

تقييم أداء مصر في التفتيش على السفن الأجنبية
طبقاً لمذكرة تفاهم البحر المتوسط
لرقابة دولة الميناء

**Evaluate the performance of Egypt in the inspection of foreign ships
According to Mediterranean Memoranda of Understanding
Of Port State Control**

"JOURNAL OF THE ARAB INSTITUTE OF NAVIGATION" Issue No.
(28), January 2012

محمد أحمد سعيد الوكيل، عمرو محمد الدمرداش

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

Abstract

The major role played by Egypt in establishing The Mediterranean MOU for Port State Control in the same time city of Alexandria holding its secretary in which the first meeting was held in February 1998, Egypt carried out the Port State Control inspections as required by the MOU.

As a result, the statement reveals the achievements of Egypt in relation to the target of a number of foreign ships to be inspected during the years 2002-2010, according to the requirements of the Mediterranean Memorandum of Understanding, and found that the rate of inspection up to 53% (more than required by the MOU 15%), a positive sign indicates that port state officers of the Egyptian Authority for Maritime Safety are doing their job efficiently with regard to foreign ships visiting ports, with the objective of prevent loss of lives, property and preserve marine environment.

مستخلص

إن مصر هي احدى الدول المؤسسة لمذكرة تفاهم البحر المتوسط الخاصة برقابة الدولة على السفن الأجنبية بالميناء ، ويقع مقر سكرتارية مذكرة التفاهم بأحد مدنها وهي مدينة الإسكندرية، وأيضاً انعقد الإجتماع الأول للجنة مذكرة تفاهم البحر المتوسط بالإسكندرية في شهر فبراير عام ١٩٨٨، ويوجد نظام رقابة الدولة على الميناء بالمواني المصرية طبقاً لمتطلبات مذكرة تفاهم البحر المتوسط.

ونتيجة لبيان يكشف ما حققته مصر نسبة إلى المستهدف من عدد السفن الأجنبية المطلوب تفتيشها خلال السنوات من ٢٠٠٢-٢٠١٠، طبقاً لمتطلبات مذكرة تفاهم البحر المتوسط وجد أن معدل التفتيش يصل إلى ٥٣% (ما هو مقرر في مذكرة تفاهم البحر المتوسط ١٥%)، وهو مؤشر إيجابي يدل على أن الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية تقوم بواجبها بكفاءة كدولة ميناء على السفن الأجنبية الزائرة

لموانئها، وذلك فيما يتعلق بامثالها للقواعد والتشريعات الوطنية والدولية ، ونتيجة ذلك هو الحفاظ على الأرواح والأموال والبيئة البحرية.

١. مقدمة:

يعود أصل نظام رقابة دولة الميناء إلى مذكرة تفاهم لاهاي، فنتيجة للاهتمام المتزايد في زيادة عدد السفن الأجنبية الزائرة للموانئ الأوروبية فقد قاد ذلك دول من الشمال وهي بلجيكا، الدانمارك، فرنسا، ألمانيا، هولندا، النرويج، السويد، والمملكة المتحدة للاتفاق على توقيع مذكرة تفاهم لاهاي، وذلك في ٢ مارس عام ١٩٧٨، وتهدف هذه الاتفاقية إلى تبادل المعلومات والتأكد من أن السفن الأجنبية الزائرة لموانئها تمثل متطلبات اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١٤٧ والتي تسمى اتفاقية الملاحة التجارية "المعايير الدنيا"، والتي تم إقرارها عام ١٩٧٦، وذلك فيما يتعلق بظروف العمل والإعاشة على متن السفن الزائرة.

