

رقابة دولة الميناء
وتطوير نظم التفتيش على السفن

ربان / عمرو محمد الدمرداش

ماجستير فى تكنولوجيا النقل البحرى إدارة عمليات الأسطول والسلامة البحرية عنوان الرسالة "اتفاقية العمل البحرى الموحد ٢٠٠٦ وإمكانية التطبيق فى مصر"

ومحاضر بكلية النقل البحرى

بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

Abstract

The shipping industry, an industry with a global nature, has gone through many profound structural changes with regard to the conduct of ships and administration. Open register system had an effect on the working and living conditions of seafarers and /or the management of the ship, which led to the emergence of seafarers problems related to working and living conditions, and other problems for the port state which is under the threat of the substandard vessels, which do not comply with the international requirements. There were many actions and agreements adopted by the countries of memoranda of understanding and international organizations to create stricter regulations to resolve those problems. This paper exposed to some of these procedures and show that there is variation in treatment during safety inspections.

المستخلص

إنّ صناعة النقل البحري صناعة ذات طابع عالمي، وقد شهدت تغييرات هيكلية عميقة كثيرة فيما يتعلق بتسيير السفن والإدارات، كما أن التسجيل المفتوح في دول أعلام الموائمة قد أثر على ظروف عمل ومعيشة البحّارة و/أو على إدارة السفينة الخارجية مما أدى إلى ظهور مشاكل للبحارة تتعلق بظروف العمل والمعيشة، ومشاكل أخرى لدول الميناء وجعلها تحت تهديد السفن دون المستوى التي لا تلتزم بالمتطلبات الدولية، وكان هناك العديد من الإجراءات والاتفاقيات التي اتخذتها دول مذكرات التفاهم والمنظمات الدولية، وخلق أنظمة أكثر صرامة لحل تلك المشاكل. تتعرض هذه الورقة البحثية لبعض هذه الإجراءات وتبين أن هناك تفاوت في المعاملة خلال عمليات التفتيش على السلامة.

رقابة دولة الميناء

وتطوير نظم التفتيش على السفن

1- مقدمة

العديد من التغييرات قد طرأت على صناعة النقل البحري، ومع ظهور التسجيل المفتوح في دول أعلام الموائمة وعدم امتثال بعض السفن للمتطلبات الدولية أدى إلى ظهور مشاكل للبحارة تتعلق بظروف العمل والمعيشة، ومشاكل أخرى لدول الميناء وكان هناك العديد من الإجراءات التي اتخذتها الدول والمنظمات الدولية لحل تلك المشاكل.

إنها حقيقة أن معظم أهم الدول التي تسجل السفن على مستوى العالم قد أصبحوا كذلك بسبب جذبهم للسفن التي تنتمي إلى فئة ملكية المنفعة والتي لا تهتم بالامتثال للمتطلبات الدولية.

2- دول الميناء تحت التهديد:

مع كثرة التسجيل المفتوح، وعدم امتثال العديد من السفن للمتطلبات الدولية، فما زالت البيئة البحرية لدول الميناء تحت تهديد السفن دون المستوى وتتعرض للمخاطر بصفة مستمرة، فعلى سبيل المثال سفينة الشحن القديمة فيدرا FEDRA التي ترفع علم ليبيريا البالغة من العمر 24 عاما والتي جنحت على الجانب الأوربي لجبل طارق في 10 أكتوبر عام 2008 حيث بدأت الدراما في وقت متأخر من صباح اليوم السابق عندما تعرضت السفينة لعطل في الماكينات الرئيسية وجر المخطاف حتى أنها اقتربت بشكل خطير من البر، وبرغم جهود قاطرتان لتأمين السفينة التي أصيبت بالشلل والمحافظة عليها بعيدا عن البر بواسطة حبال القطر ولكن هذه المحاولات فشلت مرارا وتكرارا، ثم انقطع المخطاف وارتطم مؤخر السفينة بصخور Europa Point على البر، كما أن الجهود المبذولة لإصلاح محرك السفينة أثبتت عدم جدواها.

السفينة لديها تاريخ تفتيش متقلب وكان آخر احتجاز للسفينة في أغسطس من نفس العام بواسطة مفتشي رقابة دولة الميناء الصينيين، والذين أقروا بوجود 18 وجه من أوجه القصور وكان من بينهم ثلاثة أوجه قصور تتعلق بأنظمة دفع السفينة والماكينات المساعدة، كما أن عمليات التفتيش التي سبقت الكارثة من عام 2008 وجدت العديد من أوجه القصور. (Noire, 2011)

وقد تم شطب السفينة من هيئة التصنيف الألمانية في 24 أكتوبر عام 2008. ذلك التهديد المستمر يحفز الدول التي تتأثر بتلك المشاكل لتجديد النداء لنظام تحكم ومراقبة أكثر صرامة من خلال نظام رقابة دولة الميناء.

3- رقابة دولة الميناء:

إن المسؤولية عن ضمان توافق السفن مع القواعد والنظم الدولية (كالاتفاقيات والقوانين الدولية والوطنية) تقع على عاتق المالك والربان ودولة العلم. بعض دول العلم قد فشلت بالفعل في الوفاء بالتزاماتها الواردة في الاتفاقيات والقوانين الدولية المتفق عليها، والذي تسبب في ظهور بعض السفن التي تبحر في حالة غير آمنة، مهددة بذلك حياة الأفراد والبيئة البحرية. إن رقابة دولة الميناء هو نظام من إجراءات التفتيش المتناغمة والذي صمم لاستهداف السفن دون المستوى لاستبعادها في نهاية المطاف. (pomorci.2011)

إن إجراءات التفتيش التي تقوم بها رقابة دولة الميناء وأحكام الرقابة على السفن في الموانئ حدث لها تطوير حقيقي في ظل العديد من اتفاقات التعاون الإقليمي ومذكرات التفاهم (memoranda of understanding) (MOUs) هذه المنظمات الإقليمية قد أثبتت فعاليتها في العديد من مناطق الشحن، كوسيلة لضمان مواصلة السفن استيفاء المعايير الدولية بين عمليات تفتيش دولة العلم وإصدار الشهادات. (ILO,2009)

4- دور المنظمات الدولية:

المنظمات الدولية تضطلع بدور بارز في رقابة دولة الميناء ومن هذه المنظمات المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية واللجنة الأوروبية (المفوضية الأوروبية) والمنظمات المعترف بها من قبل الإدارة، وواجب هذه المنظمات أن تكون محايدة وتمارس بعناية تنفيذ المهام القانونية الموكلة إليها من قبل الحكومات مثل هيئات التصنيف التي سوف يعترف بها من قبل الإدارة هي منظمات غير حكومية لا تهدف للربح تضع وتطبق معايير فنية متعلقة بالتصميم والبناء وخدمات المسح للسفن والمنشآت البحرية بما في ذلك المرافق البحرية وذلك من أجل تحسين معايير السلامة في البحار ومنع تلوث البيئة البحرية، ويتناغم هذا العمل بشكل مباشر مع المصالح الشاملة للحكومات.

المنظمات الكبرى المعترف بها (IACS Member) قد منحت سلطة العمل نيابة عن دول العلم، وهي بذلك تشكل جزءا من آلية التنفيذ للدولة. لكن هناك عدد من المنظمات الأخرى المعترف بها لها أيضا مصالح تجارية أخرى مع السفن التي يحق لها رفع علم الدول التي تفوض السلطة إلى تلك المنظمات المعترف بها. والذي يؤدي إلى زيادة الضغوط التجارية على المنظمات المعترف بها المعنية، والذي يؤدي في بعض الأحيان إلى الصراع بين دور هذه المنظمات كمصدر للشهادة والقيام بالتفتيش نيابة عن دولة العلم وعلاقتها التجارية مع مالك السفينة / العملاء. بالنسبة للمنظمات المعترف بها تلك والتي هي أيضا هيئات تصنيف، فإن أقصى عقوبة ممكن أن تطبق على سفينة لا تمثل لقواعد التصنيف هو فقدان التصنيف. وفي غياب وجود اتفاقات مقبولة عالميا لتغيير تصنيف سفينة، فلا توجد آلية لضمان أن هيئة التصنيف التي سنتكسبه السفينة سوف تتحمل مسؤوليتها وتتخذ الإجراءات التصحيحية فيما يتعلق بأي من بنود وأوجه قصور كانت معلقة أو متبقية في الوقت الذي تم تغيير تصنيف السفينة فيه.

