحاويات بين ميناء عدن وميناء جيبوتي (بالدولار الأمريكي للحاوية الواحدة فئة ٢٠ قدماً) وفقاً لتقرير البنك الدولي

جدول رقم (٤) مقارنة بين أجور وتكلفة تداول الحاوية فئة ٢٠ قدم في ميناء عدن وميناء جيبوتي (بالدولار الأمريكي)

المصدر: (البنك الدولي، ٢٠١٦)

٢٠١٤	٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١	السنة الدولة
١٠٦٥	٩٩٥	٩٩٥	٨٩٠	الجمهورية اليمنية
٨٨٥	٨٨٥	٨٨٦	٨٨٦	جمهورية جيبوتي

لشركات النقل البحرية العالمية، في نقل البضائع حول العالم، البضائع المحواه في حاوية، وقد تم توضيح ذلك بكل تفصيل في الفصل الثالث من هذه الدراسة، كما يتبين من الجدول السابق عزوف السفن عن ميناء عدن، والتحول إلى ميناء مجاور منافس بتكاليف أقل.

يلاحظ من الجدول رقم (٤) أن التعريفية، والأجور، وتكلفه تداول الحاويات في ميناء عدن أكثر، وأعلى من ميناء جيبوتي. وهذا يشكل خطر على ميناء عدن إذ أنه يعتبر من العوامل الرئيسية للمنافسة، وإقبال السفن على الميناء مع انخفاض التكاليف، وخاصة تكاليف تداول الحاويات الذي يمثل الاتجاه الكلي

جدول رقم (٥) مقارنة بين تكلفه تداول الحاويات في ميناء عدن وميناء جيبوتي (بالدولار الأمريكي)

المصدر: (حسن، ٢٠٠٧)

الحاوية الميناء	٢٠ معبأة	٢٠ فارغ	٤٠ معبأة	٤٠ فارغ
ميناء جيبوتي	٨٣	٦٧	١١٦	٨٠
ميناء عدن	٤٠	٥	٨٠	١٠

4-2 مقارنة بين تكلفة تداول الحاويات بين ميناء عدن وميناء جيبوتي (بالدولار الأمريكي للحاوية الواحدة فئة ٢٠، ٤٠ قدماً) وفقاً لكتيب التعريف والأجور لكل منهما

يلاحظ من الجدول السابق رقم (٥) أن التعريف والأجور في ميناء عدن أقل بكثير من التعريف والأجور في ميناء جيبوتي، وهنا يوجد الكثير من الأسباب التي تبرهن أن ميناء عدن تعرض لعملية استنزاف، وقد تم ذكرها بالتفصيل في الفقرات السابقة من هذه الدراسة والتي تؤكد ذلك، كما أن الجدولان على التوالي (٦)، (٧)، يثبت هذا.

5- مقارنة أعداد السفن وتداول الحاويات

في ميناء عدن وميناء جيبوتي

ميناء جيبوتي استفادة من موقعة الجغرافي لكسب نصيب من سوء حركة المرور في الميناء المجاور عدن، حيث يتمتع ميناء جيبوتي بموقعا استراتيجياً على طريق خطوط التجارة البحرية الدولية، وعند مدخل البحر الأحمر.

ومن خلال محطة الحاويات الجديدة استطاعت جيبوتي أن تتعامل مع ضعف حركة الحاويات وتعزيز قدرتها على استضافة أحدث جيل من سفن الحاويات العملاقة وتأسيس الميناء كبوابة إلى السوق المشتركة للشرق وجنوب أفريقيا. (Islamic Development Bank, 2014)

الجدول رقم (٦) يبين عدد الحاويات المتداولة في ميناء عدن وميناء جيبوتي خلال الأعوام ٢٠٠٦ إلى ٢٠١٠، بغرض دراسة الفرق بينهما.

المصدر: (البيشي، ٢٠١٠)

السنة الميناء	٢٠٠٦	٢٠٠٧	٢٠٠٨	٢٠٠٩	٢٠١٠
عدن	٣٩٧٠٨٧	٥٠٣٣٢٥	٤٩٢١٩٧	٣٨١٨٣٥	٣٧٠٣٨٢
جيبوتي	٢٢٤٨٩٦	٢٩٤٩٠٢	٣٥٦٤٦٢	٥١٩٥٠٠	٤٢٤٨٨٨

(٢٠٠٨) بعد ذلك يتراجع عدد الحاويات المتداولة في ميناء عدن ليتفوق عليه ميناء جيبوتي خلال (٢٠٠٩) و(٢٠١٠)، ويمكن إرجاء هذا التراجع إلى عدة أسباب تم ذكرها في الفصل الثاني من هذه الدراسة. الجدول (٧) يبين عدد السفن، وعدد الحاويات المتداولة في ميناء عدن، وميناء جيبوتي خلال الأعوام ٢٠١١ إلى ٢٠١٥، بغرض دراسة الفرق بينهما.

يلاحظ من خلال الجدول رقم (٦) تفوق ميناء عدن على ميناء جيبوتي في عدد الحاويات المتداولة، حيث بلغت عدد الحاويات المتداولة في ميناء عدن حوالي ٣٩٧,٠٨٧ حاوية بينما وصلت في ميناء جيبوتي ٢٢٤,٨٩٦ حاوية لعام (٢٠٠٦) أي أن النسبة المئوية ٤٣.٤% لصالح ميناء عدن. وكما تلاحظ أيضاً أن عدد الحاويات المتداولة في ميناء عدن أكبر من عدد الحاويات المتداولة في ميناء جيبوتي للأعوام (٢٠٠٦) إلى

جدول رقم (٧) مقارنة بين عدد سفن الحاويات وتداول الحاويات في ميناء عدن وميناء جيبوتي.

المصدر: (المرتضى، ٢٠١٦)

السنة	الميناء				
	٢٠١٥	٢٠١٤	٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١
عدن	١٧٨٠٩٨	٢٩٦٠٣٥	٢٩٠٠١١	٢٦٢٦٢٤	١٨٠١٨٥
	٢٣	٢٤٦	٢٦٨	٢٦٧	٣٨٥
جيبوتي	٩١٠١٦٥	٨٥٧٠٦٤	٧٩٤٧٣١	٧٩٣١١٧	٧٤٢٨٧١
	١٩٠٣	١٦٩٤	١٦٤٤	١٥٧٧	١٧٣٠

٧٦.٣%، وتقريباً النسبة المئوية مماثلة أيضاً بعدد السفن، حيث بلغت عدد سفن الحاويات في ميناء جيبوتي ١٧٣٠ سفينة حاويات خلال عام (٢٠١١)، بينما في ميناء عدن كان عدد سفن الحاويات ٣٨٥ سفينة حاويات. أي أن النسبة المئوية بلغت ٧٧.٧% كقيمة كبيرة في ميناء جيبوتي.

ما يهم هذه الدراسة هو تحليل وبحث ودراسة فعليه تطوير وتحسين حركة الحاويات والسفن، وخلق بيئة محورية لوجيستية في ميناء عدن تنافس المنطقة والعالم بما يعود بالاستفادة على المواني المحلية المحيطة بهذا الميناء كميناء الحديد والمكلا.

يلاحظ من الجدول رقم (٧) أن عدد الحاويات المتداولة في ميناء جيبوتي في ارتفاع متواصل خلال الأعوام ٢٠١١ - ٢٠١٥ ويصاحبه ارتفاع متواصل أيضاً في أعداد سفن الحاويات، على عكس ميناء عدن الذي تراجع بشكل ملحوظ خلال هذه الفترة، وبالإضافة إلى ذلك أن فارق النسبة المئوية عند مقارنة عدد الحاويات المتداولة، ومعدل عدد حركة دوران سفن الحاويات بين مينائي عدن وجيبوتي، نجد أن عدد الحاويات المتداولة في جيبوتي قد وصل إلى ٧٤٢,٨٧١ حاوية، بينما وصل في ميناء عدن إلى ١٨٠,١٨٥ حاوية، خلال (٢٠١١).

أي أن فارق النسبة المئوية كبيرة، حيث بلغت

خلق نشاطات ينتج عنها قيمة مضافة من جهة أخرى.

- إن تطوير الميناء وتفعيل حركته ونشاطاته من شأنه أن يساهم في تنمية محيطه المتمثل بمدينة عدن.

أضح جلياً عدم إمكانية خوض ميناء عدن معترك التنافس مع الموانئ المنافسة له، خاصة عند مقارنة المقومات الفوقية والتحتية للميناء بمستوى التطور الذي وصلت له الموانئ المنافسة، فمن خلال عمل مقارنة بين ميناء عدن والموانئ المنافسة من حيث البناء الفوقي والتحتي نجد بأن ميناء عدن لا يمتلك من مقومات البنية الفوقية والتحتية إلا اليسير منها وذات تكنولوجيا قديمة.

بتحليل المقومات الفوقية لميناء عدن ومقارنتها بالموانئ المنافسة يلاحظ أن المعدات المستخدمة في مناولة الحاويات في ميناء عدن من حيث الرافعات الجسرية ومعدات الساحة والتكنولوجيا المستخدمة تختلف كلياً مع ما هو مستخدم في الموانئ المنافسة، فالرافعات الجسرية المستخدمة لتداول الحاويات في ميناء عدن هي من نوع (Post Panamax) والتوجه العام لملاك السفن هو التعاقد على امتلاك السفن الحديثة وذات الأحجام الكبيرة (Super Post Panamax) وبذلك لن يتمكن ميناء عدن في المستقبل من التعامل مع هذا الجيل من السفن الحديثة، غير أن الموانئ المنافسة قد إستجابت لذلك التوجه وذلك من خلال تجهيز محطاتها برافعات حديثة من نوع (Super post Panamax) ومعدات ساحة ذات تقنيات حديثة ومتطورة قادرة على التعامل مع الأجيال الحديثة لسفن الحاويات.

8- التوصيات :

- الاهتمام بتطبيق الفكر اللوجيستي للتخطيط الشامل في ميناء عدن نظراً لانعكساتها البارزة على جانب التكاليف المنافس والاقبل

كما تم دراسة وبحث الأسباب الرئيسية لهذا التراجع المهول الكبير ووضع الحلول المناسبة من خلال التوصيات. وقد تم التطرق إلى دراسة التعريف سابقاً كأحد العوامل الرئيسية لجذب الاستثمار وزيادة عدد سفن الحاويات بما يرفع من عدد الحاويات المتداولة في ميناء عدن وما يصاحبه في زيادة معدل النمو.

6-المشاريع المستقبلية المخطط إقامتها

في محطة ميناء عدن

توجد لدى الميناء دراسة مستقبلية تتكون من مرحلتين: الأولى إنشاء رصيف بطول 400 متر، ورفع القدرة التشغيلية إلى 1,545,000 حاوية (TEU) في السنة، والتي تتضمن تعميق الميناء إلى مسافة 17 متر، وتجهيزها بعدد من الرافعات الجسرية، ومعدات مناولة الحاويات. والمرحلة الثانية إنشاء رصيف بطول إلى 900متر، ورفع القدرة التشغيلية إلى 3,325,000 حاوية (TEU) في السنة، ووفق تقرير وزارة النقل اليمنية في مايو 2009 والتي حدد فيها تكلفة المرحلة الأولى بمبلغ وقدرة 200 مليون دولار، والمرحلة الثانية تبلغ تكلفتها إلى 600 مليون دولار، وتتضمن تعميق الميناء إلى 18 متر، وسوف يتم البدء بهذه المرحلة عند إتمام المرحلة بنسبة 70%. (وزارة النقل اليمنية، 2009، ص 71-73).

7-النتائج :

- إن ميناء عدن يمتلك إمكانيات وقدرات تضاهي ما تملكه أغلب الموانئ المجاورة.
- إن المشاريع المخطط إقامتها في الميناء ستساهم بشكل مباشر في جذب استثمارات أجنبية لشركات كبرى عابرة للقارات.
- إن تداول الحاويات في الميناء هو النشاط الأبرز القادر على تأمين إيرادات مالية عالية من جهة، وعلى

ثانياً المجالات والدوريات:

- ١ النحراوي (٢٠٠٦). " المركز التنافسي للموانئ العمانية المطلّة على بحر العرب _ دراسة حالة ميناء الريسوت - صلاله"، النشرة الدورية، مركز البحوث والاستشارات بقطاع النقل البحري، عدد ٩٠، ص ٤٤، الإسكندرية.
- ٢ الاباصيري، محمد (2010). " تطور النقل بالحاويات ومتطلبات التطوير بالموانئ البحرية"، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية.