وفي عام ١٩٧٨ وقعت حادثة بحرية هزت المجتمع البحري الأوروبي والدولي، حيث جنحت الناقل Amoco Cadiz بالقرب من الشواطئ الفرنسية، وتسببت في تدفق أكثر من ٢٢٠,٠٠٠ طن من الزيت الخام ، وهذه الحادثة أثارت ردود أفعال قوية وغاضبة في الأوساط الأوروبية، والتي دعت إلى تطبيق قواعد أقوى وأشد صرامة فيما يتعلق بالسلامة البحرية ومنع التلوث، ولذلك أُعتبر أنه من الضروري أن يتم تحديث وتطوير مذكرة تفاهم لاهاي، واجتمع ممثلين عن ١٣ دولة أوروبية بالإضافة إلى ممثلين عن اللجنة الأوروبية، وممثلين عن المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية في باريس عام ١٩٨٠، واتفقوا على أن إقصاء السفن دون المستوى يكون أكثر فاعلية عندما يتم بشكل إقليمي، وذلك بواسطة التنسيق بين الدول، وعمل التدابير والإجراءات المقبولة عموماً في الاتفاقيات الدولية البحرية ذات الصلة.

وفي الاجتماع الثاني في باريس عام ١٩٨٢ تم التوقيع على مذكرة تفاهم باريس لرقابة دولة الميناء بين ١٤ دولة أوروبية، وبذلك يكون هذا الاتفاق قد حل محل مذكرة تفاهم لاهاي. وبهذا الاتفاق الإقليمي فقد تم ممارسة رقابة منتظمة على السفن الأجنبية بواسطة دول الموانئ، والتي هي أطراف في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وبذلك أُعتبرت مذكرة تفاهم باريس لرقابة دولة الميناء المرجع الرئيسي لمذكرات التفاهم الأخرى المختلفة والتي تغطي جميع أجزاء العالم تقريباً، حيث أنه في الوقت الحالي فإن جزء هام وكبير من العالم يشتمل على أنظمة لرقابة دولة الميناء، وذلك من خلال مذكرات التفاهم الإقليمية المختلفة لرقابة دولة الميناء. والتي دخلت حيز التنفيذ على النحو التالي:

- مذكرة تفاهم باريس (Paris MOU) وتضم ٢٧ دولة.
- مذكرة دول أمريكا اللاتينية (Latin America MOU) وتضم ١٢ دولة وُقعت في تشيلي في نوفمبر عام ١٩٩٢.

- مذكرة تفاهم طوكيو لدول آسيا- الباسيفيك (Tokyo MOU) وتضم ١٨ دولة، وُقعت في طوكيو في ديسمبر عام ١٩٩٣.
- مذكرة تفاهم دول البحر الكاريبي (Caribbean MOU) وتضم ٢٣ دولة، وُقعت في بربادوس في فبراير عام ١٩٩٦.
- مذكرة تفاهم البحر الأبيض المتوسط (Mediterranean MOU) وتضم ١٢ دولة، وُقعت في مالطا في يوليو عام ١٩٩٧.
- مذكرة تفاهم المحيط الهندي (Indian Ocean MOU) وتضم ١٩ دولة، وُقعت في برينوريا في يونيو عام ١٩٩٨.
- مذكرة تفاهم غرب ووسط أفريقيا (Abuja MOU) وتضم ١٩ دولة، وُقعت في أكتوبر عام ١٩٩٩.
- مذكرة تفاهم البحر الأسود (Black Sea MOU) وتضم ٦ دول، وُقعت في اسطنبول في ابريل عام ٢٠٠٠.
- مذكرة تفاهم الرياض (Riyadh MOU) وتضم ٦ دول، وُقعت في الرياض في يونيو عام ٢٠٠٤.
- حرس السواحل الأمريكية (USCG) وتمارسه الولايات المتحدة بصورة فردية.

هناك ثلاث طرق لتطبيق رقابة دولة الميناء دوليا، إقليميا أو بشكل فردي مثلما تقوم به حرس السواحل الأمريكي، فالولايات المتحدة الأمريكية اختارت إن تبقى خارج أي اتفاق إقليمي، ووفقا لبرنامج رقابة دولة الميناء الأمريكي فإنها تجري عملية الرقابة وإجراءاتها على أساس فردي.

