

مجلة الجمعية العربية للملاحة

مجلة علمية نصف سنوية

عدد ٤٤ - يوليو ٢٠٢٢

ISSN (2090-8202)

volume 44 (Issue 2) July 2022

INDEXED IN (EBSCO)

المحتويات

كلمة التحرير

الأبحاث باللغة العربية

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

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

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

الأبحاث باللغة الانجليزية

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

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

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

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

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

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

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



هيئة التحرير

رئيس هيئة التحرير

د.ر. هشام هلال

رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة

أعضاء هيئة التحرير

الاستاذ الدكتور/ كريزيستوف كزابلوسكى
رئيس الجمعية البولندية للملاحة

الاستاذ الدكتور/ يسرى الجمل
وزير التربية والتعليم الأسبق

أ.د. أحمد الرباى
رئيس قسم الدراسات العليا - جامعة ريبورسون،
كندا

أ.د. محمد الفيومى
كلية التجارة - جامعة الاسكندرية

الربان. محمد يوسف طه
الجمعية العربية للملاحة

النواء أ.ح. دكتور. سميح ابراهيم
الجمعية العربية للملاحة

دكتور. رفعت رشاد
الجمعية العربية للملاحة

د.محمد عبد السلام داوود
نائب رئيس الأكاديمية للشئون البحرية -
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل
البحرى

أ. إسراء رجب شعبان - منسق المجلة

أ. مئة الله محمد سليمان - منسق المجلة

الجمعية العربية للملاحة

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

تليفون: (+203) 5509824

محمول: (+2) 0100161018

فاكس: (+203) 5509686

البريد الإلكتروني: ain@aast.edu

الموقع الإلكتروني: www.ainegypt.org

تأثير الحرب الروسية الأوكرانية على صناعة النقل البحري

لا شك أن عام ٢٠٢٠ كان نقطة محورية للعديد من الصناعات ولم يكن قطاع الشحن بمنأى عن ذلك. وعندما بدأت الظروف في العودة إلى مسارها الصحيح، شهد العالم حربًا صدمت الاقتصاد العالمي وكانت الموجة الأولى هي الأصغر، ومع مرور الوقت تكبر وتتسع آثارها. وكنتيجة للغزو الروسي الذي بدأ نهاية فبراير من هذا العام، تتعرض روسيا لمجموعة متنوعة من العقوبات الاقتصادية التي استهدفت قطاعات مختلفة. حيث تم منع جميع السفن الروسية من دخول الموانئ البريطانية بينما قد تستخدم دول أوروبا الغربية الأخرى، مثل ألمانيا وبلجيكا وهولندا، عمليات احتجاز مماثلة في غضون ذلك. يمكن أن تشمل العقوبات المفروضة على شركات الشحن تجميد الحسابات المصرفية، والأصول، والغرامات المالية، ووقف أو حجز البضائع وسفنها.

وفي هذا السياق أعلنت شركة Maersk ، إحدى أكبر شركات حاويات الشحن في العالم والتي لها وجود في روسيا منذ عام ١٩٩٢ ، عن مخاوفها على موقعها على الإنترنت. وقالوا في بيان "استعداداتنا تشمل تعليق محتمل لحجوزات ميرسك من وإلى روسيا في المحيط والداخل". كما حذر صندوق النقد الدولي (IMF) من أن الأزمة في أوكرانيا قد تؤدي إلى تفاقم تكاليف الشحن المرتفعة بالفعل هذا العام، وربما تبقيا أعلى - وتداعياتها التضخمية - لفترة أطول. وفي الأشهر الثمانية عشر التي أعقبت مارس ٢٠٢٠ ، ارتفعت تكلفة شحن الحاوية على طرق التجارة العابرة للمحيطات سبعة أضعاف، في حين زادت تكلفة نقل السلع الصب السائبة بشكل أكبر.

ولكن العامل الأهم كعادته هو العامل البشري الذي يتم تمثيله في صناعة النقل البحري على أنه البحارة. وفقاً للمنظمة البحرية الدولية، في بداية الصراع، تقطعت السبل بنحو ٢٠٠٠ بحار على متن ٩٤ سفينة في الموانئ الأوكرانية. اعتباراً من ٢٠ أبريل ٢٠٢٢ ، ظلت ٨٤ سفينة تجارية على متنها ما يقرب من ٥٠٠ بحار. تم إعادة ما يقدر بنحو ١٥٠٠ بحار إلى وطنهم حتى الآن، مع انخفاض مستويات الطاقم، وتم تعيين حراس السفن المحليين لتحل محل الطاقم، وبعض السفن في وضع متجمد بدون طاقم على متنها. بالنسبة لأولئك الذين بقوا، دعت المنظمة البحرية الدولية إلى إنشاء ممر بحري آمن على الفور للسماح بإجلاء البحارة والسفن من المناطق المعرضة للخطر والمتضررة في البحر الأسود وبحر آزوف. ومع ذلك، فمن غير الواضح ما إذا كانت السفن ستتمكن من المغادرة بأمان.

ومع ذلك، ليس فقط مصير هؤلاء البحارة غير المؤكد، ولكن بدأت التكهنات حول الغزو بأكمله في الظهور. كل ذلك بهدف توقع السيناريوهات المستقبلية المحتملة والاستعداد لها قدر الإمكان. الأول هو استبدال الحكومة الأوكرانية الحالية بأخرى مؤيدة لروسيا لضمان ولاء البلاد. هناك خيار آخر يجب الاستعداد له وهو استمرار الغزو الذي سيواجه مقاومة هائلة من الأوكرانيين بمساعدة الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية والدول الداعمة الأخرى. وعلى عكس الخيار الأول، ستكون المقاومة مدججة بالسلاح وسيكون عدد الضحايا أكبر بكثير. الحل النهائي المتفائل هو نجاح العقوبات الغربية التي تؤدي إلى تراجع الجيش الروسي. لا يزال هذا أقل حل ممكن للتداعيات التي ستواجه الحكومة الروسية سيكون باهظاً ولن يكون خياراً سهلاً حتى في أصعب الأوقات، ولكلا الخيارين سيكون هناك تأثير على صناعة النقل البحري.

هيئة التحرير

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

إعداد

الرُّبان/ نائل محمد الخالدي

Abstract:

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

المستخلص:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. تفتيش السفن الأجنبية في الموانئ البحرية

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. أنواع الرقابة على أنشطة السفن البحرية

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

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

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

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

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

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

4. مفهوم رقابة سلطة دولة الميناء

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

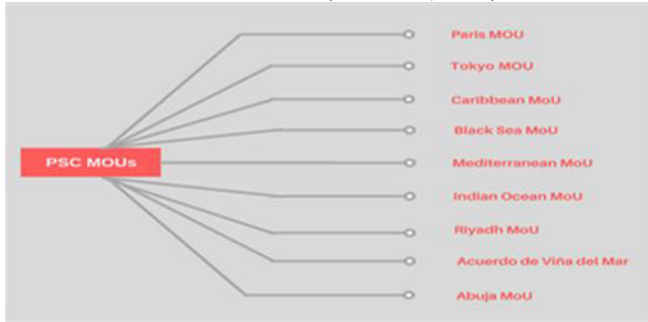
لوحظ في الفترات الماضية ان مستوى كفاءة تشغيل السفن قد انخفض وذلك نتيجة تشغيل سفن مسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح، مما انعكس على زيادة عدد الحوادث البحرية والتي من أشهرها حادثة تلوث البيئة البحرية عن طريق احدى السفن المسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح والتي تعرف بحادثة الناقله ERIKA، كان عمر هذه السفينة 25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

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

5. اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO

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

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



شكل رقم (1): مذكرات التفاهم MOUs حول العالم

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

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

6. مذكرات تفاهم الموانئ البحرية MOUs

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

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

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

7. مذكرة تفاهم الرياض (Riyadh MOU)

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

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

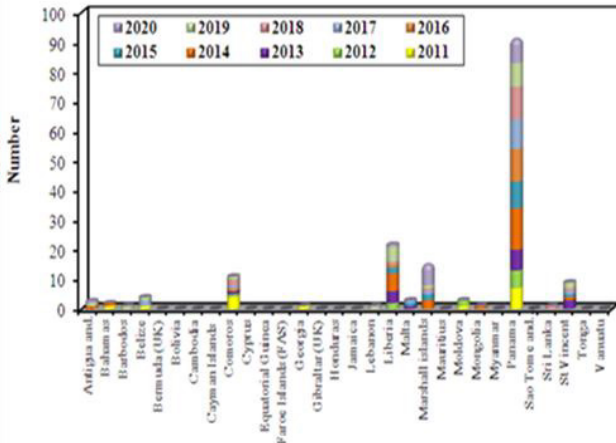
جدول رقم (1): أسماء دول ومذكرات التفاهم لدول أنظمة مراقبة دولة الميناء

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

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

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

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



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

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

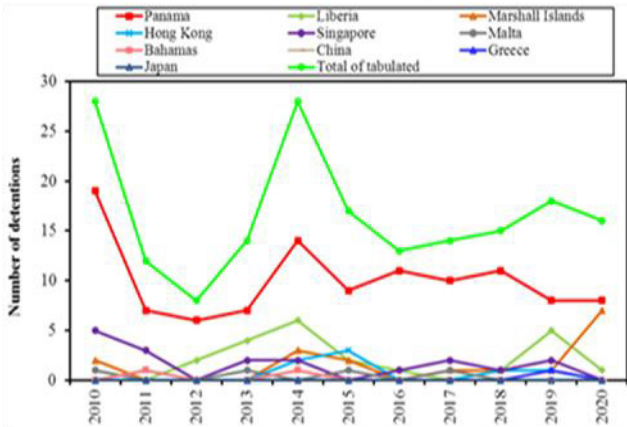
استطاعت مذكرة تفاهم الرياض خلال السنوات الماضية منذ لحظة انشاءها ان تلعب دور كبير في المحافظة على البيئة البحرية ومنع التلوث وتحقيق السلامة البحرية وذلك من خلال التعاون والتنسيق وتبادل المعلومات بين السنة دول المشار اليها أعلاه وذلك فيما يخص الإجراءات والتدابير التي تتخذ بشأن منع ومكافحة ومواجهة التلوث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

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

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

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

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



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

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

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

Source: Riyadh MOU, 2020

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

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

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

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

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

9. التوصيات

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. النتائج

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

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

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

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

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

المراجع

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<https://www.insurance4arab.com>

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

متطلبات استخدام تطبيق نظم تخطيط موارد المؤسسة لتطوير الموانئ البحرية- ميناء طرابلس البحري

إعداد

الباحث/ أحمد سعد أحمد مسعود

د/ نرمين خليفة د/ إيمان حداد د/ محمد السعداني

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

Abstract:

As a result of the poor performance of seaports in general and Libyan ports in particular, the research aims to study the requirements for electronic transformation by applying ERP systems to the port of Tripoli as a case study with a view to improving its performance and efficiency. The researcher used a descriptive analysis method and questionnaire and interviews, as well as the creation of a virtual model; while the study sample contains (150) questionnaires that distributed in LPC headquarter in Tripoli. Moreover, number of tests, hypotheses and multiple linear regression were analyzed in this research to (106) Among number of study outcomes, the most important of which is a strong correlation between, (process re-engineering), human, technical and financial capabilities in the use of ERP systems, and the researcher recommended that for the successful implementation of ERP systems, qualified and appropriate material and human resources are required.

Keywords: Requirements for the use of Enterprise resource planning systems (ERP), descriptive analytical approach and interviews, Modul Application, Tripoli sea port.

المستخلص:

نتيجة لضعف أداء الموانئ البحرية عامة والموانئ الليبية خاصة، يهدف البحث إلى دراسة متطلبات التحول الإلكتروني وذلك بتطبيق نظم تخطيط موارد المؤسسة لميناء طرابلس البحري كدراسة حالة بهدف تحسين ادائه وكفاءته، حتى يواكب الانفتاح والتطور الحاصل في الموانئ العالمية. وقد اعتمد البحث على المنهج التحليلي الوصفي وعلى المقابلات الشخصية، بالإضافة إلى انشاء نموذج افتراضي، وقد أحتوت العينة على (150) إستبانة تم توزيعها في مقر الشركة الليبية للموانئ- طرابلس، وتحليل الاختبارات والفرضيات والانحدار الخطي المتعدد على الاستبانات (106). ولقد توصلت الدراسة إلى العديد من النتائج ومن أهمها وجود علاقة ارتباطية قوية بين الهندرة (إعادة هندسة العمليات) والامكانيات البشرية والفنية والمالية عند استخدام النظم تخطيط موارد المؤسسة، ولقد اوصى الباحث أنه لنجاح تطبيق نظم تخطيط موارد المؤسسة لابد من توافر موارد مالية وبشرية مؤهلة ومناسبة.

كلمات مفتاحية: متطلبات استخدام تطبيق نظم تخطيط موارد المؤسسة، المنهج الوصفي التحليلي ومقابلات شخصية، نموذج تطبيق، ميناء طرابلس البحري.

1 - المقدمة

أشار (ديده، كمال 2019) إلى انه معظم الشركات والمؤسسات والهيئات بما فيها هيئات الموانئ تواجه تغيرات مستمرة في بيئة الأعمال مما يدفعها إلى تطوير جهازها الإداري وتطبيق أساليب إدارية حديثة بهدف تحسين أدائها ورفع إنتاجيتها حتى تستطيع مواجهة هذه التغيرات والاحتفاظ بعملائها ووضعها التنافسي في السوق. بناء على ذلك توجه الاهتمام إلى نظم المعلومات (نظم تخطيط موارد المؤسسة) والتي غدت المورد الرئيسي للقوة الاقتصادية في المجتمعات ما بعد الصناعية، خاصة بعد تطويرها كاستجابة لمتطلبات السوق والمزايا التي تقدمه. تعتبر نظام تخطيط موارد المؤسسة (ERP) نظام متكامل يعمل وفق قاعدة بيانات متطورة جداً تقوم بكل العمليات للإدارة والتحكم بمراد الشركة او المؤسسة، بما يضمن تنفيذ خططها ونجاحها وتطورها باستمرارية مواكبة بكل المستجدات والقدرة على التنافس الدائم والبقاء والتميز.