اللجنة الفرعية لتنفيذ دولة العلم (FSI) Flag State Implementation في دورتها 18 في يوليو 2010 أحرزت تقدما حول وضع مدونة جديدة للمنظمات المعترف بها تناقش غرضها وإطارها وهيكلها وذلك على أساس كل المتطلبات الحالية والتوصيات واتفاقيات المنظمة البحرية الدولية المتعلقة بالمنظمات المعترف بها. المدونة سوف تقدم أداة شاملة تتضمن معايير موحدة التي على أساسها فإن المنظمات المعترف بها (من جانب دول العلم لتنفيذ عمليات المسح وإصدار الشهادات نيابة عنهم) سوف يتم تقييمها ويكون لها سلطة / ويعترف بها، وتعطى المدونة توجيهات لمتابعة المنظمات المعترف بها باستمرار من قبل الإدارات.

(IMO.org, 2011)

العديد من اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية تحتوي على لوائح تسمح للحكومات بالتفتيش على السفن الأجنبية التي تزور موانئها للتأكد من التزامها بالمتطلبات الدولية (وخصوصا متطلبات المنظمة البحرية الدولية). والتي تنطوي على إنشاء الإدارات، وفرق المساحين والمفتشين، وبالتالي فإنها يمكن أن تكون مكلفة. ولكن يمكن خفض هذه التكاليف من خلال التعاون بين الدول لتشكيل اتفاقات إقليمية لرقابة دولة الميناء وزيادة

كفاءة برنامج التفتيش في الوقت نفسه، كما أن البيانات التي يتم جمعها يمكن أن تساعد في استهداف أعلام الدول والشركات والسفن دون المستوى. (pomorci.2011)

وبمتابعة امثال السفن للمتطلبات الدولية فإن الدول الساحلية / دول الميناء قد لا تستمر في أن تقبل بالكيان السيادي الخارجي الممثل في (السفينة) بأن تتدخل في الاختصاص السيادي لدولة أخرى، وذلك بالنسبة لسفينة تتمتع بالحماية لسيادتها المنصوص عليها في المعاهدات المختلفة ولكن الدولة التي ترفع السفينة علمها لا تزال غير خاضعة للمساءلة بشأن امثالها للالتزامات المصاحبة للمعاهدات المعنية. والذي يدعو دول الميناء للتدخل ويزيد من الحاجة إلى آلية معترف بها لتقييم امثال الدول الأعضاء بطريقة بناءة حول قيامها بالتزاماتها المصاحبة للاتفاقيات الدولية.

5- نظام المراجعة الاختياري لأعضاء المنظمة البحرية الدولية Voluntary IMO Member State Audit Scheme (VIMSAS)

طبقا للمنظمة البحرية الدولية فإن الجمعية العامة للمنظمة البحرية الدولية في دورتها 23 في نوفمبر من عام 2003 اتخذت القرار رقم A.946(23) الخاص بنظام المراجعة الاختياري للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية والذي سيتم تنفيذه على أساس اختياري والذي يهدف إلى إمداد الدول الأعضاء بنظام تقييم شامل وموضوعي لمدى كفاءتها وفعاليتها في أن تدير وتنفذ الاتفاقيات الإلزامية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية.

أى أن نظام المراجعة المعتمد يخلق أساسا لتقييم المدى والدرجة التي تتوافق معها الدولة مع التزاماتها الواردة في الاتفاقيات الإلزامية المختلفة للمنظمة البحرية الدولية المصدقة عليها من قبل الدولة. في ظل VIMSAS فإنه يتم انتخاب مراجعين من مختلف دول أعضاء المنظمة البحرية الدولية والذين يقومون بفحص نموذجي لمدى امثال الدولة المراجعة للمتطلبات المتعلقة بصفة هذه الدولة كدولة علم ودولة ميناء ودولة ساحلية، وذلك استنادا إلى مدونة تنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية الإلزامية (القرار A.973(24) والتي تتضمن النظر في المسائل العامة المتعلقة بالموارد البشرية في عملية التنفيذ لاتفاقيات المنظمة البحرية الدولية، أي بخصوص المساحين والمديرين وغيرهم من موظفي الدعم التقني.

في دورتها الرابعة والعشرين اعتمدت الجمعية العامة في 2005 القرار رقم A.973(24) لمدونة تنفيذ صكوك المنظمة البحرية الدولية الإلزامية والتي توفر معيار المراجعة. والقرار رقم A.974(24) للإطار والإجراءات اللازمة لنظام المراجعة الاختياري للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية. وباعتماد القرار الخاص بالإطار والإجراءات اللازمة لهذا النظام يبشر بعهد جديد للمنظمة البحرية الدولية، الذي فيه ستمتلك المنظمة تحت تصرفها أداة لتحقيق التنفيذ العالمي المنسق لمعايير المنظمة، والذي هو المفتاح لتحقيق أهداف المنظمة لملاحة آمنة في محيطات نظيفة.

كما يتناول هذا النظام قضايا مثل الامتثال في سن تشريعات مناسبة لاتفاقيات المنظمة البحرية الدولية التي تكون الدولة العضو طرفا فيها. وكذلك تطبيق وتنفيذ القوانين واللوائح السارية من قبل الدول الأعضاء، وتفويض السلطة إلى المنظمات المعترف بها؛ وآلية المراقبة وتحكم الدول الأعضاء على عمليات المسح وإصدار الشهادات.

هذا وقد اعتمد قرار آخر رقم A.975(24) للتنمية المستقبلية لنظام المراجعة الاختياري للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية والذي طالب لجنة السلامة البحرية ولجنة حماية البيئة البحرية باستعراض الجدوى المستقبلية (وذلك فى نطاق مخطط المراجعة) لأن يشمل المسائل المتعلقة بالأمن البحري وغيرها من المهام غير المشمولة فيه فى الوقت الراهن، وكذلك لتحديد آثار توسيع نطاق مخطط المراجعة.

تدخلات رقابة دولة الميناء تتجه لتقليل سيادة السفينة باعتبارها تتبع دولة العلم إذا كانت داخل أراضي دولة أخرى وهو أمر غير مرضى لبعض دول العلم.

الوصول إلى آلية معترف بها لتقييم امتثال الدول الأعضاء بطريقة بناءة حول قيامها بالتزاماتها على النحو المتبع في إطار نظام المراجعة يمكن أن يوفر أساسا للحفاظ على الوضع القائم والقبول المتبادل والاعتراف بالامتثال وذلك استنادا إلى التنفيذ الناجح لنظام المراجعة من قبل جميع الدول الأعضاء. وهذا يمكن أن يكبح أي تآكل مستقبلي فى مفهوم سيادة سفينة باعتبارها تتبع دولة العلم، حتى إذا كانت داخل أراضي دولة أخرى.

6- اتفاقات إقليمية لتفتيش السفن

تم إنشاء أول اتفاق إقليمي فى أوروبا الغربية عام 1982 عن طريق مذكرة تفاهم باريس بشأن رقابة دولة الميناء، ومنذ ذلك الحين تم إعداد اتفاقات إقليمية أخرى فى أمريكا اللاتينية وآسيا، والمحيط الهندي، ومنطقة البحر الكاريبي والبحر المتوسط، ومؤخرا اتفاق غرب ووسط افريقيا والبحر الأسود، ولا ننسى دور خفر السواحل الأمريكى (USCG, Med MoU, PSC, 2011).