٢- مذكرة تفاهم البحر الأبيض المتوسط (Mediterranean MOU) :

إن رقابة دولة الميناء توتى ثمارها وتكون أكثر فاعلية متى ما كانت هذه الرقابة تتم بتعاون إقليمي، وتكون أفضل من أن تتم بواسطة دولة واحدة بشكل منعزل ومنفرد. ويتم هذا التعاون والتنسيق عن طريق الإتصال بين الإدارات البحرية في مذكرة التفاهم الخاصة بالإقليم، وذلك لتبادل المعلومات بين هذه الدول عن نتائج الفحص على السفن ومن خلال المتابعة للعيوب التي وُجدت في السفن أثناء التفتيشات والتي لم يُمكن من إصلاحها في ميناء الفحص. ونتيجة لهذا التعاون والتنسيق أصبح لا مفر للسفن المعيبة أو الغير ملتزمة بالمعايير الدولية وتعديلاتها من الالتزام أو الخروج من المساهمة في التجارة العالمية. (الكسار، بليغ، ٢٠٠١)

ومثل الاتفاقات الإقليمية الأخرى فإن مذكرة تفاهم البحر الأبيض المتوسط (Mediterranean MOU) تعترف بان المسؤولية الأساسية للتطبيق الفعال للمعايير والمتضمنة في الاتفاقيات الدولية ذات الصلة ترتكز أساسا على الإدارات البحرية للدول والتي ترفع السفن علمها، وفي نفس الوقت تعترف بالحاجة إلى اتخاذ إجراءات فعالة بواسطة دول الميناء لمنع تشغيل السفن دون المستوى، ولذلك فإنها

تضع هدف جوهرى وأساسى لها وهو التعرف على السفن دون المستوى وإقصائها من الإبحار في إقليمها. (إسلام، عماد، ٢٠٠٠)

- ولأهداف مذكرة التفاهم فان الاتفاقيات الدولية ذات الصلة هي على النحو التالي:
- ◀ الاتفاقيه الدولية لخطوط الشحن، ١٩٦٦ (LL 66)؛
 - ◀ الاتفاقيه الدولية لسلامة الأرواح في البحار، ١٩٧٤ (SOLAS 74) ؛
 - ◀ الاتفاقيه الدولية لمنع التلوث من السفن، ١٩٧٣، كما عدلت ببروتوكول ١٩٧٨ (MARPOL 73/78) ؛
 - ◀ الاتفاقيه الدولية لمعايير التدريب والتأهيل والنوبات للعاملين في البحر، ١٩٧٨ (STCW1978) ؛
 - ◀ اتفاقية القواعد الدولية لمنع التصادم في البحر، ١٩٧٢ (COLERG 72)؛
 - ◀ الاتفاقيه الدولية لقياس حمولة السفن، ١٩٦٩ (TONNAGE 69) ؛
 - ◀ اتفاقية الملاحة التجارية (المعايير الدنيا)، ١٩٧٦ (اتفاقيه ILO رقم ١٤٧).

ويتكون المجلس من ممثلي الإدارات البحرية الأعضاء في المذكرة (الجزائر - قبرص - مصر - إسرائيل - الأردن - مالطا - لبنان - المغرب - تونس - تركيا - السلطة الفلسطينية. سوريا)، وكذلك من ممثلي المنظمة البحرية الدولية (IMO) ومنظمة العمل الدولية (ILO) والذين يدعون للمشاركة في أعمال المجلس ولكن بدون حق التصويت، حيث يجتمع المجلس مرة كل عام ، ومن ضمن المهام التي يقوم بها ما يلي:-

- الارتقاء بكل الوسائل المتاحة بالإجراءات والتطبيقات العملية فيما يتعلق بالتفتيش، إصلاح العيوب ، الحجز. وكذلك فيما يتضمن وضع الدورات للقائمين بعملية الرقابة.
- تطوير ومراجعة الخطوط الإرشادية لإجراءات التفتيش وفق المذكرة.
- تطوير ومراجعة الإجراءات المعنية بتبادل المعلومات.
- مراجعة كل الأمور المتعلقة بعمل المذكرة وكذلك المحافظة على فعاليتها.