أشار (شوائل، احمد 2013) إلى أن العديد من الدول العربية قد خطت في السنوات الأخيرة خطوات جادة لتحديث موانئها البحرية، إلا أن عدم اتباع أساليب التحول إلى الإدارة الحديثة بمفهومها الواسع في تلك الموانئ يقلل في الكثير من الأحيان من فرص المنافسة الحقيقية مع الموانئ العالمية الأخرى .

ولم تكن ليبيا بمعزل عن هذه المتغيرات والتطورات، حيث سعت لتوفير أنشطة للرفع من مستوى الموانئ الليبية وربطها بباقي المراكز الوطنية المنتجة، الا انها وكغيرها من موانئ الدول النامية التي عانت من عدة ظروف منها فترة الحصار وكذلك الاضطرابات السياسية، والذي أدى لعدم قدرتها على مواكبة التطورات الحاصلة في هذا المجال الحيوي. على الرغم من تمتع ميناء طرابلس البحري لمقومات تؤهله لأن يكون ميناء محوري في المنطقة حيث يحظى بالنصيب الأكبر من الموانئ التجارية الليبية من حركة السفن التجارية، فضلاً عن موقعه المتميز على الحوض البحر المتوسط للأسواق والموانئ اوروبا الجنوبية وقربه نسبياً للخطوط الملاحية الدولية، إلا أنه يعاني من تدني مستوى خدماته، وبالتالي فإن الموقع سيكون له أثره الكبير في تطوير الميناء ورفع كفاءته وقدرته التنافسية، مما يزيد من دور وأهمية الموانئ للتجارة الخارجية والتراخيص (أبورميلا، سعد 2012).

1-1 مشكلة الدراسة:

يعاني ميناء طرابلس البحري من فجوة تكنولوجية للحاق بركب الموانئ العالمية وعليه فإن التحول للإدارة الحديثة هو ضرورة، وذلك بالاعتماد على استخدام نظم تخطيط الجدول رقم (1) الدراسات السابقة:

موارد المؤسسة للارتقاء بمستوى أداء الميناء مقارنة مع الموانئ الأخرى. بالتالي يمكننا إستنتاج سؤال يدور حوله هذا البحث:

1- ما هي متطلبات استخدام تطبيق نظم تخطيط موارد المؤسسة على سير العمليات بالميناء؟

1-2 أهمية الدراسة: تبنثق أهمية الدراسة من أهمية تطبيق نظم تخطيط موارد المؤسسة (ERP) للميناء طرابلس البحري، وكما تستمد هذه الدراسة أهميتها من الفائدة المستقبلية المتوقعة الذي يمكن أن تحققه وانعكاسه على جميع الموانئ الليبية.

1-3 اهداف الدراسة: الهدف الرئيسي من الدراسة هو دراسة متطلبات التحول الالكتروني باستخدام تطبيق نظم موارد المؤسسة كمدخل للتطور الإداري لميناء طرابلس البحري، ومعرفة مدي توافق وملائمة في تطبيق النظم تخطيط موارد المؤسسة على عمليات الميناء.

1-4 حدود الدراسة:

الحدود المكانية: ميناء طرابلس البحري.
الحدود الزمانية: الفترة الزمنية بين عامين (2019-2021).

وعليه فإن تنظيم هذه الورقة سيكون على شكل الأتي، بعد هذه المقدمة فإن الجزء الثاني سيتناول الدراسات السابقة والجزء الثالث سيتناول المنهجية، وسيكون الجزء الرابع تحليل الدراسة، ويكون متوقع من تطبيق النظم تكنولوجيا المعلومات والخاتمة في الجزء الخامسة من هذه الورقة.

2-الدراسات السابقة:

سيتناول الباحث في هذا الجزء حول الدراسات والتجارب المتعلقة بميناء طرابلس البحري من حيث الموقعه للاقتصاد القومي، وكذلك الدراسات والتجارب المتعلقة حول أهمية تطبيق نظم تخطيط موارد المؤسسة.

2-1 ما يميز هذه الدراسة عن الدراسات السابقة:

يمكن القول بأن ما يميز هذه الدراسة عن الدراسات السابقة المتعلقة بالنظم تخطيط موارد المؤسسة أنه لم تتطرق تلك الدراسات إلى استخدام نظم تخطيط موارد المؤسسة كوسيلة للتطوير الموائى، حيث اتفقت أو توافقت تلك الدراسات على بعض العوامل لنجاح تطبيق واختلفت معها فى بعض الآخر. وفي ضوء ذلك تأتي هذه الدراسة تكملة لتلك الدراسات لتطوير ميناء طرابلس البحري، من منظور نظم تكنولوجيا المعلومات (نظم تخطيط موارد المؤسسة).

3. منهجية الدراسة:

تُعد هذه الدراسة من الدراسات الميدانية والتي تعتمد على المنهج الوصفي التحليلي، فيما يتعلق بالجانب النظري قام الباحث من خلال مراجعة الدراسات السابقة المتعلقة بالمتغيرات المستقلة والتابعة بتطوير أداة جمع البيانات، أما من الجانب العملي تمثل بالدراسة الميدانية حيث قام الباحث لاستنباط العوامل او المتطلبات المؤثرة في نجاح تطبيق نظم تخطيط موارد المؤسسة للميناء لهذه الدراسة ودراسة متغيراتها حيث قام الباحث بجمع البيانات الأولية من خلال عدة مقابلات الشخصية، وانشاء نموذج افتراضي، وبناء على ذلك تم تصميم استمارة، الذي تحتوي على ستة محاور تخدم نموذج الدراسة وذلك بهدف الوصول إلى تحسين مستوى خدمات الميناء ورفع من أداها وكفاءتها.

3-1 مجتمع الدراسة:

تم تحديد مجتمع الدراسة (شركة الليبية للموانئ- فرع طرابلس)، وكان من اعمار مختلفة ومؤهلات وخبرات خدمة مختلفة، حيث كانت العينة عشوائية طبقية، مكونة ثلاث فئات تابعين للشركة (العمال الفنيين بالميناء قسم المناولة، والإداريين بالشركة والمسؤولين القيادة).

3-2 عينة الدراسة:

3-2-1 تتمثل عينة الدراسة في ميناء طرابلس البحري وذلك للأسباب الآتية:

حيث أن مساحة الميناء الإجمالية تقدر بنحو 841.510 م² للمساحة الأرضية، و 5.460000 م² للمساحة المائية، يوجد به 27 رصيف مختلف الاغراض والاطوال والاعماق. علماً بأن موقع ميناء طرابلس يمتاز بخصائص ينفرد بها عن باقي الموانئ الليبية، نوجها في الآتي:

1. وقوعه داخل أكبر المدن الليبية من حيث الكثافة

تسلسل	الباحث	هدف الدراسة	نتائج الدراسة
1	شوانل، احمد (2012)	الى ابراز دور اللوجستيات فى الارتقاء بمعدلات الاداء التشغيلي لرفع الكفاءة الاقتصادية للموانئ- ميناء طرابلس البحري.	1. توضيح أهمية مدى إمكانية رفع كفاءة ميناء طرابلس البحري. 2. ضرورة استخدام تكنولوجيا المعلومات الحديثة لإدارة الميناء.
2	ابورميلا، سعد (2012)	الى دراسة حول التجارب الدولية في إنشاء الموانئ اللوجيستية وإمكانية الاستفادة منها في تطوير ميناء طرابلس البحري	1. تزايد أهمية النقل البحري عبر الموانئ البحرية في الاقتصاد العالمي أمام تزايد معدلات التجارة العالمية. 2. الانتماءات بين الشركات الملاحية الكبرى إلى جانب التطورات التكنولوجية واللوجيستية.
3	Lucie Sishian & Anicia Jaegler (2020)	الى تحليل كيف يؤثر استخدام الميناء لأنظمة تخطيط موارد المؤسسات على المنظورات المختلفة لبطاقة الأداء البحرية المتوازنة المستدامة. خمسة موانئ أوروبية.	ان استخدام تخطيط موارد المؤسسات (ERP) يحسن جميع وجهات نظر جنباً إلى جنب مع نهج الاستدامة.
4	ديده، كمال(2019)	للتعرف على تأثير نظام تخطيط موارد المؤسسة (ERP)، على تحسين أداء بعض المؤسسات النفطية العاملة بالجزائر.	النتائج أن وحدة إدارة الموارد المالية ليس لها أثر في تحسين أداء المؤسسات.
5	سليمان خديجة، خالد طارق، (2020)	تهدف للتعرف على وجهات نظر أصحاب المصالح حول مستوى تبني نظام تخطيط الموارد وأثره على	ان مستوى تبني نظم تخطيط الموارد جاءت بدرجة مرتفعة، كما خلصت الدراسة إلى وجود أثر ذو دلالة إحصائية لاستخدام كل من نظام إدارة التوريد على جودة نظم المعلومات
6	طارق، وافيق ابراهيم (2020)	الى تقييم أثر العلاقة بين تطبيق نظام تخطيط موارد المنشأة (ERP) وقيمة المنظمة-شركات مصرية	جودة نظم المعلومات المحاسبية في الشركات الصناعية الأردنية. والموارد البشرية والموارد المالية لم يكن لها أثر.
7	الجنيز، عبدالماجد (2018)	الى التعرف على أثر تطبيق تخطيط موارد المؤسسة (ERP) على فعالية البيانات المحاسبية-المملكة السعودية	ان تعتمد نجاح وجودة نظم تخطيط موارد المؤسسة على ثقافة المنشأة ومدى دعم الإدارة العليا وقناع العاملين بأهمية تطبيق نظم تكنولوجيا المعلومات.
8	الحداد، ايمان (2016)	الى التعرف دور تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الارتقاء بكفاءة أداء المؤسسات الاقتصادية. دراسة حالة تطبيق ميناء دمياط للإدارة الإلكترونية.	الى ان يمتلك نظام تخطيط موارد المؤسسة تأثير محدود على المحاسبة الإدارية وتم توصل إلى أن هذا النظام يعتبر أداة قوية من ناحية سير العمليات ولكن لا يدعم بشكل جيد التقدير واتخاذ القرارات.
9	ابو السعود، عماد (2011)	دور اللوجيستيات الإلكترونية في تحسين أداء الموانئ البحرية ورفع كفاءة الخدمات البحرية بها وخلق الميزة التنافسية.	تعزيز الاستفادة من الإدارة الإلكترونية المطبقة بالميناء من خلال القيام بكافة الإجراءات لتنفيذ التغييرات التنظيمية والإدارية والتي تتواءم مع تطبيقات الإدارة الإلكترونية، وان تكون لها مرونة الكافية للتعامل مع التغييرات المستمرة في تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.
10	Valentin Carlan (2016)	الى أهمية الابتكار والتبادل الفعال للمعلومات في سلاسل الإمداد البحرية خاصة مع تطبيق نظام مجتمع الميناء.	ضرورة استخدام الإمكانيات التكنولوجية كقاعدة أساسية لتسهيل العمليات اللوجيستية وتشغيل ودعم القدرة الموانئ على توفير بنية التحتية المعلوماتية حتى تستطيع مواكبة التطور الهائل في مجال النقل البحري.
11	علي، شريهان (2018)	دور تكنولوجيا المعلومات في تحسين أداء الموانئ البحرية المصرية من منظور الإدارة اللوجيستية. دراسة تطبيق على ميناء شرق بورسعيد.	يزيد من كفاءة أداء الموانئ من خلال ربط أنظمة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات مع كل عضو من أعضاء الميناء، وبالتالي تسهيل الاتصال بينهم وإمكانية تحقيق الاستفادة من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وزيادة القدرة التنافسية للميناء.
12	شليبي، عبدالمعبد (2017)	التعرف إلى العناصر الأساسية والمساعدة لإدارة اللوجيستيات داخل الميناء وتحديد عناصر الميزة التنافسية للموانئ البحرية.	وجود علاقة معنوية ذو دلالة إحصائية تكنولوجيا المعلومات في تحسين أداء الموانئ البحرية المصرية من حيث عدد السفن-حركة البضائع- عدد الحاويات- وقت الانتظار. التوصل إلى نموذج مقترح لإدارة اللوجيستيات يؤدي تطبيقه إلى دعم الميزة التنافسية للموانئ البحرية.

يبين الجدول رقم (2) أن نسبة 84.9% من عينة الدراسة هم من الذكور، و15.1% هي للإناث، وهذا يعزي وجود أغلبية المدراء ورؤساء الأقسام من الذكور.

كما يتضح من الجدول السابق أن ما نسبته 40.6% من عينة الدراسة من الفئة العمرية 46 سنة فأكثر، وما نسبته 3.8% من الفئة العمرية 25 فأقل، وهذا ما يعزي ارتفاع الفئة العمرية 46 فأكثر.

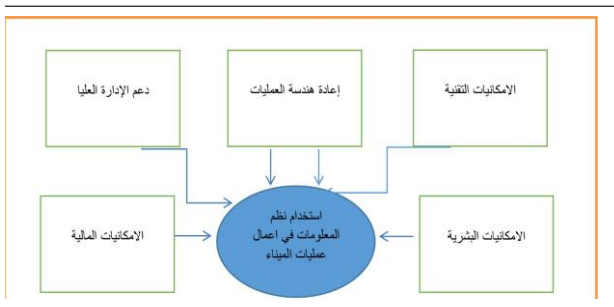
وأن معظم عينة الدراسة من حملة دبلوم فما دون حيث مثله 48.1%، وأيضاً أن ما نسبته 42.5% من عينة الدراسة أخذت ثلاث مرات فأكثر من الدورات التدريبية، وأن 66% من عينة الدراسة خبرتهم في العمل 12 سنة فأكثر.

3-3 المتغيرات الدراسة: إن نموذج الدراسة يتضمن المتغيرات المستقلة والمتغيرات التابعة.

3-3-1 المتغير المستقل: العوامل او المتطلبات المؤثرة على نجاح نظم المعلومات المؤسسة. الممثلة في (دعم الإدارة العليا، الامكانيات التقنية، الامكانيات المالية، الامكانيات البشرية، الامكانية إعادة هندسة العمليات).

3-3-2 المتغير التابع: استخدام نظم المعلومات المؤسسة (اعتماد تطبيق نظام تخطيط موارد المؤسسات).