الأمانة العامة لمذكرة تفاهم باريس تقوم بدور قيادى لتنسيق إجراءاتها دوليا مع الأنظمة الأخرى لرقابة دولة الميناء وتنسيق الطريقة التي يتم بها استهداف السفن للتفتيش، والذي من شأنه أن يعزز من فعالية كل البرامج الإقليمية لرقابة دولة الميناء ويساعد على دعم متطلبات الاتفاقيات الدولية.

7- الاتفاقيات الدولية التي تستند إليها رقابة دولة الميناء

رقابة دولة الميناء تغطي جميع السفن التجارية الأجنبية المبحرة، وتستند رقابة دولة الميناء على الاتفاقيات الدولية التالية:

- الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966 International Convention On Load Lines, الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.
- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار، 1974، بصيغتها المعدلة.
- International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974, as amended الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.
- الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن لعام (MARPOL 73/78).
- International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 73/78, as amended الصادر عن المنظمة البحرية الدولية.
- الملحق الأول: منع التلوث بواسطة الزيت (أكتوبر 1983)

- الملحق الثاني: التحكم فى التلوث بواسطة المواد السامة السائلة الصب (ابريل1987).
- الملحق الثالث: منع التلوث بواسطة المواد الضارة المعبأة المحمولة بحرا (يوليو1992).
- الملحق الرابع: منع التلوث بواسطة الصرف الصحى من السفن (سبتمبر2003).
- الملحق الخامس: منع التلوث بواسطة القمامة من السفن (ديسمبر1998).
- الملحق السادس: "اللائحة التنفيذية لمنع تلوث الهواء من السفن"، 19 مايو 2005. والذى عدل فى أكتوبر 2008. و IBC code [الفصل 17] قد عدل من قبل المنظمة البحرية الدولية فى أكتوبر 2004.
- الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب وإصدار الشهادات وأعمال المناوبات للملاحين عام 1978، وتعديلاتها عام (STCW-95).

International Convention on Standard of training Certification and Watch keeping for seafarer الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية وتم إعادة صياغتها فى مانبلا فى اكتوبر 2010.

- اتفاقية القواعد الدولية لمنع التصادم فى البحار، (COLREG)

Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972 بصيغتها المعدلة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية.

- الاتفاقية الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969.

International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية والتي لم توقع عليها مصر.

- اتفاقية العمل البحري الموحد (MLC 2006) Maritime Labour Convention الصادرة عن منظمة العمل الدولية – فعندما تدخل MLC حيز التنفيذ فسوف تحل محل النظام القديم المعقد والمحتوى على 40 اتفاقية و29 توصية صادرة عن منظمة العمل الدولية، وسوف تمد أكثر من 1.2 مليون بحار بالحقوق والحماية العادلة والشاملة والتأمين والأمان وظروف العمل والمعيشة الكريمة، كما أن الشاحنين سيستفيدون من المعايير الواضحة والصريحة التي يجب على الجميع الاذعان لها.

اتفاقية (MLC) الجديدة تطالب بشهادة العمل البحري والتي ستغضى فى المستقبل القريب –أيضا- اليخوت الكبيرة – التجارية منها والخاصة على حد سواء. وبمجرد أن تدخل الاتفاقية حيز النفاذ فيجب على جميع السفن التجارية التي تبحر دوليا تلبية متطلباتها، سواء كانت ترفع علم دولة صدقت عليها أم لا، وسوف تخضع السفن للتفتيش. كما أن صلاحيات المفتشين هي نفس الصلاحيات التي تخول لأولئك المفتشين الذين يفتشون بموجب جميع الاتفاقيات الدولية مثل MARPOL أو ISM، بما فى ذلك سلطة احتجاز السفن التي لا تمتثل لمتطلبات الاتفاقية.

وكان من المتوقع أن تدخل الاتفاقية حيز النفاذ فى عام 2011 أو أوائل 2012 ولكن فيما يبدو أن ذلك سوف يتأجل حتى أبريل 2012. بسبب عدة قضايا وأحد أهم القضايا خاص بالمتطلبات الهيكلية لأماكن إعاشة البحارة. كما أن للاتفاقية تعريفا شاملا للبحار والذى سوف يوسع أنواع العاملين على متن السفن التي سيتم تغطيتها، مما سيشكل تحديا كبيرا لقطاع كبير من السفن الطوافة (cruise ship) التي توظف عددا كبيرا من البحارة الذين يكونون فى اتصال مع خدمات متعلقة بنقل الركاب مثل الإعاشة وخدمات التموين.

كما تعتمد الاتفاقية على نظام الإنفاذ الشامل والامتثال المستمر على أساس التعاون بين جميع الدول المصدقة التي من شأنها أن تضمن ظروف عمل لائقة للبحارة، فى حال إصدار شهادة من قبل دولة العلم، بغض النظر عن المكان التي تسافر إليه السفينة.

- مدونة الإدارة الدولية لعملية الأمن للسفن ومنع التلوث International Management Code for Safe Operation of Ships and Pollution Prevention (ISM Code) كما اعتمده (SOLAS)، القرار (18) 741 (A)، (IMO).
- الاتفاقية الدولية بشأن مراقبة النظم المضادة للحشيف الضار على السفن لعام (2001 AFS). International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships, 2001 الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية.

8- رقابة دولة الميناء واتفاقية النظام المانع للحشيف لعام (2001 AFS)

الاتفاقية دخلت حيز التنفيذ في 17 سبتمبر 2008 وسيقوم ضباط رقابة دولة الميناء في مذكرة تفاهم باريس ومذكرة تفاهم طوكيو من التحقق من الامتثال لاتفاقية النظام المضاد للحشيف لعام 2001، عمليات التفتيش ستركز - ولكن لن تقتصر - على العناصر التالية :

-- التحقق من صلاحية شهادة Certificate النظام المضاد للحشيف، والسجل المرفق بنظم السفينة المضادة للحشيف، إذا اقتضى الأمر.

-- السفن التي ترفع علم دولة ليست مصدقة على اتفاقية AFS 2001 تتحقق من (Declaration on Anti-Fouling System) وهو خاص بالدول التي لم تصدق على الاتفاقية وأن النظام المانع للحشيف يتوافق مع متطلبات الاتفاقية.

أوجه القصور في هذه الوثائق سوف ينظر له على أنه (أسباب واضحة) clear grounds لتفتيش أكثر تفصيلاً والذي قد يشمل على أخذ العينات وتحليلها من نظام السفينة المانع للحشيف.

9- الاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه الصابورة والرواسب

يجب الأخذ في الاعتبار الاتفاقية الدولية لمراقبة وإدارة مياه الصابورة والرواسب للسفن التي اعتمدت في 13 فبراير عام 2004، International Convention for the Control and Management of Ships Ballast Water and Sediments في لندن ولكنها لم تدخل حيز التنفيذ بعد.

والتي تلزم فحص السفن وإصدار شهادات لذلك، كما يجوز تفتيشها من قبل ضباط رقابة دولة الميناء /أو المساحين الذين يمكن أن يقوموا بالآتي :

-- فحص سجل التسجيل لمياه الصابورة ، و/ أو

-- أخذ عينات من مياه الصابورة.