وقد تأسست سكرتارية مذكرة تفاهم البحر المتوسط في مدينة الاسكندرية (مصر)، وتقوم بالتحضير لاجتماعات المجلس، وتساعده في جميع نشاطاته وتعتبر السكرتارية مستقلة تماما عن أي إدارة بحرية أو منظمة ، ويمكن إجمال المهام الأساسية للسكرتارية بالنقاط الآتية:-

- التحضير لاجتماعات المجلس ، وتزويده بالمساعدة المطلوبة لتمكينه من أداء مهامه.
- تسهيل تبادل المعلومات، وتجهيز التقارير بحسب ما هو ضروري لأهداف المذكرة.

- اتخاذ أي عمل يمكن أن يكون ضروري للتأكد من الأداء الفعال للمذكرة.

ومذكرة تفاهم البحر المتوسط لها نظام معلومات آلي ، والذي أسس لغرض تبادل المعلومات حول تفتيشات دول الميناء، حيث يتم من خلالها تنسيق الاتصالات ، وتخزين تقارير التفتيش، وتسهيل قيام المفتشين بأعمال المراقبة والمعاينة حيث ترسل تقارير التفتيش يوميا إلى هذا المركز لتخزينها داخل الحاسب الآلي الرئيسي . والغرض من إنشاء نظام المعلومات الآلي هو :

- إتاحة الفرصة للإدارات البحرية للاطلاع على المعلومات عن نتائج التفتيشات في الموانئ الإقليمية الأخرى وذلك لمساعدتهم في اختيارهم للسفن الأجنبية والتي يجب أن تفحص وان تمارس عليها رقابة دولة الميناء على السفن المختارة.
- تسهيل تبادل المعلومات المؤثرة وذلك فيما يتعلق رقابة دولة الميناء في الإقليم.

- عمل تغطية معلوماتية عالمية مع مذكرات التفاهم الأخرى.
- والإدارات البحرية يجب أن ترسل تقاريرها عن نتائج الفحص وفقا للإجراءات المذكورة في الملحق ٨ من المذكرة بشكل يومي، وعليه أيضا تزويد السكرتارية بالمعلومات التالية:-
- عدد المفتشين العاملين لأداء معاينات وفحوصات دولة الميناء.
 - عدد السفن الزائرة لموانئها خلال العام.

٢-١ معايير التفتيش وفق مذكرة التفاهم:

يعتبر نظام رقابة دولة الميناء آلية للتأكد فيما إذا السفن الأجنبية والتي تدخل موانئ الدول ممتثلة لمتطلبات الاتفاقيات البحرية الدولية المنطبقة ،حيث أن الهدف الرئيسي والجوهري من النظام هو إقصاء السفن دون المستوى، وعندما تكون هذه السفن غير ممتثلة ماديا مع القوانين المنطبقة فان نظام رقابة دولة الميناء تفرض عليها إجراءات للتأكد من امتثالها لتلك المتطلبات . والسفن التي يتم التفتيش عليها تُختار على أساس معايير تُحدد بواسطة المذكرة ، حيث يجب على الدول الأعضاء في المذكرة أن تتجز خلال فترة الثلاث سنوات من دخولها في المذكرة كطرف معدل تفتيش سنوي لا يقل عن ١٥% من عدد السفن الأجنبية الزائرة لموانئها . ولاختيار السفن للتفتيش فان على الإدارات البحرية أن تعطي الأولوية للسفن التالية:-

- السفينة التي تزور أحد موانئ دول المذكرة لأول مرة أو بعد غياب ١٢ شهر أو أكثر من آخر زيارة لها.
- السفينة التي تم السماح لها بمغادرة ميناء الدولة لاستكمال وإصلاح ما بها من عيوب.
- السفينة التي تم الإبلاغ عنها من قبل المرشد أو سلطة الميناء بأنها مخالفة و بها تجاوزات تؤثر على سلامة إبحارها.