- ٣ محمود، أحمد عبد المنصف (٢٠١١). قناة السويس بوابة تجارة العالم " مشروع إقامة منطقة لوجيستية عالمية للتجارة الحرة لقناة السويس " مركز بحوث النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر.

ثالثاً الرسائل العلمية:

- ١- البيشي، أحمد محمد (٢٠١٠). "تطوير وتحديث ميناء عدن في ظل المنافسة الإقليمية والعالمية"، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
- ٢- الأمين، سلمى عبد المجيد محمد (٢٠١٤). دور المفاهيم اللوجستية في تنمية وتطوير المناطق الحرة - دراسة حالة منطقة البحر الأحمر في الفترة ما بين ٢٠٠٠ - ٢٠١٢، رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في اقتصاديات

- زيادة الاهتمام باعداد الكوادر البشرية المؤهلة في مجال اللوجيستيات
- محاولة توفير وسائل تمويل لإقامة مشاريع لوجستية لزيادة معدل التداول بالميناء مثل التمويل بنظام B.O.T
- وضع الخطط لإنشاء المركز اللوجستي في ميناء عدن والبدء في تنفيذها وفقاً لجدول زمني محكم
- تحديد نوعية الشركات التي يمكن جذبها إلى المركز اللوجستي بتوافر الإشتراطات والمتطلبات الخاصة مع وضع خطة تسويقية تهدف إلى استقطاب تلك الشركات.

9-المراجع:

أولاً الكتب:

١. النحراوي، أيمن (٢٠٠٩). "الموانئ البحرية العربية"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.
٢. النحراوي، أيمن (٢٠٠٩). "منظومة النقل الدولي بالحاويات"، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.
٣. حسن، صلاح إسماعيل (2007). تسعير خدمات الموانئ البحرية، القاهرة، مركز الخبرات المهنية للإدارة.
٤. محمود، أحمد عبد المنصف (٢٠٠٩). "اقتصاديات وسياسات النقل البحري"، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية.
٥. محمود، أحمد عبد المنصف (٢٠١١). "متطلبات إنشاء شركة خطوط ملاحية محواه في دولة نامية في عصر العولمة"، مؤسسة رؤية للطباعة والنشر والتوزيع، الإسكندرية.

النقل الدولي واللوجستيات ، جامعة البحر الأحمر.

٣- المرتضى، عبد الخالق حسين (2016). " محددات معايير تحسين مؤشرات إنتاجية محطة حاويات ميناء الحديدية "، رسالة دكتوراه غير منشورة، معهد الدراسات العليا البحرية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر.

٤- حامد، مريم فرج محمد (٢٠١٥). أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان (١٩٩٥-٢٠١٤). بحث مقدم لنيل درجة دكتوراه الفلسفة في الاقتصاد، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا كلية الدراسات العليا.

٥- زوم، زين محمد (٢٠٠٥). دور الجهات المسؤولة عن معاينة السفن وسلامة الملاحة وحماية البيئة البحرية بالتطبيق على الجمهورية اليمنية، رسالة ماجستير الإسكندرية: الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

٦- شلية، جلال محمد أحمد (٢٠١٤). المنظور اللوجستي العالمي الحديث وأثره على أداء الموانئ (دراسة حالة محطة الحاويات هيئة الموانئ البحرية: جامعة البحر الأحمر، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية،

٧- عاشور، محمد سامي الشاذلي (٢٠٠٤). "القدرات التنافسية لمحطة حاويات السخنة كمركز لوجستي في حوض البحر الأحمر"، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية النقل البحري

والتكنولوجيا، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية.

٨- عبد الله، شفيق محمد سعيد (٢٠١٢). "دراسة مقارنة لمستوى القدرة التنافسية لميناء عدن وموانئ الحاويات بمنطقة الشرق الأوسط"، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.

٩- على، إيمان أحمد (٢٠١٤). دور الجمارك لتحقيق أمن وسلامة النقل البحري باستخدام الحاويات مع التطبيق على مصر رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر.

رابعاً شبكة المعلومات الإلكترونية:

١٠- المركز الوطني للمعلومات- اليمن ،النقل والمواصلات آخر مشاهدة: ٢٠١٦ /٦/١٥

<http://www.yemen->

<http://www.yemen->

١١-

١٢- البنك الدولي، مشروع ممارسة أنشطة الأعمال حول العالم، -آخر مشاهدة: ٢٠١٦/٩/٢٨

www.doingbusiness.org

١٣- تقرير البنك الدولي، البيانات - آخر مشاهدة: ٢٠١٦/٩/٢٨

www.albankaldawli.org

١٤- مؤسسة خليج عدن -آخر مشاهدة: ٢٠١٧ /٧/ ٢

www.portofAden.com

١٥- موانئ دبي العالمية - آخر مشاهدة: ٢٠١٧ /٧/٤

www.web.dpworld.com

١٦- وزارة النقل، اليمن، مجلة وزارة النقل، العدد ١٢٠-آخر مشاهدة: ٢٠١٦/٦/١٦

www.mot.gov.ye

on: <http://www.portofaden.net/adefault.aspx>

03.09.2017 at: 09:10 pm

on: <http://www.portdedjibouti.com>

03.09.2017 at: 09:30 pm

دور النقل الداخلي المشترك في التكامل بين الموانئ البحرية و النهرية و الجافة في مصر

ر/ محمد نبيل النبوى

ر/ هانى عبدالعال

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

المستخلص :

اصبح العالم يعيش في عصر تتزايد فيه اهمية ودور التكامل بين الموانئ البحرية والنهرية والجافة وينعكس ذلك علي دور الخدمات اللوجستية وسلاسل الإمداد حيث ان التكامل يتيح قياس مدى كفاءة وفاعلية القطاعات المختلفة لصناعة النقل والماصلات وتحديد افضل الطرق للوصول لنقل البضائع باقل تكلفه واقل زمن.

تمثل التجارة الداخلية في مصر عصب الأقتصاد القومي ، باعتبارها تمثل إنعكاسا حقيقيا من واقع الحركة الإقتصادية التي تتم بين المنتجين و المستوردين و المستهلكين علي مدار الأربعة و العشرين ساعة و تكتسب التجارة الداخلية في مصر أهمية خاصة تعزي إلي كبر حجم السوق و أعداد المتعاملين (أكثر من ٩٠ مليون مستهلك تقريبا) هذا فضلا عن إنفتاح تلك التجارة علي العالم الخارجي (إستيرادا و تصديرا) و تعتمد هذه التجارة علي النقل البري. و تتواجد لدي مصر شبكة كبيرة من الطرق البرية حيث تقوم من خلالها بنقل أكثر من ٩٥% من حركة البضائع علي المستوي القومي إلا أن النقل البري يولد العديد من المشكلات منها زيادة الكثافة المرورية علي بعض الطرق و زيادة معدلات التحميل لعربات نقل البضائع عن المسموح به أيضا و إرتفاع معدلات الحوادث علي بعض التقاطعات وازدياد حدة الزحام المروري في بعضها – خاصة عند مداخل و مخارج المدن الكبرى – الأمر الذي يؤدي في النهاية إلي زيادة تكلفة النقل مما قد يؤثر سلبيا علي تنافسية السلع المصدرة و تكلفة الحصول علي الواردات .

أما بالنسبة للنقل عن طريق الخطوط الحديدية فيصل طول شبكة الخطوط الحديدية المصرية حوالي ٥٠٠٠ كم و يكمن التحدي الرئيسي أمام الخطوط الحديدية المصرية في أنها موجهة أساسا إلي نقل الركاب حيث تساهم في نقل البضائع بحدود ٣-٤ % أما بالنسبة للنقل النهري لا يتخطى ١% من حصة النقل في مصر.(صابر،٢٠١٠)

إن العمل علي إنشاء منظومة تكامل بين الموانئ البحرية و الموانئ النهرية و الموانئ الجافة والعمل علي الربط بينهم لوجستيا و العمل علي إستغلال نهر النيل في نقل التجارة الداخلية بوجه عام و الحاويات بوجه خاص من الموانئ البحرية إلي الموانئ الجافة بديلا عن إستخدام الطرق المستخدمة للحد من التلوث و الحوادث و الإزدحام المروري و إستهلاك و إجهاد البنية التحتية بشكل ملحوظ كما يعتبر إستخدام النقل النهري وسيلة توفير إقتصادية بالمقارنة بإستخدام الطرق البرية .

وتقوم هذه الورقة البحثية بعرض الوضع الحالي للموانئ البحرية والجافة والنهرية وكيفية سبل إنشاء تكامل بينهم و الصعوبات و التحديات و النتائج المتوقعة في حالة حدوث هذا التكامل.

1- المقدمة

تتميز مصر بموقع يجعلها نقطة إلتقاء بين قارات العالم الثلاث أوروبا و آسيا و أفريقيا . يحد مصر من الشمال البحر الأبيض المتوسط ومن الشرق يحدها البحر الأحمر مما يجعلها الأغني ما بين الدول المحيطة ملاحيا حيث تمتلك مصر ٣٢ ميناءا بحريا تمتد علي سواحلها و يمر بها أهم ممر ملاحى عالمي و هو قناة السويس مما يجعلها في مكانه إستراتيجية لا يستهان بها . كما تتمتع مصر بنهر النيل حيث يمتد نهر النيل في مصر لمسافة ١٣٥٠ كيلومتراً، ويمتلك أكثر من ٤٨ ميناءً نهرياً يستغل تجارياً لنقل البضائع المختلفة ، يسري نهر النيل من منابعه مخترقاً حدود مصر الجنوبية أقصى جنوب مدينة أسوان مستمراً في طريقه شبة المستقيم حتى منطقة القناطر شمال مدينة القاهرة التي يتفرع عندها إلى فرعيها الشهيرين دمياط و رشيد وهما أيضاً مصباه في البحر المتوسط ، ان قلّه تعريجات نهر النيل واتساع ضفتيه يسمح بالملاحة النهرية في الاتجاهين معاً وعمق غاطسه وخلوه من المنحدرات و الشلالات كل هذا يؤهله ليحتل مكانة بارزة بين وسائل النقل المختلفة حيث أن نهر النيل يخترق كافة المناطق المأهولة بالسكان، حيث تتمركز أعلي نسبه سكنية حول ضفاف نهر النيل بما يؤهله لاكتساب مكانة بارزة بين وسائل النقل المختلفة ومع ذلك لا يتخطى النقل النهري ١% من حصة النقل في مصر. كما تتمتع مصر بمساحتها الشاسعة التي تسمح لها بالانتشار إقتصادي في قطاعات النقل و المواصلات المختلفة . (وزارة النقل، ٢٠٠٨)

تمثل التجارة الداخلية عصب الاقتصاد القومي ، باعتبارها تمثل إنعكاسا حقيقيا لطبيعة علاقه بين المنتجين و المستوردين و المستهلكين علي مدار الأربعة و العشرين ساعة و تكتسب التجارة الداخلية في مصر

أهمية خاصة تعزي إلي كبر حجم السوق و أعداد المتعاملين و تعتمد هذه التجارة علي النقل البري حيث تتواجد لدي مصر شبكة كبيرة من الطرق البرية حيث تقوم من خلالها بنقل أكثر من ٩٥% من حركة البضائع علي المستوي القومي إلا أن النقل البري يولد العديد من المشكلات منها زيادة الكثافة المرورية علي بعض الطرق و زيادة معدلات التحميل لعربات نقل البضائع عن المسموح به أيضا و إرتفاع معدلات الحوادث علي بعض التقاطعات و زديادة حدة الازدحام- خاصة عند مداخل و مخارج المدن الكبرى - الأمر الذي يؤدي في النهاية إلي زيادة تكلفة النقل مما قد يؤثر سلبيا علي تنافسية السلع المصدرة و تكلفة الحصول علي الواردات .