فعند دخول الاتفاقية حيز التنفيذ ستطالب جميع السفن بإدارة مياه الصابورة والرواسب على متنها، كما يجب أن يكون على متنها خطة معتمدة لإدارة مياه الصابورة، وكذلك الاحتفاظ بسجل خاص لمياه الصابورة، وأن تحمل شهادة صالحة لإدارة مياه الصابورة، وقبل أي شيء تقوم بعمل تغيير لمياه الصابورة كل رحلة باستمرار مع استثناءات محدودة، ومن ثم معالجة كل الصابورة باستخدام نظام معالجة مياه صابورة معتمد، وسيترتب على ذلك مطالبة جميع السفن أن تزود وتستخدم نظام معالجة مياه صابورة معتمد خلال جدول

زمنى محدد استنادا إلى تاريخ بناء السفينة وكمية مياه الصابورة التي تستوعبها السفينة. ويمكن منع السفينة من تفرغ مياه الصابورة في حال اعتبرت أنها تشكل تهديدا للبيئة، بدون أن يحدث للسفينة أى اعتقال أو تأخير غير مبرر.

10- مذكرة تفاهم باريس

تلعب رقابة دولة الميناء دورا قويا في مجال النقل البحري الدولي فهو نظام لمراقبة سلامة السفن، تعتبر مذكرة تفاهم باريس الخاصة برقابة الدولة على السفن الأجنبية بالميناء رائدة لكل مذكرات التفاهم التسعة التي تغطي العالم الآن حيث أنها الأقدم وتحقق كل النسب المئوية المستهدفة للأداء وبالتالي فهي معيار الأداء لباقي الاتفاقيات الدولية، وهذا بناء على التقارير الاحصائية السنوية الصادرة عن مذكرة تفاهم باريس، العضوية الحالية تضم 27 دولة عضو.

ويظهر التقرير السنوي لمذكرة تفاهم باريس (2009) الصادر في يوليو 2010 أن أقل الأعلام أداء في عام 2009 كان كوريا وليبيا وتوغو وبوليفيا وألبانيا وسيراليون. كما أن الولايات المتحدة كانت على اللائحة "الرمادية"، وهو ما يعني أن أدائها كان متوسط. كما أن أعلى أداء أى [أقل عدد من الاحتجازات] كان للسفن من برمودا والصين والدنمارك.

وقد تم توسيع رقابة دولة الميناء لتشمل نظام للتحكم ومعاينة السفن ومراجعة الشهادات الصادرة لها (Survey certification and control system) وضمان تنفيذ التدابير الأمنية على السفن ISPS Code وعادة فإن عمليات تفتيش رقابة دولة الميناء لن تمتد لتختبر خطة الأمن الخاصة بالسفينة، إلا في ظروف محددة.

ويوصى دائما بأن تسجل أى ملاحظات أو أحداث تخص (SOLAS) أو (MARPOL)، في دفتر أحوال السفينة، متى، وأين، وماذا، ومن؟ لأن مفتشى رقابة دولة الميناء يتعمدوا أن يتدخلوا في هذه المسائل.

11- حملات تفتيش مركزة (CIC) Concentrated Inspection Campaign

قامت دول البحر الأسود بالتزامن مع دول مذكرة تفاهم باريس وطوكيو بحملات تفتيشية مركزة على الامتثال لمتطلبات الملاحة بدأت في 1 سبتمبر عام 2008 واستمرت ثلاثة أشهر حتى 30 نوفمبر 2008 وكانت الحملة على كل السفن بغض النظر عن نوعها واستهدفت جوانب الامتثال لأحكام الفصل الخامس من معاهدة سلامة الأرواح في البحار وشملت الحملات التفتيش على:

- مسجل بيانات الرحلة Voyage data recorder VDR/S-VDR
- نظام التعريف الاتوماتيكي Automatic Identification System (AIS)
- نظام عرض المعلومات والخرائط الالكترونية، ومتعلقاتها (ECDIS)،

Electronic Chart Display and Information System

كما أن عام 2009 قد شهد حملة تفتيش مركزة على معدات سلامة الأرواح.

اتفاق أمريكا الجنوبية بشأن رقابة دولة الميناء فينا دل مار نصح بتنفيذ حملة تفتيش مركزة في الفترة من 1 أبريل 2010 إلى 30 يونيو 2010 وترمي الحملة إلى تعزيز معايير السلامة وحماية البيئة بهدف ضمان ما يلي:

- الامتثال للمتطلبات المتعلقة بهيكل وقطاعات واتزان السفينة.
- تقديم معلومات للربان والضباط حول الأضرار المتعلقة بالبضائع والاتزان.

• التعريف السليم لافراد الطاقم بنظام التوجيه ونظم التيار الكهربائي في حالات الطوارئ وغيرها.
الدول الأعضاء في كل من مذكرة تفاهم باريس ومذكرة تفاهم طوكيو يقومون بحملات تفتيش مركزة في الفترة ما بين 1 سبتمبر إلى 30 نوفمبر 2011، هذه الحملات تغطي الامتثال لمتطلبات سلامة البناء، واتفاقية خطوط الشحن. أثناء تلك الحملة فإن الدول الأعضاء في مذكرات تفاهم فينيا دل مار، والمحيط الهندي والبحر المتوسط والبحر الأسود ستركز أيضا على سلامة البناء والامتثال لخطوط الشحن أثناء عمليات تفتيش رقابة دولة الميناء.

12- وكالة السلامة البحرية الأوروبية

وكالة السلامة البحرية الأوروبية (EMSA) The European Maritime Safety Agency تراقب رقابة دولة الميناء داخل الاتحاد الأوروبي. أي أنها تقوم في الاتحاد الأوروبي بنفس الدور الذي يقوم به خفر السواحل الأمريكي في الولايات المتحدة. (DIRECTIVE, 1995)

13- نظام جديد للتفتيش

بناء على EMSA فإن مذكرة تفاهم باريس (أوروبا) أعلنت نظاما جديدا للتفتيش New Inspection Regime (NIR) وأصبح ساري المفعول بدءا من 1 يناير 2011. ويفرض متطلبات أكثر تشددا عن النظام السابق على السفن المترددة على الموانئ في أوروبا، وكذلك على شركات الشحن.
وقد تم وضع نظام التفتيش الجديد بالتعاون مع الاتحاد الأوروبي وبمساهمة كبيرة من EMSA وسلطات جميع الدول الأعضاء في مذكرة تفاهم باريس. متطلبات نظام التفتيش الجديد تتم بمحاذاة مع توجيهات الاتحاد الأوروبي الجديدة EU Directive بشأن رقابة دولة الميناء ومع التشريعات الوطنية للدول الأعضاء في مذكرة تفاهم باريس، وقد تم تطويره من قبل مذكرة تفاهم باريس بعد التشاور مع أطراف الصناعة على آلية متابعة عمليات تفتيش رقابة دولة الميناء ولمكافأة جودة الشحن.

نظام التفتيش الجديد له دعائم رئيسية ألا وهي الملف الشخصي لمخاطر السفينة Ship Risk Profile ومخطط اختيار سفينة للتفتيش ومخطط التفتيش وخطوات التفتيش وسياسة التدابير المتخذة ضد السفن دون المستوى ونظام المعلومات الجديد.

سيتم استبدال عامل الاستهداف الذي كان يعمل به بشيء آخر ألا وهو الملف الشخصي لمخاطر السفينة. الملف الشخصي لمخاطر السفينة يصنف السفن إلى سفن منخفضة المخاطر (Low Risk Ships (LRS، وسفن عالية المخاطر (High Risk Ships (HRS. أما إذا كانت السفينة ليست منخفضة المخاطر ولا عالية المخاطر فهي بذلك تصنف على أنها سفينة قياسية المخاطر (Standard Risk Ship) (SRS).

الملف الشخصي لمخاطر السفينة له مقاييس عامة ومقاييس تاريخية، المقاييس العامة تعتمد على نوع وسن وعلم السفينة كما تعتمد على أداء الشركة وعلى أداء المنظمات المعترف بها من قبل الإدارة، أما المقاييس التاريخية فتعتمد على بنود وأوجه القصور بالسفينة وعلى احتجازات السفينة السابقة.