4-3 نموذج الدراسة :



شكل نموذج الدراسة رقم (1)
المصدر: إعداد الباحث

3-5 الأساليب الإحصائية المستخدمة في الدراسة:

بدء التحليل الإحصائي باستخدام البرنامج الإحصائي (SPSS) وعلى فرض أنها تسير مع التوزيع الطبيعي (ذلك سيتم أثناء التحليل)، وعلى ذلك يتم احتساب المتوسطات مع الانحراف المعياري. وإجراء الاختبارات التي تتوافق مع البيانات الطبيعية التوزيع مثل (T-test)، ومعامل الارتباط بيرسون والانحدار

السكانية، أضف إلى ذلك أن موقع الميناء يتوسط أكبر التجمعات السكانية في ليبيا، حيث يمثل سكان المنطقة الغربية، ابتداءً من مدينة مصراته حتى الحدود التونسية، وسهل الجفارة، ومدن الجبل الغربي، وقد كان لهذا الموقع أثره الكبير في تطوير الميناء ونموه، حتى يتمكن من تلبية احتياجات التجمعات السكانية التي يخدمها.

2. موقعه المهم بالنسبة للواجهة البحرية التي يطل من خلالها على موانئ حوض البحر المتوسط بكل من (إيطاليا، فرنسا، إسبانيا).

3. يتميز الميناء بظهيرة الغنى بإنتاجه الزراعي والصناعي وبثروته الحيوانية ويرتبط الميناء بشبكة جيدة من الطرق البرية، وفي المستقبل سيتم ربطه بشبكة من السكك الحديدية.

4. سهولة مقابلة القيادات الإدارية (شركة الليبية للموانئ- فرع طرابلس)، والحصول على معلومات اللازمة.

3-2-2 الوصف الإحصائي لأفراد العينة وفق الخصائص والسمات الشخصية:

أن وصف عينة الدراسة التي تم استطلاع آرائها، اعتمدت على مجموعة من المتغيرات الديمغرافية أهمها: (العمر، والجنس، والمؤهل العلمي، وعدد الدورات التدريبية، وسنوات خدمة).

جدول رقم (2): يوضح توزيع العينة طبقاً للبيانات الشخصية (n = 106)

البيانات الشخصية	العدد	%
الجنس		
ذكر	90	84.9
انثي	16	15.1
العمر بالسنوات		
أقل 25	4	3.8
26 - 35	22	20.8
36 - 45	37	34.9
أكثر 46	43	40.6
المؤهل العلمي		
دبلوم فما دون	51	48.1
بكالوريوس	47	44.3
ماجستير	8	7.5
عدد الدورات التدريبية الإدارية التي شاركت فيها		
ولا مرة	16	15.1
مره واحدة	17	16.0
مرتان	28	26.4
ثلاث مرات فأكثر	45	42.5
سنوات الخدمة		
3 سنوات فأقل	0	0.0
4 - 6	3	2.8
7 - 9	13	12.3
10 - 12	20	18.9
أكثر من 12	70	66.0

نلاحظ من خلال الجدول أن كل المحاور تأثره عند استخدام نظم المعلومات المؤسسة حيث توجد علاقة ارتباطية طردية دالة بين امكانية المالية واستخدام نظم المعلومات المؤسسة وعامل ارتباط برسون = 0.662 وكان دالة على مستوى 1 بالمائة وهذا يشير الى ارتباط طردي قوي، كما توجد علاقة ارتباطية طردية دالة بين امكانية البشرية واستخدام نظم المعلومات وعامل ارتباط برسون = 0.490، وكان دالة على مستوى 1 بالمائة، وهذا يشير إلى ارتباط طردي متوسط.

بينما وجد أن هناك علاقة ارتباطية طردية دالة قوية بين دعم الادارة العليا والامكانيات التقنية والهندرة مع استخدام نظم المعلومات المؤسسة. وهذا يفسر أن كل المحاور بفرضياتها اثبتت انها تتأثر على نظم المعلومات المؤسسة.

3-4 معادلة الانحدار الخطي المتعدد(تفاعل العوامل):

جدول رقم (5): تحليل الانحدار الخطي ل العوامل المؤثرة على نجاح نظم المعلومات المؤسسة

المحاور	المختار "ل"		R ²	ثابت المعادلة	المختار "ت"	
	قيمة "ل"	مستوى المعنوية			معامل الانحدار B	قيمة T
الإمكانيات المالية	32.847**	دال	0.622	0.525	0.161	2.145
الإمكانيات البشرية					0.285	2.495
دعم الادارة العليا					0.119	1.326
الإمكانيات التقنية					0.086	0.978
الهندرة					0.266	3.001**

** دال 0.01

* دال عند: 0.05

الملاحظ من خلال الجدول التالي رقم (5) هناك تأثير بين المحاور واستخدام نظم المعلومات المؤسسة حيث يتضح أن مستوى المعنوي لجميع المحاور جيد ونسبة تحقق في المستقبل 0.622، حيث يتضح من الجدول أن ترتيب القوي في التأثير عند استخدام نظم المعلومات المؤسسة وكانت إعادة هندسة العمليات في المرتبة الاولى يليها الامكانيات البشرية ثم يليها الامكانيات المالية، ويتضح ايضاً أن المحورين (الدعم الادارة العليا والامكانية التقنية) انهما تأثيرهما متساوي. ويفسر ما سبق تفاعل العوامل مع نظم المعلومات المؤسسة، حيث يُعتبر النموذج يمكن تحقيقه فعلياً بنسبة 62%، ويعتبر مقبول إحصائياً.

4-4 مستخرجات الدراسة:

الخطي، وذلك لغرض دراسة المتطلبات المؤثرة على تبني نظم المعلومات المؤسسة لتحسين العمليات ميناء طرابلس البحري.

4- تحليل الدراسة: باستخدام الأساليب الإحصائية توصل الباحث إلى الآتي:

1-4 استخدام نظم المعلومات المؤسسة (اعتماد تطبيق نظم تخطيط موارد المؤسسة):

يتضح من الجدول اللاحق (3) أن محور استخدام نظم المعلومات المؤسسة كان عالية المستوى من وجهة نظر أفراد عينة الدراسة في شركة الليبية للموانئ.

جدول رقم (3): يوضح المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية والنسب المئوية للمتوسط ل المحور السادس: استخدام نظم المعلومات المؤسسة.

(اعتماد نظام تخطيط موارد المؤسسات (ERP) (ن = 106)

ام نظم المعلومات المؤسسة	ط	اف ي	توسط	ب
1 وحدة التقنية بالشركة توفر الحلول للمشاكل التي تواجه مستشفى نظام ERP في الوقت المناسب	3.74	1.16	74.80	عالية
2 من المتوقع إعادة هيكلة هندسة العمليات التي تقوم بها المؤسسة، بما يتلاءم مع متطلبات التطوير	3.82	1.08	76.40	عالية
3 من المتوقع تطبيق ERP يساهم في تحسين اداء الشركة	3.78	1.12	75.60	عالية
4 من المتوقع تطبيق ERP يزيد من كفاءة الشركة	3.74	1.12	74.80	عالية
5 المعلومات في نظام ERP تساعد في اتخاذ القرار	3.72	1.11	74.40	عالية
6 نظام ERP يمتاز بالمرونة تلبية كل معلومات داخل الشركة	3.76	1.12	75.20	عالية
7 يساهم نظام ERP في تحسين قدرة الموظفين الادارية في التحكم من خفض تكاليف العمل	3.92	1.15	78.40	عالية
8 يسهل ربط نظام ERP بأنظمة المعلومات الاخرى داخل الشركة مما يؤدي إلى زيادة الفاعلية	3.79	1.13	75.80	عالية
9 توفير الدعم الكامل لمصممي وموردي النظام للمؤسسة مادياً ومعنوياً	3.90	1.15	78.00	عالية
الاجمالي	3.80	1.01	76.00	عالية

2-4 علاقة كل المحاور وأثره عند استخدام نظم المعلومات:

جدول (4): يوضح العلاقة بين المحاور: (ن=106)

المحاور	الإمكانيات المالية	الإمكانيات البشرية	دعم الادارة العليا	الإمكانيات التقنية	الهندرة	استخدام نظم المعلومات المؤسسة
الإمكانيات المالية	1					
الإمكانيات البشرية	**0.626	1				
دعم الادارة العليا	**0.703	**0.647	1			
الإمكانيات التقنية	**0.683	**0.652	**0.734	1		
الهندرة	**0.621	**0.600	**0.645	**0.689	1	
استخدام نظم المعلومات المؤسسة	**0.662	**0.490	**0.638	**0.655	**0.603	1

** دال عند 0.01

* دال عند 0.05

الإجراءات التشغيلية إلى الحد الأدنى وزيادة فعاليتها إلى الحد الأقصى.

• تقليص زمن وتكلفة إجراءات السفن ولاسيما عمليات الشحن والتفريغ، بما في ذلك دخول وخروج السفن وتخليص الشحنات، مما يؤدي إلى زيادة الإنتاجية والربحية عبر الاستخدام الأمثل للمراسي والساحات، علاوة على زيادة عدد السفن المترددة على الميناء.

• تقليص الازدحام في الميناء عبر التحكم في إدارة البوبات، بالإضافة إلى تناقص الحوادث الناجمة عن الخطأ البشري، مما يؤدي إلى تحسين الخدمة ورضاء العملاء.

علاوة على ذلك، فإن تكنولوجيا المعلومات والاتصالات يمكن تطبيقها في كل مراحل تشغيل الموانئ، كالإدارة البحرية، وإدارة البوبات أو عمليات محطات الشحن، وإجراءات الجمارك وتبادل المستندات، وكذلك حركة مرور السفن، والتي تعتبر من المكونات الأساسية للتشغيل الناجح للموانئ، حيث يُعد معدل وسرعة تفريغ وشحن السفن، وزمن الانتظار، وإشغال المرسي من العوامل التي تحدد إنتاجية الميناء، ويوفر المزيد من السلامة في المناطق الدخول والرسو، فضلاً عن السلامة على طول الطرق، والممرات الملاحي المؤدية إلى المراسي. فاستخدام هذه التكنولوجيا في الموانئ ذات أهمية كبيرة؛ لتحقيق العمل الفعال للميناء، ولا سيما فيما يخص مجتمع الميناء.

2-5 أن تطبيق نظم تكنولوجيا المعلومات (النظم تخطيط موارد المؤسسة) بالميناء وذلك لإعادة تصميم الإجراءات داخل الميناء على ما تحتويه هذه النظم، من تغير الجدري في: دورة عمل وصول ومغادرة السفينة، دورة عمل شحن وتفريغ البضاعة العامة أو الحاويات، وإجراءات التخليص الجمركي، وإجراءات الفحص ورقابة الجودة. ويمكن إيجاز أهم نتائج تطبيق النظم تكنولوجيا المعلومات (النظم تخطيط موارد المؤسسة) فيما يلي:

- رفع كفاءة أداء الميناء، وزيادة معدلات التداول، وزيادة القدرة التنافسية للميناء.
- خفض الزمن اللازم لإنهاء إجراءات دخول وخروج البضائع من الميناء.
- المساهمة في تخطيط ومتابعة الأعمال اليومية، والوقوف على السلبات ومناطق الاختناق المحتملة في دورة العمل داخل الميناء، وذلك بما يوفره النظام من البيانات التشغيلية الخاصة بأنشطة الميناء.

• اثبتت نتائج التحليل أن هناك تأثير بين المحاور واستخدام نظم المعلومات المؤسسة حيث يتضح أن مستوي معنوي لجميع المحاور جيد وأن ترتيب القوي في التأثير عند استخدام نظم المعلومات المؤسسة كانت من نصيب إعادة هندسة العمليات في المرتبة الاولى يليها الامكانيات البشرية ثم يليها الامكانيات المالية، كما يتضح ايضاً أن محورين (دعم الإدارة العليا والامكانيات التقنية) كان تأثيرهما متساوي.

• تبين من الدراسة أن المتطلبات التحول الالكتروني التي يجب مراعاتها شركة الليبية للموانئ لنجاح تطبيق نظم المعلومات المؤسسة (نظم تخطيط موارد المؤسسة): تأتي إعادة هندسة العمليات من أهم العوامل المؤثرة لنجاح التطبيق، ودعم الإدارة العليا، والامكانيات المالية، التقنية، البشرية.

• كما اثبتت هذه الدراسة أن هناك توافق بين إمكانية ونظم المعلومات المؤسسة (نظم تخطيط موارد المؤسسة) وملائمتها مع عمليات الميناء في التطبيق.

5- متوقع من تطبيق نظم تكنولوجيا المعلومات:

أن تطبيق نظم تكنولوجيا المعلومات (نظم تخطيط موارد المؤسسة) في عمليات الميناء يسمح بالاتي:
5-1 أن استخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في إدارة الموانئ وفق الدراسات السابقة:

حيث تستخدم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الموانئ؛ لضمان الحصول على معلومات دقيقة وفي الوقت المناسب، عن كافة المعلومات وأنشطة السفن، وعمليات الشحن والخدمات البحرية، كما يؤثر استخدامها تأثيراً كبيراً علي تسهيل التجارة، وأن منظور تكنولوجيا المعلومات كأحد الأنشطة اللوجيستية يحتل الأهمية الأولى فيها وله القدرة على تحسين الأداء الموانئ، حيث أن إدخال هذه النظم سوف تعمل على تحسينات مستمرة لزيادة كفاءة العمليات المقدمة لتدفق المعلومات بين الشركات والميناء بناء على أنظمة إلكترونية حديثة، كما أن الاعتماد على هذه الأنظمة التكنولوجية الحديثة وذلك لمواكبة التطورات الملاحية العالمية. ويمكن تحقيق العديد من الفوائد من هذه التطبيقات أهمها:

• تحسين تكامل مجتمع الميناء عبر التبادل الإلكتروني للبيانات، والتي بدورها تؤدي إلى خفض

ومشاكل تنفيذه قد تترتب عليه خسارة مما تجبر الشركة إلى الاستعانة بالموردي اومزودي نظام ذو ثقة في مجال التكنولوجيا، وكذلك تنافس الشركات المصممة لهذه النظم حول نوعية وقيمة الخدمة المقدمة، وايضاً من جانب الصيانة وتدريب العاملين وتطوير النظم وحمايتها. وكذلك الامكانيات البشرية: المتمثلة في مدي توافر الكفاءة الموظفين والعاملين باستخدام التكنولوجيا الحديثة ومدي درايتهم وقدراتهم ومهارتهم بالتعامل مع نظم (ERP)، والاهتمام بالتطور البشري بالجانب التكنولوجي، مما يساعد في نجاح والاستفادة من هذه النظم.