أما بالنسبة للنقل عن طريق الخطوط الحديدية فيصل طول شبكة الخطوط الحديدية المصرية حوالي ٥٠٠٠ كم و يكمن التحدي الرئيسي أمام الخطوط الحديدية المصرية في أنها موجهة أساسا إلي نقل الركاب حيث تساهم في نقل البضائع بحدود ٣-٤ % أما بالنسبة للنقل النهري لا يتخطى ١% من حصة النقل في مصر. (صابر، ٢٠١٠)

كما يترائي سابقا نجد أن التجارة الحالية تعتمد إعتقادا كليا علي النقل البري مما ينتج عنه العديد من الأضرار منها التلوث حيث أثبتت الإحصائيات أن حركة المرور تتسبب في ٧٥% من ضوضاء المدن كما ينتج أيضا عن مشكلة المرور أثار أخرى خطيرة و خاصة علي التنمية في المجتمع فإنها تختلف هي الأخرى في جوانبها المتعددة ، فعلاوة علي ذلك أثارها الضارة من النواحي الصحية من حيث تلوث البيئة وأضرار الضوضاء و نتائج حوادث الطرق مما يظهر هنا أهمية حدوث تكامل بين الموانئ النهرية و البحرية والجافة وأثر ذلك في النهضة بالتجارة الداخلية كبديل فعال عن النقل البري.

2-محاور التجارة الداخلية

وتتمحور التجارة الداخلية علي ثلاث محاور أساسية لا يقل كل منها أهمية عن الآخر، وهي الموانئ النهرية و الموانئ الجافة و الموانئ البحرية ، يجب العمل علي الربط بين هذه الموانئ لوجستيا حتي يحسن إستغلالهم بشكل صحيح و ذلك عن طريق إنشاء منظومة متكاملة تربط بين بعضهم البعض العمل على إستغلال نهر النيل في نقل الصادرات و الواردات من الموانئ البحرية إلي الموانئ الجافة بديلا عن إستخدام الطرق المستخدمة للحد من التلوث و الحوادث و الإزدحام المروري و إستهلاك و إجهاد البنية التحتية بشكل ملحوظ كما يعتبر إستخدام النقل النهري وسيلة توفير إقتصادية بالمقارنة بإستخدام الطرق البرية .

1-2 الموانئ البحرية

يمثل النقل البحري محورا رئيسيا للإنتاج والتوزيع لدوره في نقل الحركة والأنشطة الاقتصادية بين الأقاليم، لذلك فهو مؤثر رئيسي في قرارات التخطيط الاقتصادي والتنموي والعمراني، وفي إيجاد العلاقات الاقتصادية والاجتماعية بين المناطق المختلفة، علاوة على دوره في انتشار وتوزيع السكان. وتاريخياً كان للملاحة البحرية والنهرية دورها في صياغة أول دولة مترابطة ومتكاملة عرفها التاريخ. كما أن تسارع معدلات نمو مناولة البضائع يؤثر على أداء عملية الميناء والتخزين والمرافق، والتخليص الجمركي، وصيانة



صورة رقم ١: خريطة للموانئ المصرية وخريطة الطرق

(Source: Comcec, 2013)

2-2 الموانئ الجافة

أن مفهوم الميناء الجاف هو ميناء لاستقبال البضائع و لا يكون بالبحر وانما يكون على اليابسة. وتوجد عادة الموانئ الجافة منتشرة في الأماكن الحيوية القريبة من المناطق الصناعية الكبرى ويتم نقل البضائع اليها عن طريق الشاحنات و القطارات. ويتم أيضاً فيها التخزين بالمستودعات و شحن البضائع و صيانة مركبات الشحن والنقل. والتخفيف على

الموانئ البحرية في حجم المساحة حيث إن معدلات النمو المتزايدة لمناولة البضائع في الموانئ قد يكون لها التأثير السلبي على أداء عملية المناولة و خدمة البضائع والزبائن مما يولد العديد من المشاكل في التعامل مع الميناء مما قد يؤدي بالتالي إلى تغيير في مكان الميناء لأصحاب السفن والبضائع في حالة عدم وجود حلول بديلة. (عوض، ٢٠٠٤)

و يعتبر الميناء الجاف أيضا بمثابة مستودع وتخزين الحاويات الفارغة. فبعض البلدان لا تسمح بمرور المقطورات الطويلة عبر المدن لأسباب تتعلق بالسلامة، ويعتبر الميناء الجاف هو الحل الجيد حيث يساعد علي خفض الازدحام على أبواب الميناء البحري والمناطق المحيطة به وكذلك تخفيض الآثار البيئية الخارجية على طول الطريق. وتستخدم الموانئ الجافة سواء كان البلد على منافذ البحر أو داخل البلدان. وتعتبر وسائل النقل البرية هي الوسيلة الوحيدة للوصول للموانئ الجافة. مما يؤدي إلي العديد من المشاكل التي تحدث مثل الكثافة الحركية و الازدحام علي الطرق البرية وما يتبعها من حوادث و إختناقات مرورية و تداعي للبنية التحتية و أضرار بيئية سواء التلوث السمعي أو البصري أو الهوائي علي السواء. (عوض، ٢٠٠٤)

وتأتي أهمية الموانئ الجافة في دورها في تخفيف الضغط والتكدس في الموانئ البحرية وتحقيق المفاهيم الحديثة للموانئ البحرية في أنها نقاط عبور سريع للبضائع وذلك عن طريق نقل كافة الإجراءات الإدارية (الجمركية والرقابية والحجر الصحي ...) إلي الموانئ الجافة، ولا يقتصر دور تلك الموانئ على التخزين والتخليص الجمركي فقط وإنما يمتد دورها للعمل كمراكز تجميع وتوزيع تقدم خدمات الفرز والتغليف والتجميع والتوزيع للبضائع الصادرة والواردة لعميل واحد أو أكثر وكمحطات تبادلية لنقل التجارة الداخلية بين وسائل النقل الداخلي المختلفة. (الجهري، ٢٠٠٦)

2-3 الموانئ النهرية

يعتبر النقل النهري من أهم البدائل لحل مشكلة النقل البري و الوسيلة المثلي للربط ما بين الموانئ البحرية و الموانئ الجافة ، حيث يعتبر النقل النهري وسيلة وأداة فعالة لها أثارها

على التنمية والنهضة الاجتماعية والعمراية والصناعية كما تعتبر الملاحة النهرية من العوامل الهامة والمؤثرة في ازدهار التجارة حيث يساهم النقل النهري في نقل السلع بين مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك داخل الدولة كما يقوم بنقل السلع من وإلى الموانئ البحرية ويتميز النقل النهري بعدة خصائص ومزايا عالية تجعله منافساً هاماً وقوياً مقارنة بوسائل النقل الأخرى أهمها امتداده من الجنوب إلى الشمال مخترقاً معظم محافظات مصر كما يرتبط نهر النيل بالموانئ البحرية مما يظهر أهميته و دوره في إنشاء منظومة متكاملة تربط الموانئ البحرية والنهرية و الجافة سوياً، حيث ترتبط الموانئ النهرية بشبكة طرق متكاملة تربط الموانئ البحرية والنهرية معا تعمل علي تغطية أنحاء الجمهورية مما يؤثر إيجابا في منظومة التجارة الداخلية في مصر وهي خاصة وهذه الطرق هي:

1- الطريق الملاحي أسوان- القاهرة بطول 960 كم عبر المجرى الرئيسي لنهر النيل ويسمح بالملاحة في الاتجاهين وتعمل عليه جميع وحدات نقل البضائع والسفن السياحية.
2- الطريق الملاحي القاهرة-الإسكندرية : بطول 220 كم عبر الرياح البحيري ثم ترعة النوبارية . وهو الخط الرئيسي الوحيد في شبكة النقل النهري المتصل بشبكة النقل البحري عن طريق ميناء الإسكندرية ويتحكم في هذا الطريق عدد 8 أهوسة مقاساتها 116 متر x 16 متر بعمق 2.5 متر ولقد ساهمت خطة تشغيل بوابات هذه الأهوسة كهربائيا في تسهيل حركة.

٤- الطريق الملاحي القاهرة / دمياط بطول ٢٤٠ كم
٥- الطريق الملاحي القاهرة-الإسماعيلية عبر ترعة الإسماعيلية بطول حوالي ١٣٠ كم

كفر بولين، فم ترعه النوبارية).
ب- ترعة النوبارية وتشمل (كوم الحصن)
ج- الطريق النهري القاهرة - دمياط ويشمل (بناها، ميت غمر، زفتى، المنصورة، وخلفا، شربين ومحلة إنشاص).
٤- الطريق النهري القاهرة - الإسماعيلية - بورسعيد - السويس ويشمل (عبر ترعة الإسماعيلية أبو زعبل، بلبيس، الإسماعيلية).
علي صعيد آخر يتميز النقل النهري بتوافر البنية الأساسية (نهر النيل وفروعه والقنوات الملاحية) دون تكلفة مقارنة بالتكلفة العالية للبنية الأساسية لوسيلتي الطرق والسكك الحديدية، كما يتميز النقل النهري بقدرة عالية على نقل المعدات والمهمات التي تتعدى أطوالها ٣٠ متراً والتي تزيد أوزانها على ٤٠٠ طن كالقمح والحبوب ومواد البناء ومستخرجات المناجم والمولاس والمواد البترولية والمنتجات الصناعية كالأسمنت والأسمدة وغيرها التي تنقل بكميات كبيرة ولمسافة طويلة إذ تصل حمولة الوحدة إلى ٩٠٠ طن وهو ما يعادل حمولة ٤٠ شاحنة من فئة الحمولة ٢٤ طناً مما يميز النقل النهري بإنخفاض التكلفة التشغيلية للوحدات النهرية حيث أن الوحدة النهرية التي تصل حمولتها ٩٠٠ طن يسيرها محركين قوتهم ٤٦٠ حصان، و بمقارنة بوسائل النقل الأخرى فإن هذه الحمولة تعادل حمولة قطار بضاعة مكون من ٢٣ عربة حمولة كل منها ٤٠ طن يسيرها جرار قوتة ٢٤٥٠ حصان، و يعادل أيضا حمولة ٣٠ شاحنة حمولة ٣٠ طن تحتاج إلي قوة جر ٧٢٠٠ حصان (قوة الشاحنة الواحدة ٢٤٠ حصان)، لذا فإن متوسط استهلاك الوقود للسفينة النهرية أقل بكثير من استهلاك الوقود لوسائل النقل الأخرى، كما يتميز النقل النهري بإنخفاض التكلفة الإستثمارية اللازمة للنقل النهري

٦- الطريق الملاحى القاهرة-المنصورة عبر الرياح التوفيقيى فترعة المنصورية بطول حوالي ١١٠ كم.

٧- الطريق الملاحى فرع رشيد و يبلغ طولة ٢٣٩ كم .

أما شبكة الطرق الملاحية فهى تتكون من نهر النيل وفروعه وبعض الترع والرياحات ويبلغ اجمالى أطوال هذه الشبكة حوالى 3500 كيلو متر حيث يمتد هذا المجري الملاحى من القاهرة حتى أسوان. (وزارة النقل، ٢٠٠٨)

ترتبط جميع الموانئ النهرية بشبكة الطرق البرية التي تخدم شبكة الطرق العامة الرئيسية والمحلية، أما خطوط السكك الحديدية فلا يوجد ميناء نهري يخدمه خط سكة حديد ولكن يمر بالقرب من مواقع بعض الموانئ بإستثناء ميناء الإسكندرية ولكن متوقف الآن بعد تحويل نقلات الفحم إلى ميناء الدخيلة وميناء السد العالي التابع لهيئة وادي النيل حيث يصل إلى منطقة الجمرك في محطة الركاب بالميناء.

وقد حددت دراسة (وزارة النقل، 2000) نقط تبادل البضائع بين وحدات النقل النهري وبين النقل البري والسكك الحديدية وهو ما يعرف مجازاً العقد اللوجستية، و حددت الدراسة مواقع تبادل البضائع بين الصنادل النهرية وكل من الشاحنات والقطارات على المجاري المائية المختلفة كما يلي:

١- بحيرة السد العالي وتشمل (مدينة أبو سمبل، ميناء الصيد، ميناء السد العالي).