أما مخطط اختيار السفن للتفتيش فيقسم أولويات تفتيش السفن إلى أولويتان:
أولوية أولى Priority I لتفتيش السفن وهي (سفن يجب تفتيشها) وتنقسم إلى:
• سفن ذات أولوية قصوى للتفتيش.

- سفن عالية المخاطر لم يتم تفتيشها في الستة أشهر الأخيرة.
- سفن لم تفتش في الأشهر الستة وثلاثين الماضية.

وأولوية ثانية Priority II لتفتيش السفن وهي (سفن يجوز تفتيشها) وتنقسم إلى:

- سفن عالية المخاطر لم يتم تفتيشها في الخمسة أشهر الأخيرة.
- سفن ظهر عليها عوامل غير متوقعة.
- سفن قياسية المخاطر لم يتم تفتيشها في الأشهر العشرة الماضية.
- سفن منخفضة المخاطر لم يتم تفتيشها في الأربع وعشرون شهرا الماضية.

أما مخطط تفتيش السفن فسوف يعتمد على نظام للتفتيش الدوري أى أن كل سفينة عرضة لعمليات تفتيش دورية، فالسفن الجيدة منخفضة المخاطر سوف تكافأ بإعطائها فترات أطول بين عمليات تفتيش رقابة دولة الميناء – من 24 وقد تصل إلى 36 شهرا، مقارنة بستة أشهر في النظام السابق. السفن عالية المخاطر ستكون عرضة لأن تخضع لعمليات تفتيش موسعة في فترات ما بين خمسة وستة أشهر بعد التفتيش الأخير. وسيتم تفتيش السفن ذات الخطر القياسي (SRS) كل فترة ما بين 10 إلى 12 شهرا بعد التفتيش الأخير. (Lomas Ulrika, 2010)

خطوات وإجراءات التفتيش لنظام التفتيش الجديد سوف تشمل السياسات الحالية لإجراءات مذكرة التفاهم، ولكن مع نظام التفتيش الجديد فإن مذكرة تفاهم باريس سوف تغير هدفها من تفتيش 25% من السفن المترددة على كل دولة عضو منفردة إلى الالتزام المشترك من أجل التغطية الكاملة لتفتيش جميع السفن التي تزور الموانئ ومناطق المخطاف للمنطقة الإقليمية لمذكرة تفاهم باريس ككل.

أما الإجراءات أو سياسة التدابير المتخذة ضد السفن دون المستوى فتشمل قواعد لحرمان تلك السفن من الإبحار لأى من الموانئ فى مذكرة تفاهم باريس والتي:

- سوف تنطبق على أي سفينة فى القائمة السوداء أو الرمادية احتجزت أكثر من مرتين في فترة 36 شهرا.

- الحرمان سوف يكون لمدة لا تقل عن :

○ 3 أشهر للحرمان الاول.

○ 12 شهرا للحرمان الثانى.

○ طرد دائم للحرمان التالى.

أى أن الأثر المالي وفقدان القيمة سيكون كبير بالنسبة للسفينة التي سيتم احتجازها عدة مرات، لأنها الآن يمكن أن تحرم وإلى الأبد من الإبحار إلى أي من الموانئ في مذكرة تفاهم باريس. أي أن نظام التفتيش الجديد سيكون له آثار فعالة على أصحاب السفن وقدرتهم على إجراء العمليات التجارية داخل الموانئ التي تتبع مذكرة تفاهم باريس.

وتم تكليف [EMSA] بالتعاون مع الدول الأعضاء والمفوضية الأوروبية) بتطوير نظام معلومات جديد يدعم نظام التفتيش الجديد الذى أعلنته مذكرة تفاهم باريس. إن التصميم والإنشاء لنظام تفتيش فعال سيكون

حاسم لتنفيذ نظام التفتيش الجديد وذلك لمساعدة الدول الأعضاء في تنسيق إجراءات التفتيش والعمل سويا من خلال نظام مركزي لتخزين وتوزيع التقارير. (EMSA, 2010)

EMSA فى (ديسمبر 2008) نشرت مذكرة حول " قواعد اختبار نظام رقابة دولة الميناء " Rule "Check Port State Control System" ، الذى هو قواعد إرشادية إلكترونية لإجراء عملية التفتيش على السفن تعتمد على نوع السفن وتاريخ بناؤها تساعد المفتشين على توحيد مفاهيم ودقة التفتيش لديهم.

وفقا للورقة الخضراء للاتحاد الأوروبي (European Union Green Paper) لعام (2006) واتفاقية العمل البحرى الموحد 2006 فإنه من المتوقع لمعايير رقابة دولة الميناء في المستقبل القريب أن تغطي معايير موحدة تطبق على جميع السفن التي ترسو في موانئ الاتحاد الأوروبي، بغض النظر عن العلم وجنسية البحارة. (GREEN PAPER, 2006)

وقد طبق خفر السواحل الامريكى نظاما جديدا (في أكتوبر 2010) لحظر السفن دون المستوى من دخول الموانئ الأميركية. وسيتم تطبيق الحظر المفروض على السفن التي لا ترفع العلم الامريكى فى حال حدث لها 3 حالات احتجاز detention في غضون فترة 12 شهرا. ويجب على السفن الامتثال لجميع متطلبات المنظمة البحرية الدولية ومتطلبات منطقة الولايات المتحدة. كما يجب على السفن أن تكون قادرة على أن تثبت أن لديها نظام ISM فعال، وأنها لا تمثل أى تهديد أمنى محتمل. (ANCO, 2010)

14- التفتيش على الاسبستوس

عمليات تفتيش رقابة دولة الميناء تأخذ شكلا أكثر صرامة مع مرور الزمن، والآن تجرى عمليات تفتيش عشوائية للاسبستوس في الهيكل والمعدات والهواء المحيط على متن السفن في الموانئ الهولندية (في 2010). وتنفذ عمليات التفتيش هذه من خلال رقابة دولة الميناء.

فى هولندا تم التعاقد مع شركة متخصصة للتحقق من عدم وجود تأثير على مفتشي دولة الميناء من المواد الخطرة. وإذا تم العثور على تركيزات عالية للاسبستوس، فمن المحتمل جدا أن يتم الإعلان أن السفينة "غير قابلة للتفتيش". وهذا من شأنه أن يؤدي إلى احتجاز السفينة "إلى أجل غير مسمى".

حظر الأسبستوس موجود منذ عدة سنوات فى ظل اتفاقية حماية الأرواح فى البحار وفرض حظر تام أصبح فى حيز التنفيذ اعتبارا من 1 يناير 2011. (Daily news on board, 2010)

15- تعديلات لاتفاقية STCW

فى مؤتمر المنظمة البحرية الدولية فى مانابلا (الفلبين) فى يونيو 2010 فإن اتفاقية العمل البحرى الموحد قد تسببت فى تعديلات أخرى لاتفاقية STCW ، وتشمل التعديلات زيادة الحد الأدنى لساعات الراحة الأسبوعية للبحارة من 70 إلى 77 ساعة. الحد الأدنى من ساعات الراحة الأساسية فى أي فترة 24 ساعة لا يزال 10 ساعات، بحد أقصى 2 فترة راحة مع فاصل زمني لا يزيد عن 14 ساعة. والشروط لا تنطبق فى حالات الطوارئ أو فى غيرها من الشروط التشغيلية القصوى. وتقتصر هذه الظروف، ولا يمكن تطبيقها بشكل

مستمر. إن التعديلات الجديدة سوف تدخل حيز النفاذ في 1 يناير 2012 وسيتم التحكم فيها بواسطة مساحي PSC.