3-5-1 وقد أوصي الباحث بالاعتماد على النتائج واستنتاجات هذه الدراسة، حيث قام الباحث هنا بتقديم التوصيات والتي يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار من قبل الشركة الليبية للموانئ العاملة في طرابلس ليبيا بشكل خاص وجميع الشركات البحرية الأخرى بشكل عام وذلك فيما يخص متطلبات استخدام نظم تخطيط موارد المؤسسة.

3-5-2 كما يوصي الباحث أنه لنجاح تطبيق نظم تخطيط موارد المؤسسة لابد من توافر متطلبات المتمثلة في الموارد مادية وبشرية قادرة على تطبيق، وتدريبها تدريب مكثفاً ومستمر لزيادة قدرتها على التغيير وأن إجراء الدراسات والأبحاث التي تركز على معرفة المتطلبات المؤثرة في نجاح تطبيق نظم تخطيط موارد المؤسسة ومن مرجعيات ووجهات نظر مختلفة هو ضرورة لتطبيق النظام.

المصادر والمراجع

-الجنابز، عبد الماجد(2018)، أثر تطبيق تخطيط موارد المؤسسة ERP على فعالية البيانات المحاسبية، (رسالة دكتوراه)، جامعة كاي كلية الاقتصاد، الجزائر.

-الشوائل، احمد(2012)، دور اللوجستيات في رفع الكفاءة الاقتصادية للموانئ، (رسالة ماجستير)، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، اسكندرية.

-ديده، كمال(2019)، أثر استخدام نظام تخطيط المؤسسة (ERP) ، على تحسين أداء المؤسسة الاقتصادية، (رسالة دكتوراه)، جامعة قاصدي مرباح، الجزائر.

• دعم الإدارة العليا في اتخاذ القرارات بما يتيح النظام من إصدار مجموعة من التقارير عن الموقف اللحظي للتشغيل، وكذلك التقارير الإحصائية ومؤشرات الأداء في الميناء.

• إنهاء جميع الإجراءات بسرعة ودقة، مما يخفض من زمن مكوث البضائع، ويسهم في زيادة رأسية للطاقة الاستيعابية للميناء.

• يتيح النظام الإلكتروني شفافية كاملة للإجراءات، ومنع حالات الاستغلال.

• دعم الإدارة العليا في اتخاذ القرارات بما يتيح النظام من إصدار مجموعة من التقارير عن الموقف اللحظي للتشغيل، وكذلك التقارير الإحصائية ومؤشرات الأداء في الميناء.

• إنهاء جميع الإجراءات بسرعة ودقة، مما يخفض من زمن مكوث البضائع، ويسهم في زيادة رأسية للطاقة الاستيعابية للميناء.

• يتيح النظام الإلكتروني شفافية كاملة للإجراءات، ومنع حالات الاستغلال.

• دعم الإدارة العليا في اتخاذ القرارات بما يتيح النظام من إصدار مجموعة من التقارير عن الموقف اللحظي للتشغيل، وكذلك التقارير الإحصائية ومؤشرات الأداء في الميناء.

• إنهاء جميع الإجراءات بسرعة ودقة، مما يخفض من زمن مكوث البضائع، ويسهم في زيادة رأسية للطاقة الاستيعابية للميناء.

• يتيح النظام الإلكتروني شفافية كاملة للإجراءات، ومنع حالات الاستغلال.

3-5- الخاتمة:

تحتاج عمليات الموانئ لإستخدام تكنولوجيا المعلومات والاتصالات لرفع كفاءة مستوى أداء مختلف أنشطة الميناء وضمان الحصول على معلومات دقيقة وفي الوقت المناسب عن كافة المعاملات وأنشطة السفن وعمليات الشحن والتفريغ والخدمات البحرية والإدارة البحرية وإدارة البوابات وإجراءات الجمارك وتبادل المستندات، ولتحقيق الأهداف من استخدام للنظم تكنولوجيا المعلومات (نظم تخطيط موارد المؤسسة) في ميناء طرابلس البحري والتي تقوم على اساس العديد من التطبيقات الإلكترونية مثل نظام حركة السفن، نظام محاكي الميناء، نظام التحكم في البوابات، ونظام إدارة مناولة الحاويات، نظام إدارة شركات تخزين البضائع العامة، ونظام الشحن والتفريغ للبضائع العامة، نظام الفوترة.

ومن أهم متطلبات التحول الإلكتروني باستخدام تطبيق نظم موارد المؤسسة: إعادة هندسة العمليات، والامكانيات المالية المتمثلة في الدعم التكلفة والاستثمار في هذا النظام

-شليبي، عبد المعبود (2017)، نموذج مقترح لدور الإدارة اللوجستية في دعم الميزة التنافسية بالموانئ البحرية المصرية، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، مجلد(8)، عدد(2)، ص: 374-398.

-علي، شريهان (2018)، دور تكنولوجيا المعلومات في تحسين أداء الموانئ البحرية المصرية من منظور الإدارة اللوجستية، دراسة تطبيق على ميناء شرق بورسعيد، مجلة البحوث المالية والتجارية، عدد (4)، كلية التجارة، جامعة بورسعيد، ص: 175-197.

-Lucie Sislian & Anicia Jaegler, (2020), ERP implementation effects on sustainable maritime balanced scorecard: evidence from major European ports Supply Chain Forum: An International Journal, 21:4, 237-245.

-Valentin Carlan & Other, How port community systems can contribute to port competitiveness: Developing a cost-benefit framework, Department Transport & Regional Economy, University of Antwerp, 2016.

-سلمان خديجة، خالد طارق(2020)، مستوى تبني نظام تخطيط موارد المؤسسة ERP وأثره في تحقيق جودة نظام المعلومات المحاسبي AIS، المجلة العربية للإدارة 40، العدد2، الأردن.

-سعد، بورميلا(2012)، التجارب الدولية في انشاء الموانئ اللوجستيات وإمكانية الاستفادة منها في تطوير ميناء طرابلس الغرب، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، (رسالة دكتوراه)، اسكندرية.

-طارق، وفيق ابراهيم(2020)، تقييم أثر العلاقة بين تطبيق نظام تخطيط موارد المنشأة ERP وقيمة المنظمة، مقالة، جامعة عين شمس، القاهرة.

-الحداد، ايمان (2016)، دور تطبيقات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في الارتقاء بكفاءة أداء المؤسسات الاقتصادية، دراسة حالة تطبيق ميناء دمياط للإدارة الإلكترونية، مؤتمر، الاسكندرية.

-ابوسعود، عماد (2011)، دور اللوجيستيات الإلكترونية في الموانئ البحرية، المؤتمر الدولي الرابع والعشرون للتجارة الدولية واللوجيستيات الموانئ، الاسكندرية.

الدور الفعال لهيئات الاشراف والتصنيف في تطبيق معايير السلامة البحرية على متن السفن التجارية

الربان/ نائل محمد الخالدي

Abstract:

It is not possible to assess, know and determine the effectiveness of the flag state in carrying out its duties and tasks that are requested and stipulated by the systems and rules mentioned in international treaties without addressing the important role and procedures that are implemented by the supervisory and classification bodies, especially with regard to administrative matters, mainly, technical, social and operational, which are considered , originally, the duties and tasks of the flag state. Under Article 94 of UNCLOS 1982, as well as the SOLAS Treaty, MARPOL Treaty and other treaties, many flag states delegate and deposit their responsibility for the survey, inspection and certification of ships flying their flag, in the aspects required by the relevant conventions, to supervisory and classification bodies that are accredited by the flag state. This study focuses on the important and vital role played by the supervisory and classification bodies in increasing marine safety, preventing marine pollution and confronting the loss of life at sea. In view of the lack of experts, financial requirements, and the large size of some naval fleets and others in the flag countries, they sought and resorted, even if these services were in return for a fee, to the supervision and classification bodies, as these bodies led and were able to support many of the flag countries in fulfilling and fulfilling the obligations entrusted to them under what is stated in Article (94) of the 1982 Law of the Sea Convention and other international laws, which ensure that ships flying the flags of those countries are consistent, consistent and compatible with the relevant international conventions.

المستخلص:

من غير الممكن تقييم ومعرفة وتحديد مدى فاعلية دولة العلم في تنفيذها لواجباتها ومهامها التي تطلبها وتنص عليها النظم والقواعد المذكورة في المعاهدات الدولية بدون التطرق للدور والإجراءات المهمة التي تقوم بتنفيذها هيئات الاشراف والتصنيف وبالأخص فيما يتعلق بالأمر الإداري، بشكل اساسي، الفنية، الاجتماعية والتشغيلية والتي تعتبر، في الأصل، من واجبات ومهام دولة العلم. بموجب المادة (94) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 UNCLOS، وكذلك معاهدة سولاس SOLAS ومعاهدة ماربول MARPOL ومعاهدات أخرى، تقوم الكثير من دول العلم بتفويض وايداع مسؤوليتها في المعاينة والتفتيش وإصدار الشهادات الخاصة بالسفن التي ترفع علمها، في الجوانب التي تطلبها الاتفاقيات ذات الصلة، الى هيئات الاشراف والتصنيف التي تكون معتمدا لدى دولة العلم. هذه الدراسة تركز على الدور المهم والحيوي الذي تلعبه هيئات الاشراف والتصنيف في زيادة السلامة البحرية ومنع التلوث البحري ومواجهة فقد الأرواح في البحار. ونظرا لوجود نقص في الخبراء والمتطلبات المالية وكبر حجم بعض الاساطيل البحرية وغيرها لدى دول العلم، تم الاستعانة واللجوء، وان كانت هذه الخدمات بمقابل مادي، الى هيئات الاشراف والتصنيف، حيث أدت واستطاعت هذه الهيئات مساندة الكثير من دول العلم في انجاز وتأدية الالتزامات المعهودة اليها بموجب ما جاءت به المادة (94) من اتفاقية قانون البحار لسنة 1982 وغيرها من القوانين الدولية والتي تضمن ان السفن التي ترفع اعلام تلك الدول متناغمة ومنسجمة ومتوافقة مع ما جاءت به الاتفاقيات الدولية ذات الصلة.

1 - المقدمة

والتكنولوجيا محدودة وبسيطة ولم يكون في ذلك الوقت اشراف او رقابة على السفن ونشاطها التجاري مع وجود الحمولة الزائدة والحالة الضعيفة لتك السفن، وقد تسبب ذلك في فقدان الكثير من البضائع والسفن. عليه اتفق أصحاب البضائع والتجار والمؤمنين وأصحاب رؤوس المال وشركات التأمين على انشاء هيئة او جهة فنية متخصصة تضع الأسس والمعايير الخاصة بتطبيق السلامة وتنظم التفيتش الذي من شأنه المحافظة على السفن ونقل البضائع بأمان.

بدأت فكرة الاشراف على بناء السفن عن طريق بعض ملاك السفن الإنجليزية عام 1760 وذلك عندما أورد بعض هؤلاء الملاك وضع بعض الاشتراطات والقواعد التي تضمن سلامة السفن والبضائع اثناء قيام السفن بالملاحة البحرية. وفكر المستر لويدز، صاحب مقهى لويدز بلندن، في انشاء اول هيئة اشراف وتصنيف انجليزية وكان ذلك في 1764 (Spreulli, 2007)، وكان الهدف من هذه الفكرة هو إصدار سجل خاص بالسفن وتصنيفها لاستخدامها كمرشد في تقييم المخاطر البحرية لصالح شركات التأمين. أي ان الهدف من ذلك هو اصدار شهادات للسفن يتم تقديمها لشركات التأمين لغرض القيام بتأمين تلك السفن وذلك عند حدوث حوادث بحرية. وهكذا نشأت أولى هيئات التصنيف تحت اسم " هيئة اللويدز للتسجيل البحري "Lloyd's Register" LR اذ انها تعتبر أقدم هيئة لتصنيف السفن.

أدرك ملاك السفن ان تصنيف سفنهم تحت هيئة تصنيف معتمدة مع الالتزام بقواعدها ولوائحها تكفل لهم سلامة ومثانة سفنهم وصلاحيه محركاتها مما يساعد ويسهل بقبول تأمينها وتأمين ما تنقله من أشخاص وبضائع، كما ان صيانة السفن يجعلها تعمل بشكل مستمر بالسوق البحري ولفترة اطول. ويرتبط تصنيف السفن بكافة أطراف الأنشطة البحرية حيث يندرج تحتهم ملاك ومشغلي السفن وترسانات البناء والإصلاح ودول العلم ودول الميناء وشركات التأمين وممولى النشاط البحري وعقود الأيجار وأصحاب البضائع والمخازن والشاحنين وغيرهم. حيث ان هيئات الاشراف والتصنيف الدولية تساهم في تأمين السلامة البحرية والتنظيم وذلك من خلال الدعم الفني والتكنولوجي والتطوير.