٢- الطريق النهري أسوان- القاهرة ويشمل (أسوان، إدفو، أرمنت، قنا، منقباد، الشيخ فضل بني سويف، حرزار، الكريمات، المعادي، المرزيق، شبرا الخيمة)

١- الطريق النهري القاهرة - الإسكندرية ويشمل:

أ- الرياح البحيري ويشمل (المناشى، الخطاطبة، كفر داود، البريحات، الطيرية،

هـ- توفر إمكانيات التصنيع المحلي للوحدات النهرية.
و- انخفاض التكاليف الاستثمارية النقل النهري.

3- التكامل بين الموانئ الداخليه 3-1 مفهوم التكامل

مفهوم التكامل هو نقل البضائع باستخدام أكثر من وسيلة نقل (السكك الحديدية والسفن والشاحنات)، دون أي معالجة للشحن نفسه عند تغيير وسائط النقل. وتقلل الطريقة من التعامل مع البضائع، وبالتالي تحسن الأمن وتقلل من الأضرار والخسائر وتسمح بنقل البضائع بشكل أسرع. حيث تسهم هذه الوسيلة بخفض تكاليف أنشطة الموانئ والخدمات اللوجستية والتخزين و النقل البري والبحري والنهري والسكك الحديدية والنقل الجوي، إن الاندماج لا يقتصر فقط على الشركات الكبرى ولكن أيضا يتم بين الموانئ بمختلف أنواعها مما يساعد على زيادة سرعة و كفاءة الأداء بينهما وذلك بدوره يؤدي الي ازدهار التجارة و رفع كفاءة الإقتصاد، وزيادة القدرة التنافسية للموانئ ومن ثم زيادة الإستثمارات وتحسين خدمة النقل الداخلي المشترك وزيادة القيمة المحلية للخدمات اللوجستية. (زنبوعه، ٢٠٠٦)

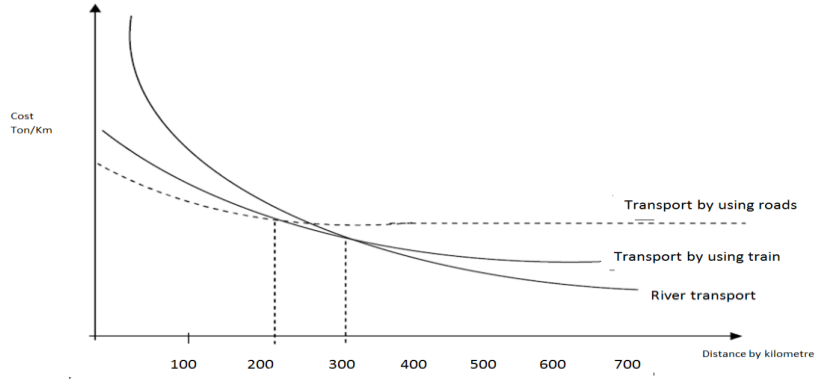
ومن هنا ندرك ان الاعتماد علي النقل المشترك بأشكاله المختلفة يعتبر كأحد الاختيارات المتاحة أمام صاحب البضائع حيث ان له مجموعة من المحددات أهمها وفق الخبرة الأوروبية هي مسافة رحلة البضائع. ومن هنا فان الاقتصاديين يضعون حدودا للمسافات الاقتصادية لكل وسيلة من وسائل النقل البري وكذلك بالنسبة للتزواج بين أي منهما في سلسلة نقل مشترك كما يوضح الشكل رقم ٢ اختلاف وسائل النقل

مقارنة بالوسائل الأخرى و بالمثل إن إستغلال نهر النيل في نقل الحاويات و ذلك بإستغلاله لنقل أكبر عدد من الحاويات بكلفة أقل عند نقلها بالوسائل الأخرى . (عبدالخالق، ٢٠٠٧)

كما يتميز النقل النهري بإنخفاض تكلفة البنية الأساسية عن مثيلاتها بوسائل النقل الأخرى ويعتبر أكثر أمانا و أقلها حوادث و تلوثا للبيئة وبصفة خاصة التلوث الهوائي و الصوتي و البصري، حيث أن السفن النهرية لا تسير في مسارات تخترق المدن كالسيارات مثلا علي عكس السفن النهرية التي لا يصدر عنها إلا القليل من الغازات و الأبخرة،وهي لا تسبب إضطراب مروري و تكديس للطرق و الشوارع كما أنها لا تسبب تهالك البنية التحتية نتيجة الإستخدام المتصل. كما ترتبط جميع الموانئ النهرية بشبكة الطرق البرية التي تخدم شبكة الطرق العامة الرئيسية والمحلية، أما خطوط السكك الحديد فلا يوجد ميناء نهري يخدمه خط سكة حديد ولكن يمر بالقرب من مواقع بعض الموانئ بإستثناء ميناء الإسكندرية ولكن متوقف الآن بعد تحويل نقلات الفحم إلى ميناء الدخيلة وميناء السد العالي التابع لهيئة وادي النيل حيث يصل إلى منطقة الجمرك في محطة الركاب بالميناء.

وفي إطار ماسبق يمكن حصر المزايا التي تتمتع بها وسيلة النقل النهري بعدة مزايا تنافسية عالية في نقل بعض المنقولات تتميز بها عن باقي الوسائل الأخرى أهمها:

- أ - القدرة علي نقل أنواع المنقولات ذات الأحجام كبيرة والتي لا يمثل الوقت والسرعة أهمية كبرى في نقلها.
- ب - انخفاض تكاليف القوة المحركة للجر.
- ج - الاقتصاد في استهلاك الوقود .
- د - أقل وسائل النقل أثارا سلبية علي البيئة.



صورة رقم ٢: المسافة الاقتصادية لكل وسائل النقل

المصدر: التوني، ٢٠١٥

- عدم وجود شركات متخصصة في النقل الداخلي المشترك.
- إقتصار دور السكك الحديدية على نقل الركاب وعدم توافر إمكانيات لنقل البضائع و الحاويات حيث ينحصر في نقل البضائع بحدود ٣-٤ % فقط .
- إعتدال التجارة الداخلية في مصر علي النقل البري حيث يبلغ ٩٥ % من إجمالي نقل التجارة الداخلية مما يؤدي إلي العديد من المشكلات منها التلوث و زيادة الكثافة المرورية علي بعض الطرق و زيادة معدلات التحميل لعربات نقل البضائع عن المسموح به أيضا و إرتفاع معدلات الحوادث علي بعض التقاطعات و إزدياد حدة الزحام المروري في بعضها - خاصة عند مداخل و مخارج المدن الكبرى - الأمر الذي يؤدي في النهاية إلي زيادة تكلفة النقل مما قد يؤثر سلبيا علي تنافسية السلع المصدرة و تكلفة الحصول علي الواردات
- عدم وجود محطات داخلية تعمل كنقاط للتبادل بين الوسائل المختلفة، مجهزة بالمعدات اللازمة لتداول البضائع و الحاويات بين وسائل النقل الداخلي المختلفة.
- عدم استكمال الوصلات الملاحية

من حيث التكلفة فتاتي تكلفة النقل النهري كإرخص وسائل النقل عندما تتخطي المسافة المقطوعه ٣٠٠ كيلو متر بينما يكون النقل البري باستخدام الطرق هو الأرخص للمسافات أقل من ٣٠٠ كيلو متر .

إيعتبر التكامل بين وسائل النقل هو أحدث أساليب النقل المتطور التي تعمل علي خفض تكاليف و إختصار زمن الرحلة و محافظته علي البضائع في أثناء رحلتها من المنشأ إلي مكان المستهلك النهائي وهو ما يعرف بخدمة النقل من الباب إلي الباب ، ويعتمد النقل المشترك علي إستغلال جميع الوسائل المتاحة والعمل علي الربط ما بين النقل البحري و النقل النهري و النقل البري و شبكة السكك الحديدية و عليه نجد إن التكامل بين الموانئ في مصر سيطبق مفهوم النقل المشترك بطريقة محلية تعمل علي رفع مستوى التجارة الداخلية و تحسين خدمة النقل بتكلفة أقل و بجودة أعلى مع الاستخدام الأمثل لوسائل النقل المتاحة.

4- الصعوبات و التحديات التي تواجه عملية التكامل بين الموانئ البحرية و الموانئ الجافة و الموانئ النهريّة في مصر:
يوجد العديد من الصعوبات و التحديات التي تؤثر علي تطبيق هذا التكامل أهمها:

كعامل أساسي في عملية نقل الصادرات و الواردات.

● العمل علي تطوير منظومة النقل بالسكك الحديدية وتجهيزها بقطارات متخصصة لنقل الحاويات وإستغلالها في الربط بين الموانئ الداخلية.

● إصدار توصيف قانوني لتفعيل دور الميناء الجاف و السماح بنقل الحاويات ببوليصة شحن واحدة عند تغيير وسيلة النقل.

● العمل علي تفعيل و إستغلال الوصلات الملاحية ما بين الموانئ البحرية (مينائي الإسكندرية ودمياط) و نهر النيل.

● إنشاء شركات متخصصة في النقل الداخلي المشترك في مصر والعمل علي تشجيع الإستثمار المحلي و الأجنبي و تقديم التسهيلات لتحقيق منظومة النقل الداخلي المشترك في مصر.

المراجع

● التوني، السيد(٢٠١٥)- النقل متعدد

الوسائط: التطبيقات والفوائد والتحديات

الجوهري، يسرا (٢٠٠٦)- إمكانيات تعظيم معدلات التحوية لتجارة مصر الخارجية - عين شمس التجارة الاقتصاد - القاهرة

زنبوعه، عوض (٢٠٠٦) - أثر تفعيل النقل المتعدد الوسائط في تنمية التجارة البينية العربية- مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية -المجلد - 22 العدد الثاني- دمشق

صابر، مصطفى(٢٠١٠)-تحسين إنتاجية النقل النهري من خلال جودة تشغيل الموانئ النهريّة المصريّة-الإسكندرية

● عبد الخالق، سعيد(٢٠٠٧)- مستقبل النقل النهري في مصر استعراض الامكانيات والطاقت المتاحة في ظل قيام الدولة باتباع سياسة اقتصاديات السوق- الإسكندرية:مكتبة الأكاديمية عوض، سامي(٢٠٠٤)

التي تربط الموانئ البحرية المختلفة (بورسعيد والسويس والسخنة) بشبكة النقل النهري، فمينائي الإسكندرية ودمياط هما المينائين البحريين الوحيدين المرتبطين بشبكة النقل النهري .

● عدم توافر الأساطيل المخصصة لنقل الحاويات، وعدم توافر الموانئ النهريّة المجهزة لاستقبال الحاويات سواء من ناحية الأرصفة أو معدات تداول الحاويات.

● اقتصار الملاحة على السير نهراً في نهر النيل مما يسبب مضاعفة زمن الرحلة وبالتالي فقدان تنافسية هذه الوسيلة.

● عدم تفعيل دور الموانئ الجافة وعدم إصدار التوصيف القانوني لها.

5- النتائج

تتجه الموانئ و الشركات العالمية إلي التكامل بين بعضهم البعض بغرض زيادة وسرعة و كفاءة الأداء بينهما الذي يؤدي بدوره علي ازدهار التجارة و رفع كفاءة الإقتصاد وتوسيع دائرة إنتشار التجارة للوصول للأماكن النائية و ذلك عن طريق تطبيق و إستغلال النقل الداخلي المشترك وكل وسائل النقل المتاحة للوصول إلي أهدافهم وهو ما نفتقره إليه في مصر حيث أن مصر تعتمد علي النقل أحادي الوسائط وإستغلال النقل البري لنقل التجارة الداخلية بنسبة ٩٥% - مما يؤدي إلي تهالك البنية التحتية - وعدم الإستغلال الأمثل لخطوط السكك الحديدية و الطرق النهريّة الذي أدي بدوره إلي تجاهل هذه الموارد و عدم الإهتمام بها بالشكل المرضي أسوه بالدول الأخرى التي تسعى للتكامل بين موانئها الداخلية النهريّة و البحرية و الجافة .