- السفن التي شهادات معدات وبناء السفينة الخاصة بها لم تُصدر وفق الاتفاقيات المنطبقة، أو صدرت من جهات غير معترف بها.
- السفن التي تحمل بضائع خطيرة أو مواد ملوثة، ولم تبلغ الإدارة أو سلطة الميناء بجميع المعلومات الضرورية والمناسبة.
- السفن التي تم سحب تصنيفها من هيئة الإشراف الخاصة بها خلال الستة أشهر الماضية. (IMO,1995)

والإدارات البحرية يجب عليها تجنب فحص السفن والتي تم معاينتها خلال فترة الستة أشهر الماضية بواسطة إدارة بحرية أخرى في المذكرة، ما لم تكن هناك أدلة واضحة للفحص والمعاينة. فإذا وجدت النتيجة خلال الفحص الأولى أو الفحص الأكثر تفصيلاً بان الحالة الكلية للسفينة ومعداتنا بأنها دون المستوى، مع الوضع في الاعتبار ظروف العمل والإعاشة للطاقم، فإن الإدارة البحرية يمكنها تعليق الفحص. وهذا التعليق يمكن أن يستمر حتى تقوم الأطراف المسؤولة باتخاذ خطوات ضرورية للتأكد بان السفينة متطابقة مع متطلبات الاتفاقيات ذات الصلة.

وفي بعض الحالات يتم احتجاز السفينة ويتم تعليق الفحص ، فإن على السلطة البحرية بقدر الإمكان إشعار جميع الأطراف المعنية، وهذه الأطراف هي دولة علم السفينة المعنية وقنصلها ، أو اقرب ممثل دبلوماسي لها وإخطارهم بالإجراءات التي تمت، وعليه أيضاً بقدر الإمكان إخطار الهيئة أو المنظمة التي أصدرت الشهادات لها . وهذه الإخطارات يجب أن تتضمن معلومات عن الحجز، وأن تذكر بأن الفحص تم تعليقه إلا أن يتم إشعار السلطة أو الإدارة البحرية بان السفينة امتثلت كليا للمتطلبات المناسبة.

إذا كانت العيوب والتي سببت الحجز لا يمكن إصلاحها في ميناء الفحص ، فان الإدارة البحرية يمكنها السماح للسفينة المعنية أن تبحر إلى اقرب ميناء متاح للإصلاح، والذي يتم اختياره من قبل القبطان وبموافقة الإدارة البحرية، شريطة التأكد أن حالة السفينة لا تسبب خطر على سلامة وصحة الركاب أو الطاقم، أو تسبب خطر على السفن الأخرى، ولا تسبب تهديد للبيئة البحرية. وفي هذه الحالة فان على الإدارة البحرية إخطار الإدارة البحرية لميناء الإصلاح، والتي بدورها تقوم بإشعار الإدارة البحرية لميناء الفحص بالإجراءات التي تم اتخاذها.

إذا لم تصل السفينة إلى ميناء الإصلاح المسمى، فان على الإدارة البحرية لميناء الإصلاح فوراً إخطار الإدارة البحرية لميناء الفحص والتي تقوم بإرسال تقرير إلى السكرتارية لإخطار جميع سكرتاريات مذكرات التفاهم الأخرى. وبالتالي فان السفينة سوف تحجز في أي ميناء لدولة طرف في مذكرة التفاهم، إلا أن يقوم القبطان بإظهار أدلة إلى السلطة البحرية بان الحالة الكلية للسفينة متطابقة مع جميع المتطلبات المتضمنة في الصكوك الدولية ذات الصلة. (حنفي، أحمد، 1997)