وقد تم تطوير برنامج كمبيوتر لمتابعة ساعات عمل البحارة وساعات الراحة، فلن يكون عمليا القيام بذلك بالطريقة اليدوية— لأن القواعد معقدة جدا ويصعب متابعة ساعات عمل البحارة بالطريقة اليدوية.

16- تعديلات لمدونة (International Maritime Solid Bulk Cargoes) IMSBC Code

تم إنشاء مدونة IMSBC Code بقرار لجنة السلامة البحرية رقم MSC.268(85) وكان هناك نية إمكانية مراجعتها وتعديلها كل عامين بواسطة إجراءات تتخذها اللجنة الفرعية للبضائع الخطرة والبضائع الصلبة والحاويات.

وكان هناك تعديلات للمدونة والتي اعتمدت بموجب قرار لجنة السلامة البحرية رقم MSC.318 (89) وسيكون بدء سريانها من 1 يناير 2013، كما أن (التنفيذ التطوعي يبدأ في 1 يناير 2012)، مدونة IMSBC الجديدة تضع شروطا على السفن الراغبة في أن تحمل أى من الشحنات المحددة في المدونة كما أن تطبيقها سيكون على جميع السفن التي تحمل أى من شحنات الصب الصلبة بغض النظر عن نوع السفينة أو سيكون على السفن التي تاريخ بنائها بداية من :

• 1 يناير 2012 وذلك على أساس تطوعي.

• 1 يناير 2013 على أساس إلزامي.

وبما أن متطلبات الشحنات دائما في حالة تعديل مستمر وعادة ما يكون هناك إضافة بضائع جديدة باستمرار، فمن المعروف أن المدونة ستحتاج إلى تحديث منتظم. تبعا لذلك فإن المنظمة البحرية الدولية قد صممت ونفذت نظام والذي بموجبه فإن اللجنة الفرعية للبضائع الخطرة والبضائع الصلبة والحاويات سوف تقرر وتوصي بالتغييرات كل عامين. أحدث التعديلات كان (التعديل 01-11) ويشمل البنود الرئيسية مثل:

• توضيح الأدوار والمسؤوليات فيما يتعلق بالبضائع، خصوصا عند الاستعاضة بالكلمات "السلطة المختصة" بدلا من "الإدارة" (بصفة عامة فإن هذا يدل عما إذا كان هذا المتطلب دائم والمحتمل أن يكون في صلب السفينة، وبالتالي فقد تم تغطيته بواسطة "الإدارة" أثناء البناء أو التعديل، أو إذا كان هذا المتطلب هو مطلب مؤقت في طبيعته وقد يكون الذي قام به "السلطة المختصة")؛

• تعريف البضائع من حيث نظام الغاز الثابت لإطفاء الحريق للسفينة فقد يكون عديم الجدوى لها وكيفية التصرف تبعا لذلك؛

• مزيد من التعريف بالبضائع من حيث كونها قد تصدر حرارة، أو تستنزف أو كسجين الغلاف الجوي، أو أنها قد تتماسك مثل الكيك أو يكون لها أى تأثير سلبي آخر؛

• تعريف البضائع من حيث أنه قد لا يسمح بتموين أو ضخ الوقود في الأماكن الملاصقة لها؛
• مدخل رئيسي جديد لـ "الحبوب المجففة المقطرة المذابة" والذي أساسا يصفها على أنها حميدة إلى حد ما.

• تم تقسيم الرماد المتطاير الآن إلى "الرماد المتطاير الجاف" مع نفس المتطلبات في السابق، و"الرماد المتطاير الرطب" الخطر لاحتمال سيلانه؛

- مدخل جديد لـ "كبريتات الحديدوز الحبيبي"، مع العديد من المتطلبات التشغيلية،
- تحديد العديد من البضائع والتي هي عرضة لأن تتماسك مثل الكيك وخصوصا تلك التي قد تكون بروتات خلال عملية التفريغ.

17- تعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات، (CSC 1972)

The International Convention for Safe Containers

أدخلت تعديلات على الاتفاقية الدولية لسلامة الحاويات لسنة 1972 والتي اعتمدت بموجب قرار لجنة السلامة البحرية رقم (88) MSC.310، التعديلات أدخلت على :

- الملحق الأول – لوائح بخصوص الاختبارات والتفتيش والاعتماد وصيانة الحاويات.
- الملحق الثاني -- متطلبات سلامة الإنشاءات والاختبارات.
- الملحق الثالث -- المراقبة والتحقق.

التعديلات تغطي حاويات الباب الواحد، وملحق جديد للمراقبة والتحقق، وكذلك وضع علامات على الحاويات مع تخفيض التكديس أو إمكانية الاجهاد، كما تراجع هذه التعديلات برامج الفحص.

فملاك السفن ومصنعي الحاويات عليهم الأخذ في الحسبان أي تغييرات يتفق عليها في نطاق أنظمة التفتيش، فالتطبيق سيكون على كل سفن الحاويات.

18- نظام تعريف وتتبع السفن على المدى الطويل

Long Range Identification and Tracking (LRIT)

نظام (التحكم الأوتوماتيكي) للتعريف وتتبع السفينة على المدى الطويل هو نظام محدد من المنظمة البحرية الدولية وهو نظام مصمم لجمع وتوزيع معلومات عن موقع السفينة التي وردت من سفن الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية التي تخضع للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار اعتبارا من 2009/7/1 في أول فحص للراديو. (U.S. Navigation Center, 2010)

طبقا لخفر السواحل الأمريكي فإن:

- السفن مطالبة أن تكون مزودة بالجهاز من أول فحص راديو بعد 1 يناير 2009.
 - مثال : إذا السفينة التي سوف تصل إلى ميناء في الولايات المتحدة قدمت إشعار وصول متقدم ولكن معلومات LRIT الخاصة بها لم تستلم، فإن Captain of the Port COTP (وهو لقب يحمله أحد ضباط قوات خفر السواحل الأمريكية، وعادة لقائد من الولايات المتحدة في خفر السواحل برتبة ريان تنطوي واجباته على الحفاظ على عدة مجالات منها سلامة الموانئ والأمن وأنظمة حماية البيئة البحرية ومنع تلوث المياه، ومرافق ومناطق المخطاف؛ ومناطق الملاحة المنظمة؛ وسلامة الممرات المائية) قد يقوم بممارسة خيارات إنفاذ مختلفة، بما في ذلك، عندما وإذا لزم الأمر، احتجاز السفينة في المياه الإقليمية للولايات المتحدة بعيدا عن البر إلى أن يمكن الصعود عليها وتفتيشها للدواعي الأمنية.
 - السفن التي ترفع علم دولة والتي لا تمتلك مركز بيانات وطني، فإنه ينبغي للحكومة طبقا لللائحة أن ترسل سفنها الى مركز بيانات آخر، لأن هذا ليس خطأ من السفينة بل من الحكومة المصدقة.
- (USCG.gov, 2011)

تشغيل LRIT المقرر من المنظمة البحرية الدولية بدأ 31 ديسمبر 2008، وبدءا من 1 يناير 2009 بحث خفر السواحل الأميركي السفن التجارية العرضة إلى لوائح النظام لتحديد حالة الامتثال، وبدءا من 1 يوليو 2009، بدأ خفر السواحل الأميركي مرحلة الامتثال والإنفاذ. (USCG, 2011)

مذكرة تفاهم باريس أصدرت التعليمات للقيام بعمليات التفتيش على LRIT من 1 يوليو 2009 على ما يرتبط بالقصور في جزء التطبيق.