6- التوصيات

● العمل علي تحسين البنية التحتية للموانئ النهريّة وتجهيزها لإستقبال البضائع و الحاويات و العمل علي زياده نسبه النقل الداخلي عن طريق الطرق النهريّة و إستغلالها

-الموانئ الجافة تخطيط و إدارة-الأسكندرية.
• وزارة النقل ، الأكاديمية العربية للعلوم و
التكنولوجيا(aast)-٢٠٠٨-دراسة مشروع
تطوير النقل النهري-الأسكندرية:مكتبة
الأكاديمية.

• Comcec. (2013). Transport Sector
the Way Forward. Multimodal
Transport.Retrieved from
[http://www.comcec.org/UserFiles/
File/WorkingGroup/Transport2/
Presentations/Muhammed_
Cemalettin-Egypt/COMCEC_
EGYPT.pdf](http://www.comcec.org/UserFiles/File/WorkingGroup/Transport2/Presentations/Muhammed_Cemalettin-Egypt/COMCEC_EGYPT.pdf)
[http://www.arabfcs.org/db_bin/
doc_doc_pdf_66.pdf](http://www.arabfcs.org/db_bin/doc_doc_pdf_66.pdf)

الضمان الاجتماعي للبحارة في ضوء اتفاقية العمل البحري 2006

الربان/ عمرو محمد الدمرداش

محاضر بكلية النقل البحري

بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

ماجستير في عمليات الأسطول والسلامة البحرية

المخلص

تتطرق هذه الورقة إلى "قائمة حقوق البحارة" في اتفاقية العمل البحري 2006 التي تعد أداة إقرار للحقوق الاجتماعية والعمل اللائق للبحارة، وتحقيق المنافسة العادلة بين ملاك السفن. كما تستعرض الورقة نشوء وتطور فكرة الضمان الاجتماعي للبحارة من خلال الوقوف على بعض المحطات التاريخية، وما تحقق من تلك الحماية تجاه البحارة، وتجيب عن عدد من التساؤلات حول موقف اتفاقية العمل البحري 2006 من الضمان الاجتماعي للبحارة، وتستكشف المآخذ الموجهة على الضمان الاجتماعي التكميلي للبحارة في الاتفاقية، والمعوقات التي تواجه تطبيقه، مع الوقوف على الصعوبات الأخرى المتعلقة بالتنظيم القانوني من جانب دول علم السفينة، ومسؤوليات الدول التي توفر العمالة، وصعوبة امتثال الشركات لتنفيذ الضمان الاجتماعي.

Abstract

This paper refers to the "Seafarers' bill of Rights " of the Maritime Labor Convention 2006, which is a tool for the recognition of social rights and decent work for seafarers, and fair competition (achieving a level-playing field) for shipowners.

The paper also reviews the emergence and development of the concept of social security for seafarers by identifying some historical stations and the protection of seafarers, answering a number of questions about the status of the Maritime Labor Convention 2006 from the social security of seafarers and exploring the disadvantages of the supplementary social security of seafarers in the Convention , And the constraints facing its application, while noting the other difficulties related to the legal theory of ship flag States, the responsibilities of States providing employment, and the difficulty of firms' compliance with the implementation of social security.

1- مقدمة

يعد البحارة أصول أي شركة ملاحية؛ ولذلك يجب الاهتمام بهم حفاظا على صناعة النقل البحري. ولعل من البداهة القول: إن لكل بحار احتياجاته الخاصة بظروف العمل والمعيشة على السفينة في البحر؛ لذا فإن أنظمة عديدة، مثل رقابة دولة العلم ورقابة دولة الميناء، تحاول تقييم القصور والممارسات السيئة في ظروف العمل والمعيشة، بما يتواءم مع المعايير الدولية.

يحتل نقل البضائع عن طريق البحر الصناعة العالمية الأولى، ويضطلع بذلك البحارة، بوصفهم القوى العاملة الأولى على مستوى العالم، وحلقة الوصل الحيوية لتحقيق النقل الآمن عبر البحار. والنقل البحري، كذلك، صناعة عريقة، ودونها يتوقف جلب المواد الخام وتصدير واستيراد الغذاء، وعلى حد تعبير Maritime Connector (2013) قد يجوع مع هذا التوقف نصف العالم، فيما يموت نصفه الآخر من البرد؛ إذ مثلما أنه يحتاج إلى الغذاء، فإنه، كذلك، يحتاج إلى الطاقة، في إشارة إلى المصدرين المتناقضين للغذاء والطاقة بين الشرق والغرب، ودور صناعة النقل البحري في ذلك.

في كل الأحوال، ينشد البحارة توفير ظروف عمل ومعيشة لائقة بهم؛ بحيث تمكنهم من أداء أعمالهم بشكل جيد، وبما يكفل الحفاظ على القوى البحرية العاملة بصورة مستمرة وعلى أفضل وجه، وبما يعمل على ضمان سلامة وأمن وحماية البضائع والسفن والموانئ والركاب والبيئة البحرية.

فمثلا: يتطلب من السفينة التي تبحر من الإسكندرية إلى برشلونة، تطبيق نفس المعايير العالمية. كما أن من المسلم به، أن المهمة الرئيسية للمسئولين عن رفاهية البحارة، تتمثل في تقليل-أو بشكل نموذجي- إزالة العوامل السلبية التي تواجههم (Hafez, 1999).

بحلول عام 2006، خرج مؤتمر العمل الدولي في دورته الرابعة والتسعين، باتفاقية العمل البحري 2006، التي تضمنت في جانب منها عددا من المسائل المتعلقة بالضمان الاجتماعي للبحارة على المدى القصير، التي تقوم على مسؤولية ملاك السفن، بالإضافة إلى الرعاية الطبية أثناء فترة عقد عمل البحار، وكذلك الضمان الاجتماعي التكميلي (على المدى الطويل) أي: بعد انتهاء عقد عمل البحار وذلك له ولعائلته، لتمثل أداة قانونية شاملة وقابلة للتطبيق عالميا، لكنها، مع ذلك لم تكن سوى حل وسط لمشكلة الضمان الاجتماعي للبحارة؛ لأنها لم تعالج مسألة الضمان الاجتماعي التكميلي.

تتناقش الورقة فكرة تطور الضمان الاجتماعي للبحارة وأهمية الضمان الاجتماعي بالنسبة لهم، وفقا لعدد من التساؤلات، على نحو ما يلي:

- ما موقف اتفاقية العمل البحري 2006 من الضمان الاجتماعي للبحارة؟
- ما المآخذ على الضمان الاجتماعي التكميلي للبحارة في الاتفاقية؟
- ما المعوقات التي تواجه تطبيق الضمان الاجتماعي التكميلي للبحارة؟

2- المصطلحات

ترد في الورقة الاصطلاحات التالية:

1-2 الضمان الاجتماعي للبحارة

يعرف الضمان الاجتماعي، وفقا لمنظمة العمل الدولية، بأنه "الحماية التي يوفرها المجتمع لأعضائه من خلال سلسلة من التدابير العامة ضد الأزمات الاقتصادية والاجتماعية الناجمة عن احتمال توقف الدخل؛ نتيجة المرض، والأمومة والوظيفة والإصابة والبطالة والعجز والشيخوخة والموت" (IOE, 2008).

والضمان الاجتماعي التكميلي للبحارة وفقا لاتفاقية العمل البحري 2006، بموجب اللائحة 4-5 تتضمن فروع الضمان الاجتماعي التسعة، وهي: الرعاية الطبية، إعانة المرض، إعانة البطالة، إعانة الشيخوخة، إعانة إصابات العمل، الإعانات العائلية، إعانة الأمومة، إعانة العجز، إعانة الوراثة، التي يتسنى من خلالها تغطية المخاطر على المدى الطويل لكفالة الحماية الاجتماعية للبحارة أنفسهم ولمن يعولونهم بعد انتهاء عقد عمل البحار أو انقطاعه، فهي بذلك تكمل الحماية الواردة في اللائحة 4-1 بشأن الرعاية الطبية أثناء فترة الاستخدام واللائحة 4-2 بشأن مسئولية ملاك السفن.

2-2 البحار

عرفت اتفاقية العمل البحري 2006 في المادة 4/و) البحار أنه "كل شخص يكون مستخدماً أو مشغلاً أو عاملاً، بأي صفة كانت، على متن سفينة تنطبق عليها هذه الاتفاقية". وقد أعطى التعريف بعض المرونة للإدارة الوطنية باستثناء طبقة من العمال من الاتفاقية، واستثناء بعض السفن؛ وبالتالي سوف يستثنى أيضاً العمال(البحارة) عليها من الحقوق الواردة في الاتفاقية.

3- تطور فكرة الضمان الاجتماعي للبحارة

يمكن استعراض نشوء وتطور فكرة الضمان الاجتماعي للبحارة من خلال الوقوف على بعض المحطات التاريخية بلورتها فيما يلي:

3-1 مرحلة تأسيس منظمة العمل الدولية

أنشئت منظمة العمل الدولية عام 1919 بموجب معاهدة فيرساي، لتتبع علاقة العمل المتناغم بين الشركاء الاجتماعيين، من خلال اعتمادها عدداً من الاتفاقيات الهادفة إلى تقرير حقوق العمال، بمن فيهم البحارة، وخلق بيئة

عمل تليق بهم؛ لذلك تسعى المنظمة من أجل توفير ظروف العمل اللائقة بالعمال، والتأكيد على أهمية العدالة الاجتماعية في مكان العمل. غير أن الطبيعة الخاصة بصناعة النقل البحري تتطلب من المنظمة آلية ملائمة للتعامل مع مشكلات هذه الصناعة (Merriam, 1946).

فرضت التحديات الخاصة بتغطية البحارة بالضمان الاجتماعي، على المنظمة منذ عام 1920 اعتماد عدد كبير من الاتفاقيات والتوصيات التي تعالج ذلك، بوصفهم إحدى فئات العمالة المعنية، ووضع عدد من المعايير الخاصة بهم، استناداً إلى المعايير العامة للضمان الاجتماعي؛ بحيث تضمنت المعايير الخاصة عدداً من الإشارات إلى المبادئ والشروط التي حوتها المعايير العامة (ILO, 2012)؛ حيث اعتمدت المنظمة أكثر من 39 اتفاقية و29 توصية معنية بالضمان الاجتماعي وظروف العمل والمعيشة للبحارة (Pentsov, 2002)، إلا أن دولا كثيرة لم تصدق على كل منها بشكل متساو، كما أن تنفيذها، كذلك، غير متساو، وهو ما لا يعكس الطبيعة العالمية للصناعة البحرية.

في هذا الصدد، أثار Tsandis (1992) مسألة الضمان الاجتماعي للبحارة، بوصفها واحدة من أكثر المسائل إلحاحاً، وقد دعيت منظمة العمل الدولية إلى التعامل معها على هذا النحو، بناء على مجموعة أسباب، منها ما يلي:

- وجود تشعبات واسعة في القوانين الوطنية بشأن الضمان الاجتماعي للبحارة، ولا تزال كذلك، سمة هامة فيما يخص قانون الضمان الاجتماعي.

- أن خيار وجود قانون قابل للتطبيق، بات موضوعاً ذا أهمية خاصة بمسألة الضمان الاجتماعي للبحارة،

ولا تزال منظمة العمل الدولية تواجه صعوبة في تحقيق ذلك.

● مسألة المساواة في المعاملة بين البحارة على أساس الجنسية والإقامة فيما يتعلق بوجود قانون قابل للتطبيق. حيث وجد مندوبو منظمة العمل الدولية أنه من المسائل غير القابلة للحل، عدم وجود أي من اتفاقيات منظمة العمل الدولية تقوم بالتغطية الكاملة للضمان الاجتماعي للبحارة عالمياً، كما أن تنوع استحقاقات الضمان الاجتماعي التي تمنحها الدول، وتنوع المتطلبات الواجب الوفاء بها قبل منح هذه المزايا، تقدم مثلاً واضحاً لتأثير الإدارة والقانون الإداري في تطبيق قانون العمل.