وفي ظروف استثنائية عندما تكون السفينة في طريقها إلى ميناء الإصلاح المحدد واحتاجت دخول ميناء آخر لإجراء إصلاحات مؤقتة لأسباب تتعلق بالسلامة فإنه يمكن السماح لها بدخول الميناء. فالإدارات البحرية في ممارستها الرقابة على السفن وفقا لمذكرة التفاهم عليها بذل كل الجهود الممكنة لتجنب الحجز أو تأخير السفينة غير المبرر. والجدول رقم (١) يبين أعداد السفن التي تم تفتيشها والتي تم إحتجازها، وكذلك النسبة المئوية لجهود التفتيش والإحتجازات التي تمت بواسطة الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية للفترة (٢٠٠٢ - ٢٠١٠)، في موانئ (الاسكندرية، دمياط، بور سعيد، السويس، نوبيع وسفاجا).

جدول (١) فحوصات رقابة دولة الميناء بواسطة
الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية للفترة (٢٠١٠-٢٠٠٢)

السنوات	أجمالي السفن	التفتيش	نسبة التفتيش	الاحتجازات	نسبة الإحتجاز
2002	٤٥٦٦	174	3.81%	١	0.٥ %
2003	٤٨٢٧	182	3.77%	٢	1.1%
2004	٤٤٠٨	835	18.94%	٢	0.٢%
2005	٥٧٤٨	1183	20.58%	٢٣	1.9%
2006	٦٢٧٩	1325	21.10%	١٨١	١٣.٦%
2007	٥٩٦٩	1367	22.90%	٢٦٨	١٩.٦%
2008	٥٠٦٨	1692	33.38%	١٩٧	11.6%
2009	٥١٤٨	2132	41.41%	٢٢٤	10.5%
2010	٥٠٥٤	2715	53.71%	١٨٢	6.7%

المصدر : التقرير السنوي للإدارة المركزية لرقابة دولة الميناء عام ٢٠١١/٢٠١٠

يلاحظ من الجدول السابق أنه من عام ٢٠٠٢ الى عام ٢٠٠٤ كان إجمالي عدد السفن التي تم فحصها قد بلغ ١٧٤، ١٨٢، ٨٣٥ سفينة، ومن هذا العدد فقد تم احتجاز ١، ٢، ٢ سفينة حيث بلغت نسبة التفتيش إلى العدد الكلي للسفن التي تعاملت مع الموانئ المصرية هو ٣.٨%، ٣.٧%، ١٨.٩%، وهي نسب ضعيفة بالنسبة لما هو مقرر في مذكرة تفاهم البحر المتوسط، وتدل على أداء متواضع للإدارة البحرية، بينما عدد السفن التي فحصت في عام ٢٠٠٥، ٢٠٠٦، ٢٠٠٧ قد بلغ ١١٨٣، ١٣٢٥، ١٣٦٧، وأدى إلى حجز ٢٣، ١٨١، ٢٦٨ سفينة بنسب تفتيش للسفن الأجنبية الزائرة وصلت إلى ٢٠.٥%، ٢١.١%، ٢٢.٩% حيث يلاحظ أن نسب التفتيش ارتفعت مقارنة بالسنوات السابقة، وبالنظر إلى إحصائيات عام ٢٠٠٨، ٢٠٠٩، ٢٠١٠ يلاحظ أن عدد السفن التي فُحصت بلغ ١٦٩٢، ٢١٣٢، ٢٧١٥، بنسب تفتيش وصلت إلى ٣٣.٣%، ٤١.٤%، ٥٣.٧%، حجزت منها ١٩٧، ٢٢٤، ١٨٢ سفينة، ويلاحظ أن هذه النسب تعتبر الأعلى بالمقارنة مع السنوات السابقة مما يدل على أداء مرتفع لجهود التفتيش والإحتجازات التي تمت بواسطة الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية.

ويلاحظ استحواذ عام ٢٠١٠ على النسبة الأعلى من نسبة التفتيش الإجمالية ، مما يدل على أن رقابة دولة الميناء تيسر في الاتجاه الصحيح في موانئ جمهورية مصر العربية.