19- متطلبات المنظمة البحرية الدولية لتزويد السفن بجهاز مسجل بيانات الرحلة

Voyage Data Recorder (VDR) 1-19

سفن الركاب والسفن الأخرى غير سفن الركاب حمولة 3000 طن وأكثر المبنية في أو بعد 1 يوليو 2002 يجب أن تزود بمسجل بيانات الرحلة (VDR) للمساعدة في تحقيقات الحوادث، وذلك في ظل اللوائح التي تم اعتمادها في عام 2000 والتي دخلت حيز التنفيذ في 1 يوليو 2002. وترد تلك اللوائح الإلزامية في الفصل الخامس بخصوص (سلامة الملاحة) من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار.

مسجل بيانات الرحلة سيمكن المحققون في أى حادث من مراجعة الإجراءات والإرشادات في اللحظات الأخيرة التي سبقت وقوع الحادث وسيساعد في تحديد سبب وقوع أي حادث مثل الصندوق الأسود على متن الطائرات.

السفن التالية مطالبة أن تزود بمسجل بيانات الرحلة الكامل بموجب اللائحة 20 من الفصل الخامس للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار:

- سفن الركاب التي شيدت في أو بعد 1 يوليو 2002.
- سفن الركاب من نوع الدرجة التي بنيت قبل 1 يوليو 2002 تثبت الجهاز في موعد لا يتجاوز أول مسح في أو بعد 1 يوليو 2002.
- سفن الركاب (غير سفن الركاب من نوع الدرجة) المبنية قبل 1 يوليو 2002 تثبت الجهاز في موعد لا يتجاوز 1 يناير 2004.
- السفن (غير سفن الركاب) ذات حمولة 3000 طن وأكثر المبنية في أو بعد 1 يوليو 2002.

19-2 مسجل بيانات الرحلة المبسط (S - VDR)

Simplified Voyage Data Recorder

لجنة السلامة البحرية في دورتها 79 في ديسمبر 2004 اعتمدت التعديلات التي أدخلت على المادة 20 من الفصل الخامس للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سلامة الملاحة) لمراحل الاشتراطات الخاصة بتزويد السفن بمسجل بيانات الرحلة المبسط (S - VDR). دخل التعديل حيز النفاذ في 1 يوليو 2006، الجهاز سيساعد في تحقيقات الحوادث، سفن البضائع التي تقوم برحلات دولية ستكون مزودة بجهاز مسجل بيانات الرحلة المبسط على النحو التالي:

- سفن الركاب التي شيدت في أو بعد 1 يوليو 2002.
- سفن البضائع العاملة والتي شيدت قبل 1 يوليو 2002 وتقوم برحلات دولية يجب أن تكون مزودة بجهاز (S-VDR) على النحو التالي:
- السفن حمولة 20000 طن وأكثر، في أول حوض جاف مقرر بعد 1 يوليو 2006 ولكن في موعد لا يتجاوز 1 يوليو 2009.
- السفن حمولة 3000 وأقل من 20000 طن، في أول حوض جاف مقرر بعد 1 يوليو 2007 ولكن في موعد لا يتجاوز 1 يوليو 2010. (Broadgate,2011)

20- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار، الفصل الخامس المادة 19
متطلبات تزويد السفن بنظام إنذار ورادى غرفة القيادة (BNWAS)
Bridge Navigational Watch Alarm System

اعتمدت التعديلات من قبل قرار لجنة السلامة البحرية رقم MSC.282(86)، نظام إنذار ورادى غرفة القيادة (BNWAS) عبارة عن جهاز يصدر إنذار في حالة ما إذا كان ضابط الوردية قد أصبح عاجزا عن أداء واجباته. المنظمة البحرية الدولية اعتمدت أيضا معايير أداء النظام في قرار لجنة السلامة البحرية رقم MSC 128 (75) كما يجب أن يكون الجهاز معتمد من الإدارة أو من هيئة تصنيف، وقد تم تزويد بعض السفن بالجهاز وذلك على أساس تطوعي. وستطبق المتطلبات على سفن البضائع حمولة 150 طن فأكثر وعلى سفن الركاب بغض النظر عن حجمها، كما ستطبق أيضا على السفن غير المتداخلة في الرحلات الدولية. المتطلبات ستطبق على السفن كالاتي:

- على كل سفن الركاب الجديدة التي مدت قريبتها بعد 1 يوليو 2011 أما السفن العاملة فسيطبق عليها في موعد لا يتجاوز أول مسح (فحص) في 1 يوليو 2012.
- السفن غير سفن الركاب الجديدة حمولة 3000 طن فأكثر سيطبق عليها إذا مدت قريبتها بعد 1 يوليو 2011 أما السفن العاملة فسيطبق عليها في موعد لا يتجاوز أول مسح في 1 يوليو 2012.
- السفن غير سفن الركاب الجديدة حمولة 3000 طن فأكثر سيطبق عليها إذا مدت قريبتها بعد 1 يوليو 2011 أما السفن العاملة فسيطبق عليها في موعد لا يتجاوز أول مسح في 1 يوليو 2012.
- السفن غير سفن الركاب الجديدة حمولة 500 وأقل من 3000 طن فسيطبق عليها إذا مدت قريبتها بعد 1 يوليو 2011 أما السفن العاملة فسيطبق عليها في موعد لا يتجاوز أول مسح في 1 يوليو 2013.
- السفن غير سفن الركاب الجديدة حمولة 150 طن وأقل من 500 طن فسيطبق عليها إذا مدت قريبتها بعد 1 يوليو 2011 أما السفن العاملة فسيطبق عليها في موعد لا يتجاوز أول مسح في 1 يوليو 2014. (Class NK, 2011)

20- الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار 1974. الفصل الخامس المادة 19
متطلبات تزويد السفن بنظام عرض المعلومات والخرائط الالكترونية (ECDIS)
Electronic Chart Display and Information System

اعتمدت التعديلات من قبل قرار لجنة السلامة البحرية رقم MSC.282(86)، نظام عرض المعلومات والخرائط الالكترونية (ECDIS) عبارة عن معدات ملاحية تكون على متن السفن تعادل الخرائط الورقية وفقا للائحة V/27 من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار واللائحة V/19.2.1.4. وبعبارة أخرى فإنه في الوقت الحالي فإن تزويد السفن بتلك المعدات اختياري. ولكن بعد التعديل الذي اعتمد في لجنة السلامة البحرية رقم (86) ، فإن تثبيت ECDIS سوف يكون إلزاميا على متن السفن الجديدة سواء على (سفن ركاب

وناقلات بترول) وذلك في عام 2012 أو على متن (السفن الأخرى) الجديدة أيضا وذلك في 2013/2014. أما السفن العاملة فستكون بحاجة إلى عمل تعديل تحديتي للنظام.

المتطلبات ستطبق على السفن المتداخلة في الرحلات الدولية فقط، وستطبق على السفن كالاتي:

- سفن الركاب الجديدة حمولة 500 طن فأكثر والتي مدت قرينتها في 1 يوليو 2012 أما السفن العاملة فسيطبق عليها في موعد لا يتجاوز أول مسح في 1 يوليو 2014.
- ناقلات البترول حمولة 3000 طن فأكثر والتي مدت قرينتها في 1 يوليو 2012 أما السفن العاملة فسيطبق عليها في موعد لا يتجاوز أول مسح في 1 يوليو 2015.
- السفن الأخرى حمولة 50000 طن فأكثر والتي مدت قرينتها في 1 يوليو 2013 أما السفن العاملة فسيطبق عليها في موعد لا يتجاوز أول مسح في 1 يوليو 2016.
- السفن الأخرى حمولة 20000 ولكن أقل من 50000 طن والتي مدت قرينتها في 1 يوليو 2013 أما السفن العاملة فسيطبق عليها في موعد لا يتجاوز أول مسح في 1 يوليو 2017.
- السفن الأخرى حمولة 10000 ولكن أقل من 20000 طن والتي مدت قرينتها في 1 يوليو 2013 أما السفن العاملة فسيطبق عليها في موعد لا يتجاوز أول مسح في 1 يوليو 2018.
- السفن الأخرى حمولة 3000 طن ولكن أقل من 10000 طن والتي مدت قرينتها في 1 يوليو 2014، أما السفن العاملة فلا يوجد مطلب لعمل تعديل تحديتي للنظام للسفن العاملة أقل من 10000 طن.