إلى ذلك يرى Bauer (2008) أن قوانين العمل التي تنظم علاقاته على البر غير قابلة للتطبيق تماماً على صناعة النقل البحري؛ فالبحارة لا يتمتعون بنفس الخدمات التي تقدم للموظفين الذين يعملون على الأرض، مثل: المستشفيات ونحوها. كما لا تتاح لهم نفس الفرص الممنوحة لنظرائهم للمطالبة بحقوقهم القانونية؛ إذ أن من أكبر الصعاب التي تواجه البحارة، أن حقوقهم القانونية في كثير من الأحيان غير معروفة. فمثلاً: جهل البحارة من أين يعرفون حقوقهم القانونية؟

من المؤلف أن يعمل البحار على سفينة مسجلة تحت علم دولة أخرى والإبحار في أعالي البحار، وزيارة موانئ دول غير دولة علم السفينة المملوكة لمواطنين من بلدان أخرى أيضاً. وقد يكون مؤمن عليها في غير تلك البلدان، وقد تكون مستأجرة لمصلحة بلدان أخرى،

وتدار من قبل شركة في بلد آخر، وتحمل بضائع يملكها أشخاص من غير هذه البلدان. كما يرى Bauer (2008) أن مما يعقد الأمور، تعيين البحارة عبر وكالات قد تكون موجودة في دولة البحار أو غير موجودة، ويحتمل أن تتدخل قوانين دولة أخرى في فض أي نزاع ينشأ. وبموجب هذه الظروف المعقدة، يجد البحار فيها مهمة شاقة لفهم حقوقه، ناهيك عن ضمان الحفاظ عليها، وهي صعوبة تتفاقم لأبعد من ذلك؛ لأن حقوق البحارة الدولية مفرقة بين عشرات الاتفاقيات، لكنها متميزة، وقد تكون صدق عليها أو لم يصدق عليها من قبل الدول المعنية.

3-2 مرحلة ولادة الاتفاقية وسريانها

كانت هناك محاولة لتوفير بعض الحماية الاجتماعية الأساسية للبحارة، من خلال قيام منظمة العمل الدولية بإخراج اتفاقية الضمان الاجتماعي (البحارة) رقم 70 لسنة 1946م، وجرى التصديق عليها من قبل سبع دول هي: الجزائر، وفرنسا، وهولندا، وبيرو، وبولندا وأسبانيا والمملكة المتحدة، لكنها لم تدخل حيز النفاذ. ثم جرت محاولة تالية لحماية الضمان الاجتماعي باتفاقية الضمان الاجتماعي للبحارة (مراجعة) رقم 165 لسنة 1987، التي لم تحظ إلا بتوقيع ثلاث دول هي: هنغاريا، والفلبين، وأسبانيا. وتشير هذه الاتفاقية في كثير من الحالات إلى اتفاقيات الضمان الاجتماعي للعاملين في البر؛ وهو ما دعا Tsandis (1992) إلى وصف تلك الاتفاقية بأنها ليست سوى حل وسط لمشكلة الضمان الاجتماعي للبحارة.

في عام 2001 تقدم ممثلو ملاك السفن والبحارة الدوليين، بطلب إلى منظمة العمل

Piniella & Others, المستوى المطلوب (2013).

وصفت هذه الاتفاقية، كذلك، بأنها قائمة حقوق البحارة (McConnell, 2011)؛ فهي تاريخ وطريق للأمام؛ لأنها جمعت بين أفضل القديم والحديث؛ حيث تضمنت مجموعة من المعايير الدولية الموجودة في التوصيات والاتفاقيات الدولية الصادرة منذ 1920، ومن ثم تعديلها وجمعها ووضعها بشكل موحد ومنظم يتناسب مع الوضع الحالي للصناعة البحرية؛ وذلك لخلق ظروف معيشة وعمل لائقين، وتحقيق منافسة عادلة. كما أصدرت منظمة العمل الدولية كتيباً يسمى "كتيب الضمان الاجتماعي" الذي بدوره يساعد كثيراً في هذا الجانب وفي توفير المعلومات والدعم التقني للدول.

4- أهمية الضمان الاجتماعي للبحارة

لا يطمع البحارة -وهم يعملون في البحر- في الحصول على أكثر من حياة طبيعية لائقة في وسط حافل بالمخاطر والحوادث المفاجئة، ذلك أن العمل في المجال البحري من الوظائف الخطرة مقارنة بالصناعات الموجودة على البر؛ بسبب ارتفاع معدلات الإصابة المميتة أو التعرض للغرق، إذ تحوز على معدلات وفاة أعلى من بين قوى العمل على البر؛ حيث وصل معدل الوفاة لخمس سنوات متتالية قبل عام 2013، إلى ما يزيد عن 1000 حالة سنوياً (Seafarers Rights, 2013).

كما أن هذه الحوادث قد تؤدي إلى العجز؛ الأمر الذي يتطلب حماية البحارة بالضمان الاجتماعي؛ لكون هذا الحق واحداً من العناصر الأساسية للعمل، وهذه القضية معقدة منذ زمن بعيد، ومع معرفة الطبيعة العالمية

الدولية، لإنشاء أداة قانونية شاملة تطبق عالمياً؛ بحيث تكون سهلة الفهم، وسهلة التحديث، ويمكن تنفيذها بشكل متساو في توحيد الممارسة.

وقد تمكن مؤتمر العمل الدولي المنعقد 23 فبراير/شباط عام 2006، في دورته الرابعة والتسعين (الدورة البحرية العاشرة)، وبالإجماع، من إخراج اتفاقية العمل البحري 2006 (اتفاقية العمل البحري، 2006)، فكان ذلك دافعا للتفاوض لأنها قد تقود إلى الكيفية التي تمكن اتفاقيات منظمة العمل الدولية من توفير وتقديم العمل اللائق للعمال في البحر أو البر.

توصف هذه الاتفاقية أنها ذات أنياب (Veganaden, 2007)؛ لأنها فرضت، للمرة الأولى، الحصول على شهادة لظروف العمل. وهذه المرة ظروف العمل على متن السفن، وتوصف بالركيزة الرابعة من الركائز التنظيمية في المجال البحري الدولي، وبدخولها حيز التنفيذ تقف إلى جانب الركائز الثلاث الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية، وهي: الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS)، والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 73/78 (MARPOL) والاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبات للملاحين International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978 (STCW)، التي ستعمل مع الاتفاقيات الثلاث السابقة على دعم جودة النقل البحري، والعمل على إزالة الأساليب المتبعة دون

لقطاع النقل البحري؛ فإن هناك اتفاقاً واسعاً على أهمية وجود حماية من نوع خاص لحقوقهم، خاصة أنهم قد يستثنون من قوانين العمل الوطنية (ITF, 2016).

والضمان الاجتماعي بالنسبة للبحارة- كما ترى هنري (2012)- أحد أهم الجوانب الأساسية في العمل، كما أنه إحدى القضايا الأكثر تعقيداً عند التنفيذ، خاصة عند تطبيقه في قطاع يتسم بالعمولة مثل القطاع البحري، حيث يكون البحارة والملاك في دول مختلفة، والتي تختلف في الطرق التي تتبعها لتوفير الضمان الاجتماعي، والتي عادة ما تتفاوت فيها بشدة مستويات التنمية الاقتصادية والاجتماعية.

إن الضمان الاجتماعي- بوجه عام- حق من حقوق الإنسان المنصوص عليها في الإعلان العالمي لحقوق الإنسان، وفي العهد الدولي الخاص بالحقوق الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والصكوك الدولية الرئيسية لحقوق الإنسان، المعتمدة تحت رعاية الأمم المتحدة، كما أن تعزيز الضمان الاجتماعي لجميع المحتاجين معترف به في ديباجة دستور منظمة العمل الدولية.

5- موقف اتفاقية العمل البحري 2006

من الضمان الاجتماعي للبحارة

تضمنت اتفاقية العمل البحري 2006، عدداً من الأحكام المتعلقة بالحماية الاجتماعية في المدى القصير، التي تغطيها مسؤولية ملاك السفن، والرعاية الطبية أثناء فترة سريان عقد البحارة، إلا أن ثمة مشكلة-كحال مصر- هي عدم توفير الدعم التكميلي الأساسي على المدى الطويل، اللازم لتغطية البحارة وعائلاتهم بأشكال الحماية الاجتماعية المختلفة بعد انتهاء العقد، أو انقطاع البحار عن العمل. وتغطي اللائحة 4-5 في الاتفاقية، والأحكام الواردة في

المعيار (ألف وباء) منها، الضمان الاجتماعي في المقام الأول، مع اعتماد بنودها ضمن النظام التأميني الوطني، التي توجه كل الدول الأعضاء والدول المصدقة بإيلاء مسؤولياتها الخاصة تجاه كل من:

• البحار العامل على سفينة ترفع علم الدولة.

• البحار المقيم في الدولة.

من الواضح أن هذه التدابير تهدف إلى منع وقوع حالات طارئة تنطوي على تعليق، أو فقدان، أو انخفاض كبير في الدخل، أما عند وقوعها فيتم تقديم إعانة نقدية، أو عينية، عقب وقوع تلك الحالات؛ كي تساعد على التعافي المادي والمهني للفرد، عن طريق الضمان الاجتماعي والمساعدة الاجتماعية. وتتعهد الدول الأعضاء المصدقة باتخاذ خطوات تجاه ذلك، وفقاً لظروفها، منفردة أو من خلال التعاون الدولي، يكون هدفها تغطية البحارة بحماية الضمان الاجتماعي الشاملة تدريجياً. وتعترف بحق البحار الذي يجب أن تغطيها تشريعات الضمان الاجتماعي للدولة العضو، إلى المدى المنصوص عليه في قوانينها الوطنية، على أن يستفيد البحارة من الضمان الاجتماعي الذي لا يقل عن ما يتمتع به العمال في البر لدى الدولة العضو المصدقة (اتفاقية العمل البحري، 2006).

يمثل الضمان الاجتماعي مفتاحاً للحد الأدنى للمعايير الدولية؛ ولذلك تلزم اتفاقية العمل البحري 2006 كافة الدول بتغطية ثلاثة جوانب، على الأقل، من التسعة المحددة في الاتفاقية، وفقاً للمعيار (ألف 4-5) والتي توصف بفروع الضمان الاجتماعي التكميلي للبحارة، لأنها تكمل الحماية الواردة في اللائحة 4-1 بشأن الرعاية الطبية أثناء فترة الاستخدام واللائحة 4-2 بشأن مسؤولية ملاك السفن، والفروع هي:

البحرية واحدة من أكثر الصناعات اتساما بالعمولة؛ إذ يمكن للبحارة من مختلف البلدان أن يعملوا على سفينة مسجلة في بلد غير البلدان التي يقيمون فيها أو يحملون جنسيتها، وتكون مملوكة لشخص أو يشغلها مالك سفينة من بلد آخر. وكثيرا ما يعمل البحارة على سفن عديدة ولفترات زمنية متفاوتة وبموجب عقود استخدام مختلفة، كما يمكن استقدامهم وتوظيفهم عبر وكالات طرف ثالث تعمل في بلدان أخرى.

بمقتضى القانون الدولي، فإن البلد ذا المسؤولية القانونية عن ظروف العمل والمعيشة على متن السفن، تقع على دولة العلم، بيد أنه في كثير من الحالات، لا يكون البحارة مقيمين في دولة العلم، أو ليسوا من رعاياها، ولا علاقة لهم بها سوى أنهم يعملون لفترة وجيزة على متن سفينة ترفع علم تلك الدولة، وبالتالي فهذا الوضع يمثل تحديا أمام النظم الوطنية للضمان الاجتماعي، أو النظم التي وضعت لتشمل أشخاصا من رعايا البلد المعني أو ممن يعيشون ويعملون فيه.