3. الية تفويض هيئات الاشراف والتصنيف

لا تمتلك الكثير من دول العلم المصادر والامكانيات الخاصة بتشغيل خدمات وانظمة الاشراف والتصنيف والمراقبة ومتابعة تنفيذ الاتفاقيات الدولية التي تهتم

أصبح لدى ملاك السفن او الشركات الملاحية او المشغلين او مستأجرين السفينة، مع مرور الزمن، علم ودراية بأهمية الالتزام بالقواعد والنظم والتعليمات واللوائح، المتفق عليها دولياً والمقبولة من جميع أطراف النقل البحري، والتي تكفل استمرار سلامة السفينة وملاحتها بين الموانئ البحرية والالتزام بهذه السفن للحجوزات والمخالفات البحرية المتنوعة. ولذلك أصبح من مصلحة ملاك السفن ان تخضع سفنهم لأشراف ومعاينة هيئات الاشراف والتصنيف والتسجيل البحرية سواء عند عمل مخططاتها والتفصيلات المختلفة لطرق بنائها والمواصفات اللازم اتباعها في المواد المستخدمة او عند دخولها الخدمة البحرية ونوع الخدمة التي تصلح لها السفينة او عند صيانتها الدورية او حتى عند تعرضها لحادث بحري يستلزم إصلاحها. بعبارة أخرى، بالرغم من التطوير المستمر في تقنية بناء السفن والتقدم بما تشهده صناعة السفن من تكنولوجيا ومحركات ذات سرعات عالية، الا ان المبادئ الاساسية التي تتبعها هيئات الاشراف والتصنيف والتسجيل البحرية بالنسبة لتصنيف السفن باقية ومهمة ويمكن تخليصها في مدى الالتزام بمستوى معين من اشتراطات البناء والتصميم بما يجعل ويضمن صلاحية السفينة للأبحار Vessel Seaworthiness واستمرار عمل السفينة منذ اللحظة الأولى التي دخلت فيها السفينة الخدمة البحرية وحتى خروجها من هذه الخدمة. ونظرا للدور المهم والحيوي التي تقوم به هيئات الاشراف والتصنيف في التأكد من مدى التزام بالسفن تطبيق معايير السلامة البحرية ومنع التلوث البحري والمحافظة على الأرواح والممتلكات والمحافظة على ظروف واحوال الطاقم البحري، فانه سيتم بيان التطور التاريخي الخاص بأنشاء هيئات الاشراف والتصنيف، الية تفويض هيئات الاشراف والتصنيف، وظائف هيئات الاشراف والتصنيف، نبذة عن الاتحاد الدولي لهيئات الاشراف والتصنيف IACS، النسب المئوية للسفن المسجلة لدى هيئات التصنيف الكبرى لسنة 2019 وغيرها.

2. تاريخ انشاء هيئات الاشراف والتصنيف

تجد الإشارة الى انه بدأ تاريخ انشاء هيئات الاشراف والتصنيف الى منتصف القرن الثامن عشر ميلادي عندما كانت التجارة الدولية تعتمد بشكل أساسي ورئيسي على النقل او الشحن البحري (Spreulli, 2007)، حيث كانت الاعمال والتجارة معرضة للخطر

on Behalf of the Administration وهو دليل تفويض هيئات التصنيف والإشراف للقيام بأعمال المعاينة والفحص الفني والتقني للسفن وذلك بتفويض من دولة العلم، والقرار رقم A.789 (19) (on Specifications) on the survey and certification functions of recognized organizations (ROs) acting on behalf of the Administration (the Administration) الخاص بتفويض هيئات الإشراف والتصنيف من قبل دولة العلم لأجراء المعاينات والشهادات نيابة عن دولة العلم. كذلك يكون التفويض بناء على الفقرة XI-1/1 من اتفاقية SOLAS 74 وذلك على النحو التالي (أضواء على إصدارات المنظمة البحرية الدولية، الصادر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مذكرة التفاهم مع المنظمة البحرية الدولية، 2007):

- ان تكون لدى الهيئة المعترف بها موارد وامكانيات كافية من ناحية القدرات التقنية والإدارية والبحثية حتى يمكنها ان تنجز المهام المحددة طبقاً للحد الأدنى من المعايير لهيئة معترف بها تنوب عن الإدارة المعنية، حيث انه من الضروري ان تتأكد دولة العلم من ان الهيئة التي ستقوم بالفحص وإصدار الشهادات تطابق كل المتطلبات الدولية والمحلية الخاصة بالشهادة لان حكومة دولة العلم ستكون مسؤولة عن أي شهادات تصدر بواسطة هيئة التصنيف.

- توفر اتفاق مكتوب بين الإدارة والهيئة المعترف بها يتضمن الحد الأدنى من العناصر التي ورد ذكرها بقرارات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة، او ترتيبات تشريعية مكافئة لإتمام التفويض نيابة عن الإدارة.

- تمد الهيئة المعترف بها بكافة التشريعات الوطنية المناسبة وتفسيراتها، والتي ترتب لأحكام الاتفاقيات الدولية او متطلباتها.

4. وظائف هيئات الإشراف والتصنيف Functions

ان النشاط الأساسي لهيئات الإشراف والتصنيف هو انها تقوم بترتيب عمليات التفتيش وتقديم المشورة والمساعدة لدولة العلم وملاك السفن وذلك فيما يتعلق ببدن السفن والآلات المستخدمة فيها من خلال البناء وغيرها، وفيما يخص بالتأكد من صلاحية السفن للأبحار. ان من ضمن أسباب تفويض هيئات الإشراف والتصنيف قبل دولة العلم هو الكشف على السفن وإصدار الشهادات لما لها من خبرة كبيرة ومختصين مؤهلين في مجال التفتيش على السفن وخاصة فيما يتعلق بمسائل الأمور الفنية والتقنية. معدلات الامن والسلامة والمحافظة على البيئة البحرية وبما يضمن استمرار عمل السفن بدون انقطاع او حجز

بمجال السلامة البحرية ومكافحة التلوث البحري والمحافظة على ظروف واحوال الطاقم البحري وغير ذلك، لذلك، عادة ما تقوم دول العلم بتفويض المسؤولية والسلطات التشريعية الى ما يعرف بهيئات الإشراف والتصنيف Classification Societies، حيث، يتم تفويض عمليات وإجراءات الفحص وإصدار الشهادات الى خبراء متخصصين او الى هيئات تصنيف معينة يتم اختيارها والموافقة عليها من قبل دولة العلم، وقد ذكرت هذه الهيئات في المعاهدات الدولية تحت اسم Recognized Organizations (RO) طبقاً لمعاهدة سلامة الأرواح في البحار لعام 1974 وتعديلاتها (SOLAS Basedow, Wurmnest, 2005)

عرف جبار (2014) هيئات تصنيف السفن على انها" منظمات تخول من قبل دولة العلم للإشراف على بناء وتصميم السفن التي تبحر تحت علم تلك الدولة وفقاً للقواعد الخاصة بهيئة التصنيف ويتوافق مع متطلبات تلك الدولة والاتفاقيات الموقعة من قبلها". يكون إشراف هيئات الإشراف والتصنيف محددًا حسب تخويل او تفويض الدولة، اذ ان هذا الإشراف قد يكون كلياً أو جزئياً. تجد الإشارة الى ان هنالك هيئات معترف بها من قبل المنظمة البحرية الدولية والدول الأعضاء كافة والدول الموقعة على الاتفاقيات البحرية ويتم الاعتراف بالشهادات الصادرة عن هذه الهيئات التي تفوضها دولة العلم وفق الاتفاقيات البحرية، وهنالك هيئات تصنيف غير معترف بها وتكون هذه الهيئات غير مسجلة في المنظمة البحرية الدولية وتمثل مكاتب فحص تعمل في حدود دولة واحدة أو حوض بناء سفن في دولة معينة وتمارس صلاحياتها بتخويل من السلطة البحرية لتلك الدولة (جبار، 2014).

يجوز ويحق لدولة العلم التي تقوم بتفويض مهامها وواجباتها ومسؤولياتها الى هيئات معترف بها عن طريق اصدار تفويض رسمي مكتوب يفوض بموجبه تلك الهيئات، لتقوم بالنيابة عن دولة العلم، بإصدار الشهادات المعنية وأجراء المعاينات والتفتيش والتصنيف وإصدار الشهادات والوثائق ووضع علامات السفن والاعمال القانونية الأخرى التي تطلبها اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية IMO ذات الصلة، ويجب ان يتم الفحص طبقاً لمتطلبات دولة العلم حيث انها المسؤولة عن ذلك التفويض وما ينتج منه كإصدار شهادات وغيره. حيث ان هذا التفويض استناداً الى قرار المنظمة البحرية الدولية IMO رقم (A.739(18) Guidelines) (A.739(18) For the Authorization Acting)

مما يؤثر سلبا على مصاريف تشغيل السفن واستمرارها بالسوق (خلوصي، 2001).

5. الانتقادات حول بعض هيئات الاشراف والتصنيف
ان التصنيف او الدرجة التي تحصل عليها السفينة من هيئات الاشراف والتصنيف تعتبر ذات قيمة دولية معترف بها وأنها تعتبر بمثابة قرينة قانونية على صلاحية السفينة للملاحة وأنها مقبولة في المحاكم وان كانت هذه القرينة قابلة لأثبات العكس، وتتولى مهام تقدير درجة السفينة وتصنيفها هي هيئات الاشراف البحري او شركات تصنيف السفن CLASSIFICATION SOCIETIES (خلوصي، 2001) ومن الأمثلة على هيئات الاشراف والتصنيف هي هيئة تصنيف اللويدز Lloyd's Register of Shipping (LR) ومقرها الرئيسي في لندن وقد تم انشائها في 1760. تجد الإشارة الى ان هيئات الاشراف والتصنيف، تعتمد في نجاحها من عدمه على ما تتمتع به من سمعة ونجاح وامكانيات وقدرات واتساع مجال النشاط على مدى ما تتميز به من خبراء معاينة واشراف ومهندسين للبحوث والتطوير وموظفين تخصص واستقلال وتجرد (Basedow, Wurmnest, 2005).

بالإضافة الى تسجيل السفن وتعيين درجتها وإصدار الشهادات حسب المعايير التي تنص عليها الاتفاقية ذات الصلة، تقوم هيئات الاشراف والتصنيف بتحديد الصلاحية للملاحة والتفتيش الدوري على السفن الخاضعة لأشرافها والكشف على السفينة بعد حصول حادث لها واجراء إصلاحات فيها. بعبارة أخرى، تقوم هيئات الاشراف والتصنيف بالأشراف والمعاينة واصدار شهادات السفن وذلك للتأكد من ان تلك السفن تخضع وتتوافق مع الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO مثال ذلك اتفاقية سولاس SOLAS واتفاقية ماربول MARPOL.

ان وجود هيئات الاشراف والتصنيف ليس فقط لعدم مقدرة بعض دول العلم او انها لا تمتلك المصادر والامكانيات الخاصة بتشغيل خدمات وانظمة الاشراف والمراقبة ومتابعة تنفيذ الاتفاقيات الدولية التي تهتم بمجال السلامة البحرية ومكافحة التلوث البحري والمحافظة على ظروف واحوال الطاقم البحري، بل ان هنالك أسباب أخرى، كذلك لان هذه الهيئات يوجد لها فروع او تمثيل حقيقي في معظم مناطق العالم، بينما، بعض، دول العلم قد لا يتاح لها ذلك او حتى التمثيل

معروفة وذات سمعة جيدة في تطبيق معايير السلامة على السفن التي تشرف عليها او تصنفها، كما ان لها تاريخ كبير وقديم في عمليات تسجيل السفن والاشراف والتفتيش

ان من اهم وظائف هيئات الاشراف والتصنيف (هنري، 2012)

-وضع القواعد والاسس الفنية التي تختص بالتصميم وتشبيد وبناء السفن والاشراف على بناء السفينة ومتطلبات الصلاحية والاتزان لمختلف أنواع واحجام السفن وتكامل الأجزاء الرئيسية للبدن وملحقاته وأداء الطاقة المحركة للسفينة ونظام التوجيه بها والآلات المساعدة ومولدات القوة الكهربائية ونظم المتابعة اثناء البناء والمواد المكونة وطرق تصنيعها واختيارها. -إعطاء السفينة درجة التصنيف الممنوحة لها بعد تجربتها.

-إعطاء شهادات صلاحية الآلات البحرية الخاصة بالسفينة بعد تجربتها.

-اصدار الشهادات وعلى سبيل المثال لا الحصر شهادة السلامة، شهادة قياس الحمولة، شهادة المسؤولية المدنية، شهادة خطوط الشحن الدولية، شهادة الانشاء او بناء السفينة، شهادة الحمولة، شهادة التلوث البحري، شهادة البضائع الخطرة، شهادات السلامة لسفن الركاب، شهادة الشحن، تقارير معاينة فحص السفن وقواعد المعاينات وانواعها.

- تقوم أيضا هيئات التصنيف بدور هام وفعال في مجال البحث والتطوير الذي يساهم مساهمة فعالة في تطوير وتقدير الأسس الفنية والتصميمية والهندسية للسفن مما ينعكس على تطوير صناعة النقل البحري العالمي.

كذلك من بعض وظائف هيئات الاشراف والتصنيف (جبار، 2014) هو تحديد مواصفات المعادن والمواد التي ستستخدم في بناء السفينة، متابعة مراحل البناء وإجراء التصحيحات اللازمة أو إجراء أي تغيير طارئ خلال مرحلة البناء، إجراء كافة الفحوصات اللازمة للسفينة في الحوض الجاف واختبارها واختبار معداتها في الرحلة البحرية التجريبية.

اما ما يخص أنواع المعاينات التي تقوم بها هيئات الاشراف والتصنيف فهي المعاينة السنوية للسفينة Ship Annual Survey ، معاينة الحوض للسفينة Ship Docking Survey ، المعاينة الدورية الخاصة للسفينة Ship Special Periodical Survey ،المعاينة المستمرة للسفينة Ship Continues Survey ، معاينة نصف فترة الاشراف على السفينة Ship Intermediate Survey ، معاينة الإصلاحات للسفينة Ship Repairs Survey ، معاينة شهادات السلامة الحكومية للسفينة Ship Statuary Survey ، وغيرها من المعاينات حسب الحاجة والوقت وما هو مطلوب من السفن له لتحقيق

والفحص والمعاينات بأنواعها المختلف وتقوم بإصدار الشهادات التي تنص عليها الاتفاقيات الدولية وذلك بعد التأكد من استيفاء السفن للمعايير والإجراءات التي تطلبها تلك الاتفاقيات (عميرة، 2019)، كما ان قيام دولة علم السفينة بأسناد مسئوليتها وتفويض هيئات التصنيف والاشراف بخصوص التأكد من مدى التزام السفن بما تطلبه الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO او منظمة العمل الدولية ILO لا يوجد اي مانع او خلاف حوله.

في الواقع وفي بعض الأحيان تم اثبات ولوحظ بان بعض هيئات الاشراف والتصنيف تقوم بإصدار جميع أنواع الشهادات المطلوبة بالنيابة عن دولة العلم ولكن بدون تنفيذ او اجراء معاينات او تفتيش مناسب ودقيق (Mukherjee, 2000)، مما يشكل دليل قوي على الاخطار المحتملة الناجمة من إجراءات التسجيل عند بعض الدول، اذ ان هذه الهيئات تقوم بأعمال وتصرفات من غير المتوقع منها ان تقوم بها. حيث يذهب ملاك بعض السفن لهيئات اشرف وتصنيف غير معترف بها، اذ ان هذه الهيئات تقوم بمنح شهادات رغم عدم استيفاء السفن للمعايير المطلوبة (القاسم، 2021).