معنى أول مسح أى أول مسح سنوى أو أول مسح دورى أو أول مسح للتجديد أيهما أولا بعد التاريخ الذى تم تحديده. بالنسبة لسفن الركاب فهو أول مسح لتجديد شهادة سلامة لسفينة الركاب، وبالنسبة لسفن البضائع (ليست سفينة ركاب) فهو إما مسح معدات سلامة لسفينة شحن، أو بالنسبة للسفن التى لها شهادة سلامة سفينة بضائع فهو مسح سلامة لسفينة بضائع .
لسفن الركاب وسفن البضائع على حد سواء والتي هي قيد البناء، إذا مدت قرينتها قبل (ولكن السفينة قد تم تسليمها بعد) التاريخ المحدد في اللائحة ذات الصلة فالمسح الأول هو المسح الأولي.

21- اسلوب العمل فى رقابة دولة الميناء متفاوت

معهد الاقتصاد القياسي في جامعة ايراسموس The Econometric Institute at Erasmus University في هولندا نشر في أكتوبر 2009 دراسة لأنظمة رقابة دولة الميناء فى الفترة بين 1999-2004. باستخدام ثنائي الانحدار اللوجستي a binary logistic regression ["التحليل الإحصائي الارتباط"] "statistical correlation analysis وتخلص الدراسة إلى أن احتمال احتجاز السفن لا يعتمد على سن السفن أو الحجم

أو العلم، أو هيئة التصنيف أو المالك بل يعتمد على الاختلافات في موانئ الدول أي (الحكومات). وهذا يؤكد "الشعور الغريزي" للعديد من البحارة وأصحاب السفن أن العديد من دول الميناء المتشددة تتبع قواعد رقابة دولة ميناء كما يريدون هم على هواهم، في حين أن دول ميناء أخرى كثيرة لم يكن لديها أي نوع من رقابة دولة الميناء على الإطلاق. (Sabine Knappa; Philip Hans Franses, 2009)

كما أن هناك دراسة أخرى نشرت في جريدة (مراجعات النقل) (Transport Reviews) في المجلد رقم 29، العدد 4 يوليو 2009، في الصفحات بين (499-514) والمتخصصة في دراسة الأنواع المختلفة من وسائل النقل العابرة للحدود الوطنية بعنوان "تصور للاختلافات في المعاملة لعمليات التفتيش على السلامة عبر أنظمة رقابة دولة الميناء" "Visualization of Differences in Treatment of Safety" "Inspections across Port State Control Regimes" وأعربت الدراسة عن القلق حول وجود تفاوت في المعاملة خلال عمليات التفتيش على السلامة. (Transport Reviews, 2009) إذا فهناك دعوة واضحة في صناعة النقل البحري للحصول على نفس مستوى رقابة دولة الميناء على مستوى العالم.

النتائج

عمليات تفتيش رقابة دولة الميناء تأخذ شكلاً أكثر صرامة مع مرور الزمن، والأسطول البحري قد يتعرض لبعض المشاكل نتيجة تواجد سفنه في مناطق متفرقة من العالم، ومن الضروري على أفراد الصناعة البحرية الإلمام بما يتواجد من ظروف مختلفة ومتغيرة لتجنب احتجاز السفن أو فقدان قيمتها نتيجة لحرمان السفن من الإبحار لأي من الموانئ العالمية، والارتقاء بمستواها مما سينعكس على أفراد الصناعة وعلى البيئة البحرية بشكل إيجابي.

التوصيات

مراعاة المتطلبات الدولية باستمرار، كما يجب النظر في ظروف العمل والمعيشة على متن السفن، وكذلك تطبيق أنظمة رقابية أكثر صرامة أسوة بما تتبعه الدول في الخارج للحفاظ على السلامة والأمن والبيئة البحرية.

ويجب رفع كفاءة مفتشي رقابة الدولة على الموانئ والأنظمة الإدارية التابعة لها مع الالتزام بتوحيد معايير التفتيش لتفادي خطأ التقييم وحجز السفن بدون مبرر.

المراجع

- Daily news onboard, (2010): Port State Surveys on asbestos in the Netherlands, 21 July 2010, Maritime Information Centre, GL.
- DIRECTIVE, (1995): COUNCIL DIRECTIVE 95/21/EC, 19 June 1995, port State control, THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION.
- GREEN PAPER, (2006): Towards a future Maritime Policy for the Union: A European vision for the oceans and seas, 7.6.2006, Brussels.

- ILO, (2009)." Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006", 2009, International Labour Office, Geneva).
- Lomas, Ulrika, (2010)," Paris MoU Launches Revamped Inspection Regime", 31 December 2010, Brussels.
- Sabine Knappa; Philip Hans Franses, (2009), A global view on port state control: econometric analysis of the differences across port state control regimes, October 2009 Econometric Institute, Erasmus University, Rotterdam, Holland.
- Transport Reviews, (2009), "Visualization of Differences in Treatment of Safety Inspections across Port State Control Regimes": A Case for Increased Harmonization Efforts, Transport Reviews, A Transnational Transdisciplinary Journal, Volume 29, Issue 4 July 2009 , pages 499 – 514, Oxon, UK.
- U.S. Navigation Center,(2010)." LONG RANGE IDENTIFICATION AND TRACKING (LRIT) OVERVIEW", 2010, U.S department of home land security, U.S. Coast Guard Navigation Center.
- **مواقع الشبكة العنكبوتية (الإنترنت)**
 - ANCO, (2010). "Denial of entry by USCG for vessels with three detentions within 12 monthperiod",MaritimeActivitiesLtd,http://www.ancomaritime.com/files/USCG_denial_of_entry_if_3_detentions_in_12_months.html, Cited on 18th July 2010 Available on line.
 - Broadgate, (2011). <http://coordination-maree-noire.eu/spip.php?breve409&lang=en>, Cited on 31th October - 2011 Available on line.
 - Class NK, (2011). BNWAS News, http://www.classnk.or.jp/hp/en/info_service/bnwasnews/index.html, Cited on 30th October - 2011 Available on line.
 - EMSA, (2010). <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis>, Cited on 16th August 2010 Available on line.
 - IMO Audit Schem,(2011):<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Pages/AuditScheme.aspx>, Cited on 10th November - 2011 Available on line.
 - IMO.org,(2011).<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Pages/RecognizedOrganizations.aspx>, Cited on 10th November - 2011 Available on line.
 - Mediterranean MoU, (2011): http://81.192.52.75/What_is__PSC.html, Cited on 16th January 2011 Available on line.
 - Med MoU,PSC, (2011): http://81.192.52.75/International_Roles.htm, Cited on 15th March 2011 Available on line.
 - Noire, (2011). <http://coordination-maree-noire.eu/spip.php?breve409&lang=en>, Cited on 22th October - 2011 Available on line
 - Pomorci,(2011):[http://www.pomorci.com/Edukacija/80100/Basics%20of%20Port%20State%20Control%20\(PSC\).pdf](http://www.pomorci.com/Edukacija/80100/Basics%20of%20Port%20State%20Control%20(PSC).pdf), Cited on 17th February - 2011 Available on line

- USCG.gov, (2011) "U.S. Coast Guard Navigation Center",<http://www.navcen.uscg.gov/?pageName=lritFaq#13>, cited on, 18th January 2011 Available on line.
- USCG, (2011).<http://cryptome.info/uscg042908.htm>, cited on, 17th February 2011 Available on line.