قد تظهر ثغرات في التغطية عندما يتم توظيف البحارة على سفينة ترفع علم بلد يختلف عن البلد الذي يقيمون فيه، أو عندما يكونون مقيمين منذ فترة في بلد مختلف عن البلد الذي يحملون جنسيته أو يقيمون فيه بشكل اعتيادي. كما قد يؤدي اختلاف مستويات الحماية بين النظم الوطنية للضمان الاجتماعي- فيما يتعلق بتغطية الحالات الطارئة ومستويات الإعانات- إلى انعدام المساواة في تغطية الضمان الاجتماعي بين البحارة العاملين على متن السفينة ذاتها، بناء على جنسيتهم أو بلد إقامتهم. وفي كثير من الأحيان، يجري استقدام البحارة من بلدان تكون نظم الضمان الاجتماعي فيها محدودة أو معدومة، وهذا يعني أنه قد لا تكون لديهم أي تغطية على الإطلاق في البلد الذي

(1) الرعاية الطبية.

(2) إعانة المرض.

(3) إعانة البطالة.

(4) إعانة الشيخوخة.

(5) إعانة إصابات العمل.

(6) الإعانات العائلية.

(7) إعانة الأمومة.

(8) إعانة العجز.

(9) إعانة الوراثة.

اشترطت الاتفاقية وجوب إخطار المدير العام لمكتب العمل الدولي فيما تم تغطيته من فروع الضمان الاجتماعي التسعة؛ كي يتسنى تسجيل التصديق على الاتفاقية، وعليه فإن دولة العلم قد تقرر أن على مالك السفينة، أو إدارة الشركة، ضمان تغطية هؤلاء الأفراد وأسره بثلاثة، على الأقل، من الفروع الضمان الاجتماعي التسعة، إذا كان هؤلاء المعنيين من الدول التي لم تصدق بعد على اتفاقية العمل البحري 2006.

ثمة إلزام واضح على مالك السفينة أو الشركة، بذكر الضمان الاجتماعي الذي سيغطي به كل بحار يعمل لديه. كما أن هناك شرطا منفصلا يوجب ذكر ذلك في عقد العمل الفردي للبحار الذي يمثل (قلب الاتفاقية)؛ لأنه معرض للتفتيش الخارجي من قبل رقابة دولة الميناء، ويحقق اشتراطات الاتفاقية، فاخترق أي من شروطه، قد يؤدي إلى احتجاز السفينة. كما يجب على دولة العلم التحقق، بشكل واضح، أن الحماية الاجتماعية، بموجب اللائحة 4-5، تغطي البحارة وعائلاتهم (Svertilov, 2013)

6- المآخذ على الضمان الاجتماعي للبحارة في الاتفاقية

يشير كتيب الضمان الاجتماعي (2012) إلى أن من المسلم به على نطاق واسع، أن الملاحة

يقيمون فيه، وفي حالة عدم وجود اتفاقات ثنائية أو متعددة الأطراف بين البلدان المعنية- أي بلد إقامة البحار أو بلد الجنسية التي يحملها وبين دولة العلم- فإنه من الصعب توفير الضمان الاجتماعي والمساواة في تغطيته بين البحارة من بلدان مختلفة.

إلى ذلك، فإن عددا من بنود الاتفاقية ليست سوى جزء من اتفاقيات بحرية أخرى، ومن المفاوضات الجماعية وما شابهها، كما أنها لا توفر لهم سوى فائدة متواضعة؛ لأن حقوقهم غير مكتملة، بل- إلى حد كبير- اجتهادية، وغير قابلة للتطبيق لدى بعض الدول، كما أن التصديق عليها، من المرجح أن يحبط أي تطور في حقوق البحارة مستقبلا؛ لذلك فإن أي من المشكلات التي لم تعالج، من المحتمل أن تظل عقبات مستقبلية (Bauer, Paul J. 2008).

برغم أن اتفاقية العمل البحري 2006 قامت بدمج وتحديث أكثر من 70 اتفاقية وتوصية صادرة عن منظمة العمل الدولية، إلا أن الكثير من محتواها لا يتضمن التغييرات الحقيقية لما يعتبر المعيار الفعلي لكثير من أصحاب السفن أو مديري الشركات الجادين في تطبيق معايير العمل وإجراءات التوظيف العادلة. فمثلا: تتراوح عقود البحارة في الشركات الكبرى بين أربعة إلى ستة أشهر، خلافا لما تضمنته الاتفاقية، التي حددت ذلك بما لا تزيد عن سنة، وهي فترة إبحار طويلة يقضيها البحار بعيدا عن عائلته.

عظفا على ما سبق، يمكن إيراد بعض المآخذ على النحو التالي:

1-6 عدم كفاية الاتفاقية في تحقيق

الضمان الاجتماعي التكميلي للبحارة

يشار إلى أن اتفاقية 165 دمجت مع هيكل اتفاقية العمل البحري 2006 تحت الفصل 4-5

المعني بالضمان الاجتماعي. واستنادا إلى رأي سابق انتقد فيه Tsandis (1992) تلك الاتفاقية ووصفها بأنها ليست سوى "حل وسط" لمشكلة الضمان الاجتماعي للبحارة؛ وبالتالي فإن اتفاقية العمل البحري 2006 تظل كذلك "حلا وسطا" لمشكلة الضمان الاجتماعي للبحارة. كما أن مما يلاحظ على الاتفاقية عدم تضمنها تعاريف بشأن فروع الضمان الاجتماعي التسعة الواردة فيها، بل يجب الرجوع في ذلك إلى الاتفاقية 165 للوصول إلى تلك التعاريف، وفي ذات الوقت فإن اتفاقية 165 تشير إلى الاتفاقية 102 (اتفاقية الضمان الاجتماعي للعمال shorebased) وتحديثاتها اللاحقة، التي تعد- كذلك- مادة معقدة ويصعب فهمها.

إلى ذلك، تعاملت الاتفاقية مع الضمان الاجتماعي كشيء يجب الحفاظ عليه حيثما تواجدت أنظمة مطبقة بالفعل والموجودة في اقتصاديات الدول المتقدمة وهي تغطي مواطنيها فقط. علاوة على نظرة الاتفاقية إلى الضمان الاجتماعي بوصفه، فقط، طموحا حيثما تنعدم الحماية الاجتماعية أو يوجد عدد قليل منها، وتطرح هذه الحماية كمفتاح للحد الأدنى للمعايير (Rimsky Sucre, 2007).

2-6 سطوة المفاوضات على اللوائح

أثرت المصالح المتعارضة بين ممثلي الحكومات وممثلي ملاك السفن والبحارة على نصوص الاتفاقية، ناهيك عن تأثير الانقسامات الداخلية بين تلك الأطراف؛ بحيث كانت الأطراف المعنية ذات الأهداف المتضاربة، غالبا تسعى إلى إيجاد سبل لتسوية أهداف متفق عليها، في حين أنه على صناع ومنفذي اللوائح والاتفاقيات وغيرها، مراعاة القيود المفروضة على المؤسسات الرقابية وسن القوانين، والتفاوض على آمال وطموحات تقريبية لا

كحال مصر، مناقشة ذلك من خلال عدد من الإدارات ضمن وزارات مختلفة، خاصة عندما تتداخل المسائل المالية أو الأمنية، التي تستغرق وقتا طويلا في التفاوض، وعادة لا تقع عقود العمل أو اتفاقات المفاوضة الجماعية ضمن الممارسة أو الولاية المعتادة لمعظم الإدارات البحرية (Moira, 2011).

7-2 عجز واختلاف أنظمة البر عن تغطية الضمان

تفشل نظم الضمان الاجتماعي لعمال البر في كثير من الدول بسبب تناقص عدد المساهمين فيه، وعليه سيكون من الظلم مطالبة البحارة المشاركة في هذه الأنظمة المضطربة، وبالتالي يتعين على المنظمات البحرية الأكثر أهتماما بالضمان الاجتماعي، التخلي عن مواقفها القديمة والجامدة، وتبادر بتشكيل مجموعة ما، يكون مهمتها البحث في هذه القضية، من أجل تقييم وتحقيق حلول مبتكرة (Rimsky Sucre, 2007)، كما أن هنالك اختلافا بين الدول في تغطيه الضمان بفعل التباين في مستوى الرفاهية الاقتصادية الذي انعكس- بدوره- على النظم الوطنية للضمان الاجتماعي (Jensen&others. 2013).

إذا كانت الشركة ملزمة بتقديم اشتراكات الضمان الاجتماعي نيابة عن البحارة إلى بلد إقامة البحارة، فيمكن أن يكون الوضع معقدا إذا علم أن بعض الشركات الكبرى التي توظف عددا كبيرا من جنسيات مختلفة. العديد من البلدان مثل مصر التي تقوم بتوريد أطقم السفن لم تنشئ أنظمة هيكلية لتسهيل هذه العملية.

7-3 حجب شركات التوظيف حقوق البحارة

رغم أن بعض الشركات تقي بالتزاماتها من الضمان تجاه البحارة، إلا أنه في حالة وفاة البحار تحول بعض مكاتب التشغيل دون تمكن

كاملة، بحيث تكون قابلة للتطبيق. وبذلك تكون النتيجة الحتمية لهذه المفاوضات وجود خلل تنظيمي في اللوائح. كما أن القوانين والاتفاقيات واللوائح، لا تحقق-في العادة-الطموح، بل تقترب منه أحيانا (Lane, 2007).

جاءت الفصول المتعلقة بالضمان الاجتماعي التي تضمنتها الاتفاقية استجابات ترضي جميع ممثلي الأطراف داخل مجموعات العمل واللجان المعنية بمناقشة الاتفاقية؛ حيث بدا من الواضح أن مالكي السفن يمانعون وجود هذا الفصل المتعلق بالضمان الاجتماعي للبحارة، خلافا ل ممثلي البحارة الذين أصروا على وجوده، ما جعل بعض ما ورد فيه مفتوحا لكثير من التفسيرات المختلفة. ويؤكد Lane (2007) أنه بين عامي: 2001 و 2003، خلال مشاركته في النقاشات بشأن صياغة فصول الاتفاقية، لمس التعارض بين مختلف الممثلين داخل مجموعات العمل واللجان المعنية في مناقشات الاتفاقية، فاضطر البعض للتنازل تحاشيا لفقدان اتفاقية توحد كل الاتفاقيات السابقة في صك واحد.

7- معوقات تطبيق الضمان الاجتماعي للبحارة

ثمة عدد من المعوقات التي تواجه تنفيذ الضمان الاجتماعي للبحارة في اتفاقية العمل البحري 2006، وبالتحديد فيما يتعلق بالضمان ذي المدى الطويل أو الضمان التكميلي. وعلى ذلك، يمكن تحديد عدد من تلك المعوقات وذلك على النحو التالي:

7-1 التفاوض حول توفير الضمان الاجتماعي

يتطلب من الدول التي تحاول أن توفق أوضاعها بما يتناسب مع الاتفاقية لتوفير الضمان الاجتماعي للبحارة المقيمين في البلاد أو الحصول على الخدمات الطبية البرية من خلال عقود العمل أو المفاوضات الجماعية،

8- النتائج

توصلت الورقة إلى النتائج التالية:

- لا تعد اتفاقية العمل البحري 2006 سوى حل وسط لمشكلة الضمان الاجتماعي طويل المدى للبحارة،
- برغم حاجة البحارة الماسة لحماية الضمان الاجتماعي، لكنها في ذات الوقت، خطوة على طريق تحقيقه.
- مفتاح التصديق لأي دولة على اتفاقية العمل البحري 2006 هو تغطية ثلاثة جوانب-على الأقل- من فروع الضمان الاجتماعي التسعة الواردة فيها.
- ثمة تحديات تواجهها دولة العلم، تتمثل في انعدام المساواة في تغطية الضمان الاجتماعي بين البحارة العاملين على متن السفينة ذاتها، وشركات النقل البحري التي تجلب الطواقم من مصادر دولية مختلفة.
- أن حقوق البحارة في الضمان الاجتماعي، على المدى الطويل، غير مكتملة، ومن المحتمل أن تبقى معضلة تستوجب الحل من قبل الدول لاستكمال هذه الحقوق.
- ثمة صعوبة في تحديد الجهة الإدارية التي ينبغي أن تضطلع بتنفيذ الضمان الاجتماعي الذي تضمنته اتفاقية العمل البحري 2006؛ لأنها مسألة تتعلق بالعمل، وعادة ما يتصل ذلك بوزارة القوى العاملة، وهيئة التأمينات الاجتماعية؛ ومع ذلك فمن الواضح أن الاتفاقية تستند في التنفيذ، من منظور نظامي، إلى السلطات المختصة بتفتيش السفن وإصدار الشهادات.