من الجدير بالذكر فيما يتعلق بالأعمال والمهام المفوضة الى هيئات الاشراف والتصنيف، فانه من الضروري توضيح ان هذه الهيئات او المؤسسات يمكن فقط تفويضها للقيام بما ذكر، ولكن تبقى المسؤولية على عاتق الإدارة البحرية التابعة للدولة. لذلك بموجب ما صرح به مدير عام التسجيل المفتوح في بهامس ان السفن التي ترفع علم بهامس هي خاضعة للتفتيش والفحص الاجباري مرة كل اثنا عشر شهرا مع إمكانية جعله كل ثلاثة أشهر حسب الظروف 2005 (Barchue)، لكن عبده (2010) ذكر بان السؤال الذي يطرح نفسه كيف يمكن ان يتحقق ويعتمد تفتيش تلك السفن بينما هي اصلاً لم تزور ميناء التسجيل في بهامس قط.

مما تقدم ولسبب او لأخر يمكن القول بان بعض هيئات الاشراف والتصنيف عليها ملاحظات وانتقادات بسبب غياب السيطرة والمراقبة بشكل مباشر او غير مباشر من قبل دولة العلم على التفتيش والمعاينة التي تتم من قبل هيئات الاشراف والتصنيف (Mansell, 2009)، حيث ان بعض دول العلم تعتمد وتصدق بشكل رئيسي واساسي على ما تقوم به هذه الهيئات دون توقيع مذكرة

الرئيسي الحصول على ارباحهم من الأسعار المنخفضة نتيجة نقل البضائع على سفن دون المستوى دون مراعاة ما إذا كانت السفينة تم معاينتها او تفتيشها او تصنيفها

الفنصلي في بعض الأحيان (أبو العينين، 2006)، هذا يتفق مع ما ذكره عميرة (2019) الذي بين ان من ضمن الأسباب التي دعت الى وجود هيئات الاشراف والتصنيف هو بسبب بعد المنطقة التي تمارس فيها السفينة الملاحة البحرية عن الدولة التي ترفع علمها. فاذا ما افترضنا ان هنالك سفينة ترفع علم قبرص، لكنها تمارس الملاحة في البحر الأحمر، فتقوم دولة العلم، قبرص، في هذه الحالة بتفويض او اسناد إجراءات التفتيش على السفن التي ترفع علمها الى هيئة اشرف وتصنيف يكون لها مقر في البحر الأحمر، وبهذه الكيفية تكون دولة العلم بريئة من النقاعس من التأكد من ان سفنها تبحر وفقا للمتطلبات الدولية ذات الصلة. بعض وجهات النظر، مثال ذلك، عميرة (2019)، لاحظوا ان قيام بعض دول العلم Flag States بتفويض واسناد سلطاتها الى جهة فنية تعرف بهيئات الاشراف والتصنيف للتفتيش والتدقيق على السفن التي ترفع علمها للتأكد من اصدار او تجديد الشهادات وتحديد صلاحية السفينة للممارسة الملاحة Seaworthiness، الهدف منه هو ان تبعد دولة العلم نفسها تهمة التساهل في تفتيش سفنها او السفن الأجنبية التي تزور موانئها، وكذلك حتى تثبت ان معايير السلامة وحماية البيئة البحرية من الأمور التي تهتم بها وليس الغرض فقط هو تحقيق منفعة مادية.

لوحظ بان عدد من هيئات الاشراف والتصنيف لديها سمعة غير جيدة وأنها تقوم بإصدار شهادات تبين بان السفينة خاضعة ومنسجمة ومتماثلة مع الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO مثال ذلك اتفاقية سولاس SOLAS واتفاقية ماربول MARPOL او غيرهم، ويتبين بعد ذلك ان هذا التصنيف او الاشراف غير صحيح على ارض الواقع. فمثلاً، إذا كانت السفينة مسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح، يلاحظ ان هذه الهيئات تسمح لهذه السفينة بتنفيذ وتطبيق اقل من الحد الأدنى للتدابير والمعايير التي تفرضها الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، كما ان هذه الهيئات لديها ميل ورغبة وعدم الجدية في أنجاز المهام المترتبة عليها بشكل فعال وبدون بذل الجهد الكبير في عدم التأكد من تنفيذ المعايير المطلوبة او انها في بعض الأحيان تتجاهل وتغض النظر ولا تبالي بتنفيذ واجباتها الأساسية المباشرة بعملها (Mansell, 2009)، لكن، هذا الرأي او التصريح قد لا يناله جانب الصواب وقد لا يصمد وذلك لان هنالك هيئات اشرف وتصنيف عالمية كاللويدز وغيرها Lloyd's Register of Shipping or Bureau Veritas

بشكل فعال من قبل هيئات الاشراف والتصنيف من عدمه. حيث ان عدم مقدرة استعداد هؤلاء الأطراف او فشلهم في التمييز الفعال ضد السفن التي لا تلتزم بالمعايير المطلوب من عدمه يمكن يشجع استمرار السفن دون المستوى ويجعلها تستمر بالتجارة والعمل (Odeke, 2003).

السفن القديمة المسجلة تحت نظام التسجيل المفتوح والتي تم اجراء المعاينة عليها من هيئات تصنيف ضعيفة والتي يعمل عليها بحارة ذات مؤهلات ضعيفة والتي تدار عن طريق إدارات لا تهتم بمواضيع السلامة والامن فأنها من المحتمل ان تعرض الحياة البشرية والبيئة الى اخطار غير مقبولة (Boisson, 1999)، في الواقع انه ليس من السهل أدراك وفهم ومعرفة وتقبل البنوك وشركات التأمين والمشغلين ومستأجرين السفن للاستمرار للقيام بالأعمال التجارية مع مثل إدارة السفن المذكورة. إضافة لذلك، ان من مسؤولية دولة العلم ان تتأخذ المعايير المناسبة للتأكد من سلامة اساطيلها البحرية في عرض البحر متضمنة طاقم السفينة، التدريب، حالة وظروف البحارة، هيكل السفينة، المعدات والصيانة وظروف السفينة وغيرها كثير، ولكن معظم دول التسجيل المفتوح تفشل في تنفيذ هذه الواجبات والبعض الآخر يفشل في تنفيذ التحقيقات الخاصة بحوادث السفن (Fikri, 2007). بنما وهي من أكبر الدول في نظام التسجيل المفتوح لديها تاريخ طويل في تجاهل التزاماتها الدولية لتنفيذ التحقيقات الخاصة بالحوادث التي ترتكبها سفنها وتوضح وتعلل سبب عدم قيامها بذلك هو ان السلطات البنمية البحرية ليس لديها مصادر خاصة بالتحقيق بالحوادث البحرية. لذلك ان المسؤولية النهائية لما ترتكبه السفينة تبقى على عاتق مالك السفينة او الشركة الملاحية وخاصة في حوادث التصادم والتلوث (Coles & Watt 2019).

تجد الإشارة الى انه عند قيام بعض هيئات الاشراف والتصنيف بإصدار نفس الشهادات لنفس السفينة تبيين ان هذه السفينة ليست خاضعة ومنسجمة مع نفس الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية (IMO) (Basedow, Wurmnest, 2005) بعبارة اخرى، بدلا من ان تقوم هيئات التصنيف بالتأكد من ان السفن مطابقة لأحكام وشروط الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO ، لوحظ قيام بعض هيئات التصنيف بالسعي لجني الارباح والفوائد البحرية الدولية IMO من قبل هيئات التصنيف ذات السمعة الغير جيدة سوف يضر في اخر المطاف بملاك السفن اكثر من حصولهم على الفائدة من معاينة وتصنيف سفنهم عن طريق تلك الهيئات وذلك لأنه عند احتجاز سفينة ما وقد تم معاينتها واصدار شهادات لها من قبل

او توفر اتفاق مكتوب بين الإدارة التي تمثل دولة العلم والهيئة المعترف بها والمفوضة اليها مهام الاشراف والتصنيف بشكل يتضمن تنفيذ الحد الأدنى من العناصر والتعليمات التي ورد ذكرها بقرارات المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO ذات الصلة. لذلك ان هيئات الاشراف والتصنيف دائما ما تزود السوق البحري بكمية من السفن دون المستوى التي يتم اجراء تفتيش عليها بشكل بسيط وسهل او بدون بذل الجهد والعناية بذلك. أفضل مثال ودليل على ذلك هو:-

- ناقلة البترول بريستيج Prestige، مسجلة في بهامس، بلغت حمولتها 77000 طن من الزيت الثقيل، غرقت في نوفمبر 2002 بالقرب من السواحل الاسبانية ولوثت حوالي 800 كم طولي من هذا الساحل علما بانه تم اجراء التفتيش والمعاينة عليها بأشهر قليلة قبل وقوع الواقعة (صالح، خفاجي، 2011). كما ان راشد (ابريل 2014) ذكر بان السبب الرئيسي للحادثة هو القرار الغير مدروس نتائجه من العنصر البشري وذلك بسبب عدم سماح السلطات الاسبانية او الفرنسية او حتى البرتغالية للسفينة باللجوء الى أحد الموانئ الاسبانية او الفرنسية او البرتغالية.

- حادثة الناقله Erika. MV Erika هي ناقلة نفط بنيت في اليابان سنة 1975 وكانت تابعة لشركة مسجلة في مالطا لذلك كانت ترفع علمها. كانت الناقله مرغوبة بسبب انخفاض تكاليف خدمتها. كانت شركة توتال آخر من استخدم الناقله للنقل قبل أن تغرق قبالة سواحل فرنسا سنة 1999. أدى غرق الناقله إريكا إلى حدوث كارثة بيئية بسبب تسرب كميات كبيرة من النفط (ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، تاريخ الدخول 2021/4/26). حيث انه ثبت بعد التحقيق ان هيئات الاشراف والتصنيف الخاصة بهذه الناقله تجاهلت دورها الأساسي والحيوي في انجاز الاعمال المؤكل لها القيام بها.

ان الأمثلة المشار اليها أعلاه، ما هي الا جزء بسيط او قليل من بعض حوادث أخرى مشابهه، وان ذلك يعتبر دليل وقرينة واضحة على أداء بعض هيئات الاشراف والتصنيف التي يتم تفويضها للقيام بأعمال خاصة بإجراءات التسجيل كالتأكد من تطبيق المعايير الدولية وإصدار الشهادات ذات الصلة، والتي عادتاً ما يستعين بها نظام التسجيل المفتوح والذي يكون المفتش فيه يردتي قبعة ذات وجهين (Coles & Watt, 2019).

إضافة لما ذكر، بعض الأطراف كالمستأجرين هدفهم

من الاعمال التي تسند اليها او تفوض لها للقيام بها، اي يكون هدفها الرئيسي هو الحصول على الاموال وليس

هيئات تصنيف ذات سمعة غير جيدة سوف يخلق هذا الامر ويؤدي الى وجود مشاكل واضرار بالعلاقة ما بين مالك تلك السفينة وهيئة التصنيف التي عاينت واصدرت الشهادات الخاصة بتلك السفينة (OECD Report, 2001).

في الواقع العملي، يلاحظ بان نتائج حجز السفن التي تنفذ عن طريق مراقبة سلطات دولة الميناء PSC للسفن الاجنبية التي تزور الموانئ، وكذلك حصول بعض الحوادث البحرية التي وقعت مؤخرا، كحادثة Erika على سبيل المثال، يبين ويعطي صورة واضحة بان المعايير واصدار الشهادات التي تصدر للسفن عن طريق هيئات التصنيف بالنيابة عن دولة العلم لا تتوافق وتتماشى مع التوقعات الدولية الخاصة بأنظمة الملاحة والشحن والسلامة الدولية (Fikri, 2007).

6. تقييم أداء هيئات الاشراف والتصنيف بموجب مذكرة تفاهم باريس 1982 وطوكيو 1993

يتضح من الجدول رقم (1-1) الخاص بأداء هيئات التصنيف في مذكرة تفاهم باريس من 2011 الى 2019، وذلك لعميات تفتيش عددها 60 او أكثر وفي غضون ثلاثة سنوات، ان هنالك بعض الهيئات خلال الفترة من 2011 الى 2019 ذات أداء عالي High مثال ذلك هيئة التصنيف الامريكية ABS، وهيئة التصنيف الايطالية BV، وهيئة التصنيف الإنكليزية LR، وغيرهم. وهذا انما يدل على اهتمام وجدية عمل تلك الهيئات وأنها تقوم بواجباتها على أكمل وأفضل وجه، حيث انها تقوم بتنفيذ ومراعاة ما نصت عليه المعاهدات والمتطلبات الدولية ذات الصلة. بينما نجد، في نفس التقرير وخلال نفس الفترة الزمنية، ان البعض الاخر من هيئات الاشراف والتصنيف ذو أداء متوسط Medium مثال ذلك هيئة التصنيف البولندية PRS، وهيئة التصنيف الكرواتية CRS، وهيئة التصنيف الهندية IRS، وغيرهم. وهذا انما يدل على ان تلك الهيئات تقوم بواجباتها ولكن لم تصل الى درجة الامتياز او الجدية التي ارادتها المعاهدات التي تصدرها IMO & ILO، لذلك من المحتمل ان تتعرض السفن، التي تقوم على أشرفها وتصنيفها وإصدار شهاداتها واجراء معايناتها هذه الهيئات، بالحجز او التأخير وتكون بالتالي تحت القائمة

التأكد من التزام السفن بأحكام وشروط الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO حيث ان بعض هيئات الاشراف والتصنيف تشترط متطلبات قليلة او منخفضة في الامور والمواضيع الخاصة بالمحافظة على البيئة البحرية وذلك من اجل جذب الكثير من ملاك السفن والسفن ذات الحمولات العالية للتسجيل تحت اشراف هذه الهيئات، وقد انتشرت في الفترة الأخيرة أكثر من 50 هيئة تصنيف لا يلتزم بعضها بالمعايير والنظم الدولية ذات الصلة وأنها تقبل السفن دون المستوى (أبو العينين، 2006).