أسرة البحارة من الوصول إلى ملاك السفن، لحرمانهم من الحصول على التعويض. فضلا عن جهل البحارة-أساسا- بالضمان الاجتماعي (Jensen & others, 2013).

وهنا تظهر الحاجة لعمل حملات لتعريف البحارة بحقوقهم، مما دعى الجمعية العربية للملاحة بالتعاون مع مؤسسة ساويرس للتنمية الاجتماعية ونخبة من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري في مصر، أن تقدم مثالا يحتذى به، والتي نظمت دورة "البحار المتقدم" التي تهدف من ضمن جملة أمور تعريف البحارة بحقوقهم التي شملتها الاتفاقية من بينها الضمان الاجتماعي.

4-7 تعقد امثال الشركات لتنفيذ الضمان الاجتماعي

ثمة تحديات تواجه شركات النقل البحري فيما يتعلق بالنظم والترتيبات التعاقدية التي لا تبدو متوافقة تماما مع الاتفاقية، وهناك تعقيدات تتعلق بجلب الطواقم من مصادر دولية مختلفة يوضحه المثل التالي:

مشغل كبير، يعين 12000 بحار من 40 جنسية، ويشغل أسطوله المملوك لعشرات من أصحاب السفن، وتحت أعلام عشرات من الدول. كما يعمل الأسطول في العديد من وحدات الأشغال المختلفة؛ وبالتالي فهناك ما يربوا على ثلاثين من اتفاقات المفاوضة الجماعية، ونحو 200 عقد عمل مختلف؛ لذلك لن يكون مفاجئا أن تعين هذه الشركة الكبرى منسقا للامثال للاتفاقية، ولكن يمكن للمرء أن يتصور أن مسألة إثبات الامثال للاتفاقية ليست بالبساطة المتوقعة. كما كشفت التجارب غموض بعض اتفاقات المفاوضة الجماعية التي رتبت في ظل الولايات القضائية لدول العلم المختلفة (GREY, 2016).

9- التوصيات

توصي الورقة بالآتي:

- هنري، كليوباترا دومبيا. (2012). "إرشادات بشأن تنفيذ اتفاقية العمل البحري 2006 والضمان الاجتماعي للبحارة". مكتب العمل الدولي، جنيف.
 - Bauer, Paul J. (2008) "The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?," Chicago Journal of International Law: Vol. 8: No. 2, Article 12, pp. 643-659.
 - Hafez, Ahmed, Seafarers. (1999). "Social Life and Effect on Maritime Safety, with respect to Egyptian seafarer". Malmo, Sweden.
 - ILO, (2012). "Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006 and Social Security for Seafarers". International Labour Office. Geneva.
 - ITF, (2016). "A Seafarers' Bill of Rights". An ITF Guide for Seafarers to the ILO Maritime Labour Convention, 2006, ITF, London, UK.
 - Ida C. Merriam (1946). International Action Toward Social Security for Seamen,
- قيام الدول بالتصديق على اتفاقية العمل البحري 2006 و سن التشريعات الوطنية التي تعمل على تنفيذ متطلبات الاتفاقية؛ حيث لا يبلغ عدد الدول المصدقة حتى الآن سوى 81 دولة.
 - بناء القدرات القانونية الوطنية للدول بما يتيح تغطية البحارة بالضمان الاجتماعي على المدى الطويل.
 - تعزيز المبادرات الرامية إلى تضمين شروط متوافقة في مختلف الاتفاقات الجماعية وعقود العمل مع اتفاقية العمل البحري 2006، بما يكفل تغطية الضمان الاجتماعي للبحارة .
 - مناقشة الضمان الاجتماعي للبحارة من خلال عدد من الإدارات ضمن وزارات مختلفة، لتلافي الصعاب التي تواجهها بعض البلدان في تحقيق متطلبات التنفيذ، ومحاولة الوصول إلى عقود العمل تلبى تطلعات البحارة في تغطية الضمان الاجتماعي.
 - إنشاء أنظمة هيكلية لتسهيل تقديم اشتراكات الضمان الاجتماعي نيابة عن البحارة إلى بلد إقامتهم.
 - الرقابة على مكاتب تشغيل البحارة، وعمل آلية قانونية محددة الوقت لاسترداد حقوقهم القانونية من قبل الدول، في حال تعرضهم لأي مشكلة.
 - تنفيذ الدورات التدريبية التي تعرف البحارة بحقوقهم، ودور الجهات في القطاع البحري لتفعيل حقوق البحارة.

10- المراجع

منظمة العمل الدولية. (2006). " اتفاقية العمل البحري 2006"، جنيف.

- McConnell, Moira L. (2011).
 “The Maritime Labour Convention, 2006: Reflections on challenges for flag State implementation”, in World Maritime University Journal of Maritime Affairs, Vol. 10, No. 2, pp. 127–141.
- Michael grey,(2016). Some very human challenges as a seafarer-focused convention comes into effect, seafarers’ rights international, england.
- Moira L. McConnell (2011). The Maritime Labour Convention, 2006—reflections on challenges for flag State implementation, WMU J Marit Affairs <https://link.springer.com/article/10.1007/s13437-011-0012-z>, cited on, 10th February, 2017 Available on line.
- Pentsov, D.A. (2002). "International labour standards a global approach". International Labour Office. Geneva, Switzerland.

 Piniella Francisco, SILOS José Mara and Bernal Francisca, (2013). Who will give effect to the ILO’s. <https://www.ssa.gov/policy/docs/ssb/v9n8/v9n8p17.pdf>, cited on, 10th February, 2017 Available on line.
- Ioe, (2008): Social Security for all a Framework for Action, International Organisation Of Employers, Geneva, Switzerland.
- Jensen, O., Canals, L., Haarløv, E., Eliseo Prisno-III, D., Flores, A., & Sucre, R. (2013). *Social security for seafarers globally*. International Maritime Health, 64(1), 30-35. [ISSN 1641–9251].
- Lane Anthony, (2007). "Seafarers’ Physical, Mental & Social Well-Being & Regulatory Deficits In the ILO Maritime Convention of 2006", The University of Cardiff, United Kingdom, 9th International Symposium on Maritime Health, Esbjerg ,Denmark.
- Maritime Connector. (2013). "Contributions of seafarers to the global economy", <http://maritime-connector.com/news/general/contributions-of-seafarers-to-the-global-economy/> , cited on, 10th January 2016 Available on line.
- Maritime Labour Convention, 2006? International Labour Review, Vol. 152 (2013), No. 1, pp. 59–84.
- Rimsky Sucre, (2007) Social Security Access for Seafarers. Clinica Einstein, Panama, 9th International Symposium on Maritime Health, Esbjerg.

- Seafarers rights, (2013). Death And Injuries at Sea, <http://seafarersrights.org/seafarers-subjects/death-and-injuries-at-sea/>, cited on, 10th May, 2016 Available on line.
- Svertilov, Adv. Pavel (2013). "P& I REVIEW – UKRAINE ", CIS PandI Services Ltd, Ukraine.
- Tsandis E.C., (1992). "International Maritime Labour Law A Case Study of the ILO's Attempts to Develop Aspects Thereof", Ph.D. Thesis, University of London, London.
- Veganaden, Maunikum, (2007). "The potential implications of the Maritime Labour Convention, 2006, for policy and management in the maritime sector: a critical analysis", Master Dissertation, World Maritime University. Malmö, Sweden.

قواعد النشر بالمجلة العلمية للجمعية العربية للملاحة

ترحب المجلة بنشر الأبحاث باللغتين العربية والإنجليزية، في حدود ١٠ إلى ١٨ صفحة وبحد أقصى ٤٥٠٠ كلمة شاملة المستخلصات والمراجع والأشكال، وتقدم الأبحاث من ثلاث نسخ مع نسخة الكترونية على عنوان الجمعية.

تكتب الأوراق البحثية بينط (Times New Roman) بحجم ١٤ نقطة عادي والعناوين الرئيسية بحجم ١٦ نقطة ثقيل (Bold) والعناوين الفرعية بحجم ١٤ نقطة ثقيل (Bold) تقبل الأبحاث الأصلية التي لم يسبق نشرها، وتحفظ المجلة بحقوق النشر كاملة.

لغة النشر

تقبل الأبحاث باللغة العربية والإنجليزية مع إعداد مستخلص عربي وإنجليزي في حدود ١٥٠ كلمة تلخص أهم نقاط البحث وتوصياته.

الجدول والأشكال التوضيحية

يجب ترقيم جميع الجداول والأشكال بالترتيب مع كتابة عنوان ومصدر كل منها وبحد أقصى ١٥ شكل بحالة جيدة بحيث يمكن قراءة محتوياتها عند تصغيرها بعرض ١٠ سم، كذلك يجب تقديم أصول الصورة الملونة.

المعادلات الرياضية

تكتب المعادلات الرياضية بطريقة واضحة على منسق الكلمات مع تعريف الرموز غير الشائعة عند استخدامها لأول مرة.

المراجع

يشار للمراجع في المتن باسم العائلة والتاريخ فقط، مع إعداد قائمة للمراجع في نهاية البحث مرتبة أبجدياً بحيث تشمل اسم المؤلف، ثم الحروف الأولية ثم سنة النشر وعنوان البحث وإسم المجلة العلمية بدون إختصار وإسم الناشر ومكان النشر.

قواعد التحكيم

- تحال الأبحاث للتحكيم دون ذكر إسم المؤلف حيث تعرض على محكم داخلي (أعضاء هيئة التحرير) ومحكم خارجي وفقاً لتخصص كل بحث.
- تعرض الأبحاث على محكم ثالث في حالة تعارض الرأيين السابقين والذي يعتبر رأيه نهائياً.
- يستند المحكمون في قراراتهم بشأن البحث على عدة معايير موضوعية ومحددة في نموذج التحكيم.
- تُعرض جميع الأبحاث مرفقاً بها تقرير المحكمين على هيئة التحرير لتحديد الأبحاث الصالحة للنشر.
- تحال الأبحاث التي اعتمد نشرها من هيئة التحرير للمراجعة اللغوية.
- يتم إخطار الباحث بخطاب مُعتمد بإجازة نشر البحث وذلك بعد تسديد تكاليف النشر.

الجمعية العربية للملاحة

تأسست عام ١٩٧٨ واشتهرت برقم ٦٦٧ / ٦٩ وانضمت لعضوية الإتحاد الدولي لجمعيات الملاحة
فى ١٩٨٠

أهداف وأنشطة الجمعية

- إقامة مجتمع ملاحى يضم كل من له إهتمامات بعلم الملاحة ودعم البحوث العلمية فى مجال الملاحة.
- متابعة أحدث التطورات فى مجال الملاحة والعلوم المرتبطة بها.
- عقد المحاضرات وتنظيم الزيارات والرحلات العلمية والندوات والمعارض وعقد المؤتمرات المحلية والدولية داخل مصر وخارجها.
- إصدار النشرة الإخبارية لربع سنوية "الملاح" والمجلة السنوية فى يناير من كل عام.

العضوية

العضو العامل

للعضو العامل الحق فى التمتع بالخدمات العلمية والثقافية والاجتماعية التى تقدمها الجمعية وله حق الترشح لعضوية مجلس الإدارة وحضور الجمعية العمومية.

العضو المنتسب

العضو المنتسب له كل حقوق العضو العامل فيما عدا الترشح لعضوية مجلس الإدارة أو حضور إجتماع الجمعية العمومية.

الإشتراكات ورسوم العضوية

- الإشتراك السنوى للمصريين (١٠٠ جنيهاً) ، (٥٠ جنيهاً) للأعضاء فوق سن الستون.
- الإشتراك السنوى للعضو خارج جمهورية مصر العربية (١٠٠ دولار أمريكى).

رسم العضوية للعضو العامل فقط: (يسدد عند تقديم استمارة طلب العضوية)

(١٠٠ جنيهاً) للمصريين و(١٠٠ دولار أمريكى) غير المصريين ويسدد مرة واحدة فقط