أضف لذلك ان من العوامل والظروف التي ساعدت على استمرار عمل تلك الهيئات وتواجدها بالسوق البحري هو انه لا يوجد قانون يقيض عمل تلك الهيئات في حالة عدم جديتها بالعمل او استلام مبلغ من المال من ملاك السفن وذلك لتجنب التدقيق والتركيز على السفن التي تزور الموانئ او غيرها. على ضوء ذلك، بعض فقهاء القانون مثل (Mandaraka- Sheppard 2001) ذكر " ان النقص في وجود نظام تشريعي قانوني خاص يسمح بمعاينة هيئات التصنيف ويحاسبها على انجاز عملها بحيث لا يكون الغرض من وجود تلك الهيئات التنافس بل يكون وجودها اكثر صرامة ودقة في تنفيذ وتطبيق المعايير الدولية الخاصة بالتفتيش على امور السلامة على السفن والمحافظة على البيئة البحرية بحيث يسمع لتلك السفن في البقاء في السوق الملاحي." من اجل عدم ابعاد هذا النوع من هيئات التصنيف من السوق الملاحي، فأنها تقوم بوضع شروط ومتطلبات خاصة بالاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO ولكن تكون شروطها قليلة وخفيفة اذا ما قورنت بهيئات التصنيف الدولية ذات السمعة العالية والحريصة على تطبيق الاشتراطات التي تطلبها الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO حيث ان هيئات التصنيف الجديدة بداءة في اجتذاب الاعلام والملاك من الهيئات الكبيرة ذات التاريخ الطويل وذلك للهروب من المصاريف الباهظة في الإصلاحات التي تطلبها هيئات الاشراف والتصنيف الكبيرة لكي يتم التأكد من استيفاء السفينة للاتفاقيات الدولية ذات الصلة، كما ان رسوم فحص السفن وإصدار الشهادات من هيئات التصنيف الكبيرة تكون عالية مقارنة بالهيئات الجديدة.

في الواقع، ان التساهل والتخفيف في تطبيق الشروط والمتطلبات الخاصة بالاتفاقيات التي تصدرها المنظمة الرمادية Gray List المشار اليها في مذكرة تفاهم باريس 1982.

جدول رقم (1-1) أداء هيئات التصنيف في مذكرة تفاهم باريس 2011 الى 2019

Recognized Organization	RO	Performance level 2017-2019	Performance level 2014-2016	Performance level 2011-2013
American Bureau of Shipping	ABS	High	High	High
DNV GL AS	DNVGL	High	High	High
Lloyd's Register	LR	High	High	High
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	High	High	High
Bureau Veritas	BV	High	High	High
RINA Services S.p.A.	RINA	High	High	High
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	High	High	High
Korean Register of Shipping KRS	KRS	High	High	High
China Classification Society	CCS	High	High	High
Turkish Lloyd	TL	High	High	High
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	High	Medium	High
Phoenix Register of Shipping	PHRS	Medium	Medium	Medium
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	Medium	Medium	Medium
Croatian Register of Shipping	CRS	Medium	Medium	Medium
National Shipping Adjuster Inc.	NASHA	Medium	Low	N/A
Dromon Bureau of Shipping	BDS	Medium		N/A
Indian Register of Shipping	IRS	Medium	Medium	Medium
Isthmus Bureau of Shipping, S.A.	IBS	Medium	Medium	Medium
Intermaritime Certification Services, ICS Class	ICS	Medium	Medium	Medium
Macosnar Corporation	MC	Medium	Medium	Medium
Overseas Marine Certification Services	OMCS	Medium	OMCS	Medium
United Registration and Classification of Services	URACOS	Medium	N/A	N/A
Maritime Bureau of Shipping	MBS	Medium	Medium	Medium
International Naval Surveys Bureau	INSB	Medium	Medium	Medium
Bulgarian Register of Shipping	BRS	Medium	Medium	LOW
Maritime Lloyd - Georgia Low	ML	Low	Medium	Medium
Mediterranean Shipping Register	MSR	Low	N/A	N/A
Veritas Register of Shipping Ltd	VRS	Low	low	Medium
Shipping Register of Ukraine	SRU	Low	Low	Medium
Other	OTHER	Low	Medium	Medium
International Register of Shipping	IS	Very low	Low	Low
Panama Shipping Registrar Inc.	PSR	Very low	N/A	N/A
Columbus American Register	COLAMR EG	Very low	Medium	N/A

Source: Paris Mou, 2020

Note: In this table only Recognized Organizations that had 60 or more inspections in a 3-year period are taken into account.

ان التحليل او التقييم المشار اليه اعلاه بخصوص أداء هيئات التصنيف في مذكرة تفاهم باريس 2011-2019 يمكن استخدامه والاستعانة به في بيان أداء هيئات التصنيف في مذكرة تفاهم طوكيو المشار اليها في الجدول رقم (1-2) الموضح ادناه مع زيادة الفترة الزمنية من 2009 الى 2020. حيث توجد هنالك هيئات ذات أداء عالي او متوسط او منخفض او مختلط وذلك خلال فترات زمنية مختلفة.

في نفس التقرير وخلال نفس الفترة الزمنية، ان البعض الاخر من هيئات الاشراف والتصنيف ذو أداء منخفض Low مثال ذلك هيئة التصنيف الجورجية ML، وهيئة التصنيف الأكرانية SRU، وغيرهم. هذا في الواقع يشير الى عدم اهتمام ومراعاة هذه الهيئات الى المعايير التي يفرضها القانون الدولي ذات الشأن بالسلامة البحرية ومنع التلوث البحري وظروف وعيشة وتأهيل اطقم السفينة، ولذلك ان تصرف هذه الهيئات حيال تفتيش ومعاينة السفن قد يعرض الأخيرة الى الحجز وجعلها في القائمة من الرمادية List Gray الى السوداء Black List التي تقرضها مذكرة تفاهم باريس 1982 على السفن الزائرة لموانئها، كما يلاحظ من الجدول المذكور بان هنالك هيئات ذات أداء منخفض جدا Very low وهذا ما تم ملاحظته في الفترة من 2017 الى 2019 لدى هيئة تصنيف بنما PSR وهيئة تصنيف كولومبو COLAMREG، وهذا بالتأكيد قد يعرض سفن تلك الهيئات الى التفتيش الموسع ومن ثم الحجز، في حالة اكتشاف عيوب خاصة بذلك، ووضعها في القائمة السوداء Black List التي تصدرها مذكرة تفاهم باريس 1982، كما قد يعرض دولة علم تلك السفن الى المسائلة عن سبب عدم اهتمامها بالسفن التي تحمل جنسيتها وترفع علمها وعدم وجود اشراف ومراقبة دقيقة عليها، ومن المحتمل قد ترفض تلك السفن من الدخول للموانئ التي تشرف عليها مذكرة تفاهم باريس Paris Mou 1982 ولذلك يمكن القول بان بعض الهيئات، قد تكون هذه الهيئات أحدها، لا تقوم بالتأكد من ان السفن مطابقة لأحكام وشروط الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO، وقد يكون هدفها الأساسي هو السعي لجني الارباح والفوائد من الاعمال التي تسند اليها او تفوض لها للقيام بها، اي يكون هدفها الرئيسي هو الحصول على الاموال وليس التأكد من التزام السفن بأحكام وشروط الاتفاقيات التي تصدرها المنظمات الدولية.

جدول رقم (2-1) أداء هيئات التصنيف في مذكرة تفاهم طوكيو 2020

Recognized Organization	Performance level 2009-2011	Recognized Organization	Performance level 2012-2014	Performance level 2015-2017	Performance level 2018-2020
Panama Maritime Documentation Services	Medium	Overseas Marine Certification Services	High	High	high
Panama Register Corporation	High	Intermaritime Certification Services, S.A.	High	High	high
Vietnam Register	High	Isthmus Bureau of Shipping	High	High	high
Panama Maritime Surveyors Bureau Inc	High	Indian Register of Shipping	High	High	high
Universal Shipping Bureau	High	Panama Maritime Documentation Services	High	High	high
Indian Register of Shipping	High	DNV GL AS	High	High	high
Panama Shipping Registrar Inc.	High	Vietnam Register	High	High	high
Intermaritime Certification Services, S.A.	High	CR Classification Society	High	High	high
China Corporation Register of Shipping	High	Russian Maritime Register of Shipping	High	High	high
Russian Maritime Register of Shipping	High	Germanischer Lloyd	High	N/A	
Nippon Kaiji Kyokai	High	Bureau Veritas	High	High	high
Lloyd's Register	High	American Bureau of Shipping	High	High	high

Recognized Organization	Performance level 2009-2011	Recognized Organization	Performance level 2012-2014	Performance level 2015-2017	Performance level 2018-2020
Bureau Veritas	High	Nippon Kaiji Kyokai	High	High	high
American Bureau of Shipping	High	Det Norske Veritas	High	N/A	
Germanischer Lloyd	High	Lloyd's Register	High	High	high
Det Norske Veritas	High	Korean Register of Shipping	High	High	high
Registro Italiano Navale	High	China Classification Society	High	High	high
Korean Register of Shipping	High	Registro Italiano Navale	High	High	high
China Classification Society	High				

Source: Tokyo Mou, 2020

7. نسب السفن المسجلة لدى هيئات التصنيف الكبرى لسنة 2019

ان بعض هيئات الاشراف والتصنيف، مثل، Bureau Veritas، هي من قامت بإنشاء وتكوين الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS) وذلك لمتابعة شؤون التصنيف والتطوير وسجل السفن والبحث الفني والالتزام بالقواعد ووضع الشروط اللازمة للانضمام الى عضوية الاتحاد المذكور، وهذه الشروط لا تنطبق على هيئات الاشراف الكبير، ولكن هنالك شروط للحصول على صفة العضو المنتسب Associate Members كمارسة واكتساب الخبرة في التصنيف والتسجيل البحري وهي ان تكون المدة 15 سنة ووجود عدد 750 سفينة أعالي بحار

Recognized Organization	Performance level 2009-2011	Recognized Organization	Performance level 2012-2014	Performance level 2015-2017	Performance level 2018-2020
Union Bureau of Shipping	Low	Sing Class International Pte Ltd	Medium	n/a	Medium
Korea Classification Society (former Joson Classification Society)	Medium	Polski Rejestr Statkow	Medium	Medium	n/a
Universal Maritime Bureau	Medium	Croatian Register of Shipping	Medium	Medium	Medium

Recognized Organization	Performance level 2009-2011	Recognized Organization	Performance level 2012-2014	Performance level 2015-2017	Performance level 2018-2020
International Register of Shipping	Medium	Sing-Lloyd	Medium	Medium	Medium
Maritime Technical Systems and Services	Medium	Korea Classification Society (former Joson Classification Society)	Medium	high	Medium
International Ship Classification	Medium	Universal Maritime Bureau	Medium	high	n/a
Croatian Register of Shipping	Medium	International Naval Surveys Bureau	Medium	n/a	n/a
Biro Klasifikasi Indonesia	Medium	Universal Shipping Bureau	Medium	N/a	n/a
Panama Bureau of Shipping	Medium	International Ship Classification	Medium	Medium	Medium
Global Marine Bureau	Medium	Union Bureau of Shipping	Medium	high	Medium
International Naval Surveys Bureau	Medium	Biro Klasifikasi Indonesia	Medium	high	Medium
Overseas Marine Certification Services	Medium	Panama Shipping Registrar Inc.	Medium	Medium	n/a
INCLAMAR (Inspection Classification Maritime, S. de. R.L.)	Medium	International Register of Shipping	Medium	Medium	Medium
Isthmus Bureau of Shipping	Medium	Global Marine Bureau	High	Medium	n/a

جدول (3-1) هيئات التصنيف الكبرى ونسبة وحمولات السفن المسجلة بها لسنة 2019

النسبة المئوية %	الحمولة الوزنية بالمليون طن DWT	السفن المصنفة	هيئة التصنيف
12.99%	304.5	7212	LR هيئة الويزر للتسجيل
13.59%	404.3	7541	NK هيئة الاشراف اليابانية
14.46%	385.6	8025	ABS امريكان بيرو
16.13%	361.8	8949	DNV + هيئة الاشراف النرويجية GL هيئة الويزر الألمانية
17.59%	189.1	9761	BV بيرفيرتاس الفرنسية
6.68%	176.1	3704	CCS هيئة الاشراف الصينية
3.49%	99.2	1932	KR هيئة الاشراف الكورية
4.47%	13.7	2482	RS هيئة الاشراف الروسية
6.82%	47.4	3787	RINA هيئة الاشراف الإيطالية
2.49%	19.9	1381	IRS هيئة الاشراف الهندية
69%	9.6	377	PRS البولندية هيئة الاشراف
60%	2.5	330	CRS هيئة التصنيف الكرواتية
100%	2013.7	55481	الاجمالي

التقرير السنوي لسنة 2019 والصادر من الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS)

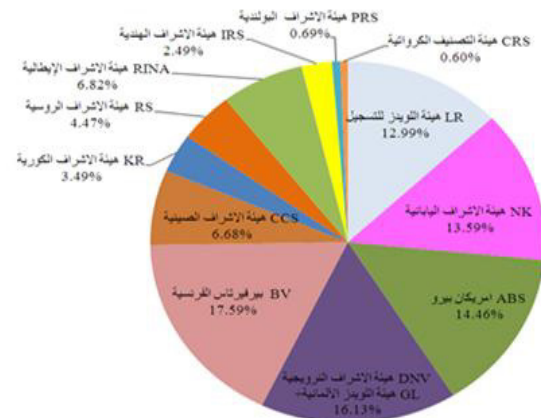
Source: <https://www.iacs.org.uk/media/6984/>

ان المنظمة البحرية الدولية IMO اعترفت عام 1969 بهذا الاتحاد كمنظمة غير حكومية استشارية قادرة على تطبيق قواعد المنظمة البحرية الدولية (النحراوي، 2008) وذلك فيما يخص المحافظة والتأكد وتحسين وتطبيق المعايير الدولية الخاصة بالسلامة والبيئة البحرية للنقل او الشحن البحري والتأكد من ان البحار نظيفة وخالية من التلوث (مثال ذلك تنفيذ هيئات الاشراف العالمية للمعاهدات ذات الصلة بما تتضمنه اتفاقية 66 LOAD LINE ل، MARPOL 73/75، SOLAS وغيرها) والاعتماد برأيها واستشارتها عند عملية التصميم والبناء (النحراوي، 2008). ان الهدف من هذا الاتحاد هو فرض ووضع الجودة الخاصة بسياسات عمل اعضاء الاتحاد وكذلك محاولة منع ملاك السفن من الانتقال من دولة عضو في هذا الاتحاد الى دولة اخرى (Honka, 1994) ان هذا الاتحاد يعمل جنبا بجنب مع المنظمة البحرية الدولية والتشريعات واللوائح ذات الصلة، حيث يلعب الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS) دورا مهما واساسيا مع صناعة النقل البحري من اجل تحقيق افضل تنفيذ للمعايير والمتطلبات الدولية ذات الصلة وللقضاء على تواجد وانتشار السفن دون المستوى التي تسبب مشاكل واحداث كثيرة تضر البيئة البحرية (Spremluli, 2007). طبقاً لمذكرة تفاهم باريس وخلال الفترة من 2011 الى 2019، وذلك لعميات تفتيش عددها 60 او اكثر وفي

(فوق 100 طن حمولة كلية مسجلة) مصنفة لدى هيئات التصنيف وغيرها، او شروط للحصول على عضوية كاملة Full Membership كالمشاركة الفعالة في اعمال الاتحاد الدولي IACS وممارسة اعمال التصنيف والمعاينات لمدة 30 سنة ووجود 1500 سفينة (فوق 100 طن حمولة كلية مسجلة) مصنفة لدى هيئات التصنيف وغيرها. تجد الإشارة لوجود حوالي 50 هيئة تصنيف وتفتيش على مستو العالم (النحراوي، 2008) الا انه فقط عشرة هيئات تصنيف هي التي تكون وتشكل الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS) بالإضافة لذلك تشير الاحصائيات الى ان العشر هيئات المكونة للاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS).

يوضح الجدول رقم (3-1) ان اكثر من 90% من سفن العالم مسجلة في هيئات اشراف وتصنيف اعضاء في الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS)، وتعتبر هيئة بيرفيرتاس الفرنسية BV هي اكبر تلك الهيئات اذ تغطي 17.59% من اجمالي السفن المصنفة لدى هيئات الاشراف، تليها هيئة الاشراف النرويجية DNV+ هيئة الويزر الألمانية GL بنسبة 16.13%، كما ان الشكل رقم (1-1) الموضح ادناه يوضح سيطرة هيئات الاشراف والتصنيف المكونة للاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS) على معظم سفن الاسطول العالمي، حيث لم يتوفر التقرير لعام 2020 على موقع الاتحاد المذكور (IACS).

الشكل رقم (1-1) النسب المئوية للسفن المسجلة لدى هيئات التصنيف الكبرى لسنة 2019



(Source: IACS, 2019)

او غير مباشر من قبل دولة العلم على التفتيش والمعاينة التي تتم من قبل هيئات الاشراف والتصنيف. حيث ان بعض دول العلم تعتمد وتصدق بشكل رئيسي واساسي على ما تقوم به هذه الهيئات دون توقيع مذكرة او توفر اتفاق مكتوب بين الإدارة التي تمثل دولة العلم والهيئة المعترف بها والمفوضة اليها مهام الاشراف والتصنيف

4- النقص في وجود نظام تشريعي قانوني خاص يسمح بمعاينة هيئات التصنيف ويحاسبها على انجاز عملها بحيث لا يكون الغرض من وجود تلك الهيئات التنافس بل يكون وجودها أكثر صرامة ودقة في تنفيذ وتطبيق المعايير الدولية الخاصة بالتفتيش على امور السلامة على السفن والمحافظة على البيئة البحرية بحيث يسمع لتلك السفن في البقاء في السوق الملاحي

5- 90% من سفن العالم مسجلة في هيئات اشراف وتصنيف أعضاء في الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف (IACS)، وتعتبر هيئة بيرفرتاس الفرنسية BV هي أكبر تلك الهيئات اذ تغطي 17.59% من اجمالي السفن المصنفة لدى هيئات الاشراف

6- من خلال تجارب السنوات الماضية في هذا الموضوع، لوحظ بان عدد من هيئات التصنيف لديها سمعة غير جيدة وأنها تقوم بإصدار شهادات تبين بان السفينة خاضعة ومنسجمة ومتماثلة مع الاتفاقيات التي تصدرها المنظمة البحرية الدولية IMO مثال ذلك اتفاقية سولاس SOLAS واتفاقية ماربول MARPOL او غيرهم، ويتبين بعد ذلك ان هذا التصنيف او الاشراف غير صحيح على ارض الواقع.

7- بعض دول العلم وملاك السفن - لأسباب مختلفة - لا يقومون بالتزاماتهم المنصوص عليها في الاتفاقيات والمعاهدات الدولية ويرجع ذلك الى بعض هيئات الاشراف والتصنيف التي تعتمد على بعض الدول لديها، الامر الذي يؤدي الى جعل تلك السفن تبحر وهي بحالة غير امانة مما يهدد سلامة الأرواح في البحار والبيئة البحرية ويعرض حياة الكثير للخطر او الفقد او الإصابة او الموت.

المراجع

- أبو العينين، عصام (2006). دراسة قدمت لنيل درجة الماجستير في تكنولوجيا النقل البحري من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بالإسكندرية.
- أصدقاء على إصدارات المنظمة البحرية الدولية، الصادر عن مجمع المنظمة البحرية الدولية،

غضون ثلاثة سنوات، لوحظ بان هنالك بعض هيئات الاشراف والتصنيف ذات أداء عالي High مثال ذلك هيئة التصنيف الامريكية ABS، وهذا انما يدل على اهتمام وجدية عمل تلك الهيئات وأنها تقوم بواجباتها على أكمل وأفضل وجه، بينما نجد، في نفس التقرير وخلال نفس الفترة الزمنية، ان البعض الآخر من هيئات الاشراف والتصنيف ذو أداء متوسط Medium مثال ذلك هيئة التصنيف البولندية PRS، وهيئة التصنيف الكرواتية CRS، وهيئة التصنيف الهندي IRS، وغيرهم. وهذا انما يدل على ان تلك الهيئات تقوم بواجباتها ولكن لم تصل الى درجة الامتياز او الجدية التي ارادتها المعاهدات التي تصدرها IMO & ILO، في نفس التقرير وخلال نفس الفترة الزمنية، ان البعض الآخر من هيئات الاشراف والتصنيف ذو أداء منخفض Low مثال ذلك هيئة التصنيف الجورجية ML، وهيئة التصنيف الأوكرانية SRU، وغيرهم. هذا في الواقع يشير الى عدم اهتمام ومراعاة هذه الهيئات الى المعايير التي يفرضها القانون الدولي ذات الشأن بالسلامة البحرية ومنع التلوث البحري وظروف وعيشة وتأهيل اطقم السفينة، ولذلك ان تصرف هذه الهيئات حيال تفتيش ومعاينة السفن قد يعرض الأخيرة الى الحجز وجعلها في القائمة من الرمادية Gray List الى السوداء Black List التي تفرضها مذكرة تفاهم باريس 1982 على السفن الزائرة لموانئها.

8. النتائج

1- يتم تفويض عمليات وإجراءات الفحص وإصدار الشهادات الى خبراء متخصصين او الى هيئات تصنيف معينة يتم اختيارها والموافقة عليها من قبل دولة العلم، وقد ذكرت هذه الهيئات في المعاهدات الدولية تحت اسم (Recognized Organizations RO) طبقاً لمعاهدة سلامة الأرواح في البحار لعام 1974 وتعديلاتها SOLAS.

2- من اهم وظائف هيئات الاشراف والتصنيف هو وضع القواعد والاسس الفنية التي تختص بالتصميم وتشبيد وبناء السفن والاشراف على بناء السفينة ومتطلبات الصلاحية والاتزان لمختلف أنواع واحجام السفن وتكامل الأجزاء الرئيسية للبدن وملحقاته وأداء الطاقة المحركة للسفينة ونظام التوجيه بها والآلات المساعدة ومولدات القوة الكهربائية ونظم المتابعة اثناء البناء والمواد المكونة وطرق تصنيعها واختيارها.

3- بعض هيئات الاشراف والتصنيف عليها ملاحظات وانتقادات بسبب غياب السيطرة والمراقبة بشكل مباشر

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل
البحري، مذكرة التفاهم مع المنظمة البحرية الدولية،
2007.

ويكيبيديا، الموسوعة الحرة، تاريخ الدخول
2021/4/26.

- Basedow J. & Wurmnest W. (2005). Third-Party Liability of Classification Societies A Comparative Perspective, Springer, Berlin, Germany.
- Barchue, L. D. (2005). Making a case for the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, Retrieved May 07, 2021 from the World Wide Web: World Maritime University, Malmö, Sweden.
- Baltic and International Maritime Council (2005). Working to combat standard shipping, BIMCO Review 2005, pp. 155 – 156, London, UK.
- Boisson, P., Safety at Sea-Policies Regulations and International Law (Bureau Veritas-Paris), 1999.
- Coles, Richard. Ship Registration: Law and Practice. Lloyd's of London Press, London, 2002.
- Coles, R. & Watt, E. (2019). Ship Registration: Law and Practice, 3rd Edition informal Law from Routledge, London.
- Fikri, I. (2007). FLAG STATE CONTROL an Overview and its Relationship with Port State Control, A dissertation submitted to the World Maritime University in partial fulfilment of the requirements for the award of the degree of master of science In MARITIME AFFAIRS (MARITIME SAFETY AND ENVIRONMENTAL ADMINISTRATION).
- Hand, M. (2005, Nov. 3). Flags of Convenience are assisting criminals. Lloyds List, P.2.
- النحراوي، ايمن (2008). الاسطول التجاري الإسكندرية للكتاب.
- المقطادي، عادل علي (2011). القانون البحري، الطبعة الخامسة، دار الثقافة والنشر والتوزيع، عمان، الأردن.
- القاسم، معتصم شمس الدين (2021). الرقابة البحرية، دار المصورات للنشر والطباعة والتوزيع، الطبعة الأولى، الخرطوم، السودان.
- جبار، مهدي درويش (بريل 11، 2014). هيئات تصنيف السفن والمتطلبات العالمية، مجلة الزمان.
- خلوصي، مدحت (2001). السفينة والقانون البحري. الشنهابي للطباعة والنشر، الإسكندرية، مصر.
- صالح، خفاجي (2011). أهمية الموانئ الامنة للحد من التلوث البحري، مجلة الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، العدد 19، الإسكندرية، مصر.
- عميرة، سعيد (2019). الإجراءات القانونية لتفتيش البواخر. دار الاعصار العلمي للنشر والتوزيع، الطبعة العربية الأولى، عمان، الأردن.
- عبده، ماجد (يناير 2010). تطبيقات إدارة دولة العلم وعلاقتها بتسجيل السفن. مجلة الجمعية العربية للملاحة، العدد 24، الإسكندرية، مصر.
- هنري، كليوباترا (2012). إرشادات بشأن تنفيذ اتفاقية العمل البحري 2006 والضمان الاجتماعي للبحارة. مكتب العمل الدولي، جنيف.

- Honka, H., “The Classification System and ITS Problems with Special Reference to the Liability of Classification Societies”, (1994) 19 Tulane Maritime Law Journal, pp. 1-36.
- IACS Website, 2019
- Mansell, J. (2009). Flag State Responsibility.
- Spring Dordrecht Heidelberg London New York
Mandaraka-Sheppard, A. Modern Admiralty Law. Cavendish Publishing Limited, London, 2001.
- McClean, D. (1995). The Conflict of Laws. The Late J. H. C. Morris, 4th Edition, London.
- Mukherjee, P. K. (2000). New horizons for Flag States. Maritime Review 2000, (pp. 110- 114).
- Odeke, A. (2003). Bareboat Charter (Ship) Registration. KLUWER LAW INTERNATIONAL , THE HAGUE/ LONDON/ BOSTON
OECD Report, 2001. The Cost to Users of Substandards Shipping. Available at online.
- Paris Mou Website, 2020
- Spemulli, J. (2007). Classification and Statutory Surveys, First Edition, Lloyd’s Register, London.
Tokyo Mou Website, 2020 .
- Ulstrup, A. (2005). Port State Control. Unpublished lecture handout. World Maritime University. Malmo, Sweden.
www.iacs.org.uk

قواعد النشر بالمجلة العلمية للجمعية العربية للملاحة

ترحب المجلة بنشر الأبحاث باللغتين العربية والإنجليزية، في حدود 10 إلى 18 صفحة وبحد أقصى 4500 كلمة شاملة المستخلصات والمراجع والأشكال، وتقدم الأبحاث من ثلاث نسخ مع نسخة إلكترونية على عنوان الجمعية.

تكتب الأوراق البحثية بينط (Times New Roman) بحجم 12 نقطة عادي للأبحاث باللغة الإنجليزية وحجم 14 نقطة عادي للأبحاث باللغة العربية والعناوين الرئيسية بحجم 14 نقطة ثقيل (Bold) والعناوين الفرعية بحجم 12 نقطة ثقيل (Bold).

تقبل الأبحاث الأصلية التي لم يسبق نشرها على مسؤولية الباحث، وتحتفظ المجلة بحقوق النشر كاملة.

لغة النشر

تقبل الأبحاث باللغة العربية والإنجليزية مع إعداد مستخلص عربي وإنجليزي في حدود 150 كلمة تلخص أهم نقاط البحث وتوصياته.

الجدول والأشكال التوضيحية

يجب ترقيم جميع الجداول والأشكال بالترتيب مع كتابة عنوان ومصدر كل منها وبحد أقصى 15 شكل بحالة جيدة بحيث يمكن قراءة محتوياتها عند تصغيرها بعرض 10 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 1978 وشُهرت برقم 69 / 667 وانضمت لعضوية الإتحاد الدولي لجمعيات الملاحة في 1980

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 الربع سنوية "الملاح" والمجلة النصف سنوية فى يناير ويوليو 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 السنوي للمصريين (100 جنيهاً) ، (50 جنيهاً) للأعضاء فوق سن الستون.
- الإشتراك السنوي للعضو خارج جمهورية مصر العربية (100 دولار أمريكى).

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

(100 جنيهاً) للمصريين و(100 دولار أمريكى) غير المصريين ويسدد مرة واحدة فقط.