إن السلطة البحرية لأي دولة هي الجهة الحكومية المسؤولة والمختصة للتأكد من سلامة السفن، وحماية الأرواح، وأيضاً حماية البيئة البحرية، وذلك من خلال ضمان الامتثال للقواعد والقوانين الوطنية والدولية. وإن أولى المهام وأهمها والواقعة على عاتق الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية هي واجبها كدولة ميناء على السفن الأجنبية الزائرة لموانئها، وذلك فيما يتعلق بامتثالها للقواعد والتشريعات الوطنية والدولية النافذة، حيث إن فاعلية وتأثير رقابة دولة الميناء تعتمد بشكل واسع على الإدارة البحرية والتي تقوم بالتفتيش أو الرقابة على السفن الأجنبية ، ولذلك فإن هناك ضرورة لاستنباط وإجراء تعديلات للتشريعات والقوانين البحرية المصرية، وأن تكون مستمدة من الاتفاقيات الدولية، وذلك لتعكس التطورات في مجال السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية، حتى تكون قادرة أن تُجري عملية الرقابة كدولة ميناء بفاعلية على السفن الأجنبية الزائرة لموانئها. (الكسار، بلبع، ٢٠٠١)

٣- الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية:

مصر وما تملكه من بحار مترامية الأطراف ممتدة على البحر الأحمر والبحر المتوسط، وأيضاً سيطرتها على واحد من أهم القنوات وهي قناة السويس. كل ذلك أكد على أهمية إنشاء هيئة مستقلة تتحمل المهام السيادية للشئون البحرية المصرية ، بما يحفظ سلامة الملاحة البحرية، والحفاظ على البيئة البحرية، ولذلك فقد ترسخت القناعة لدى الحكومة بضرورة إنشاء جهاز مستقل يتولى مهام الشئون البحرية.

صدر القرار الجمهوري رقم (٣٩٩) لسنة ٢٠٠٤ م بشأن إنشاء الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية رسمياً، والذي بموجبه حُدد الهيكل التنظيمي لها وأيضاً حُددت المهام والاختصاصات وفقاً لذلك، حيث تتمتع الهيئة بالشخصية الاعتبارية والذمة المالية المستقلة ، وتخضع مباشرة لإشراف وزير النقل ومركزها الرئيسي مدينة الإسكندرية، ووفقاً لقرار الإنشاء فإن الهيئة المصرية لسلامة الملاحة البحرية هي جهاز الحكومة الذي يقوم بممارسة مهام الدولة في إدارة الشئون البحرية من تأمين سلامة الملاحة والحفاظ على البيئة البحرية، وتوفير نظام فعال للرقابة والتفتيش على السفن في المياه الداخلية والموانئ والبحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة وغيرها من المهام والواجبات بمقتضى الاتفاقيات الدولية البحرية، وتهدف الهيئة إلى إدارة وتنظيم شئون الملاحة البحرية على المستوى القومي في إطار الخطة السياسية والاقتصادية العامة للدولة، ورقابة ومتابعة أداء المنشآت والأجهزة المنوط بها لتحقيق السلامة البحرية، وربطها بالمجال الدولي، وبما لا يتعارض مع الاتفاقيات الدولية المنضمة إليها جمهورية مصر العربية.

تباشر الهيئة الإختصاصات التي تكفل تحقيق الغرض الذي أنشأت من أجله، ولها على الأخص

ما يلي:

- تنظيم وإدارة سلامة الملاحة البحرية بما يكفل تنفيذ الاتفاقيات الدولية المنضمة إليها الجمهورية، والقوانين والقرارات المنظمة لها والصادرة فى شأن السلامة البحرية المتعلقة بأمن السفن وسلامة إبحارها فى المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية والموانئ المصرية.
- تمثيل الدولة فى المنظمات الدولية البحرية والمنظمات المعنية بالسلامة البحرية.
- تبادل المعلومات الفنية مع جميع موانئ العالم، وتقديم المساعدات والخدمات الملاحية لجميع السفن أثناء إبحارها بالمياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية، وتحديد الممرات البحرية، وإصدار المنشورات والأذونات البحرية لمراعاة السلامة فى المياه الإقليمية.
- تبادل الخبرات والأبحاث الفنية والمهنية مع المنظمات والهيئات الدولية والإقليمية والدول المتقدمة فى مجال السلامة البحرية بهدف رفع مستويات تأمين سلامة السفن وإبحارها.
- تخطيط ومتابعة إنشاء وتطوير وصيانة الموانئ والمساعدات الملاحية على سواحل الجمهورية وداخل المياه الإقليمية والمنطقة الاقتصادية، ومنح الموافقات المتعلقة بها وإجازتها.
- مراقبة مستويات السلامة البحرية وجودة الخدمات المنفذة بواسطة الهيئة والجهات المخولة بذلك، واتخاذ الإجراءات اللازمة للتحقيق فى استيفاء وسائل النقل البحرى لشروط السلامة والأمن وتدقيق وثائقها وشهاداتها.
- الأشتراك فى خطط البحث والأنقاذ ومكافحة التلوث البحرى.
- رقابة المستويات الفنية للسفن والوحدات البحرية المصرية التى تُبنى محلياً أو التى تُشترى من الخارج للتحقق من توافر الاشتراطات الفنية بها طبقاً للمستويات الدولية، وإصدار شهادات تسجيلها، وكذا إصدار وتجديد شهادات الصلاحية وتراخيص الملاحة اللازمة لتسييرها.
- إجراء الاختبارات وإصدار شهادات الأهلية والجوازات البحرية، وكذا شهادات مدة الخدمة البحرية لأطقم السفن التجارية.
- رقابة مستويات كفاءة السفن المصرية والأجنبية المترددة على الموانئ المصرية والمياه الإقليمية، وما يستتبعه ذلك من منح الشهادات والتنصيح وفقاً للمستويات العالمية والاتفاقيات الدولية ومذكرات التفاهم المعمول بها فى هذا الشأن.

تعتبر الإدارة البحرية هي المسؤولة عن تحقيق النتائج، والتي وجدت من أجلها في قرار إنشائها، وعلى ذلك فإن الإدارة ملتزمة أمام المجتمع البحري الدولي بعدة التزامات أساسية في تحقيقها للنتائج، وتتمثل أولى هذه الالتزامات بأختيار العناصر الملائمة لتحقيق النتائج المقررة (الفاعلية Effectiveness)، وثانيهما باستخدام العناصر أفضل استخدام (الكفاءة Efficiency). وفي هذا السياق فإن أهداف أي إدارة بحرية لا بد وأن تتجه لأن تكون أفضل إدارة بحرية في العالم، وليس مجرد إدارة أفضل من العام الماضي، ولا بد لها أن تضع أهدافها في الأجل الطويل (أهداف استراتيجية حيوية)، ثم عمل أهداف مرحلية في الأجل القصير، وهذه الأهداف لكي تكون بمثابة معايير للأداء التنظيمي والتقدم لا بد وأن يتم صياغتها في شكل رقمي قابل للقياس، ولا بد وأن تحوي الموعد النهائي الذي يجب أن تتحقق فيه تلك النتائج. (الهوري، سيد، ٢٠٠٢)

٤ - النتائج:

- النقل البحري هو صناعة دولية، وتنظيم هذه الصناعة يتم من خلال الاتفاقيات الدولية والتي تهدف للتأكد من سلامة السفن والطاقم على متنها، وأيضاً حماية البيئة البحرية في العالم من التلوث الناشئ من السفن التي تجوب البحار. وهذه الاتفاقيات طورت على مدى السنين تحت رعاية المنظمة البحرية الدولية (IMO)، كما أن صناعة النقل البحري لا تعاني من الافتقار إلى القواعد والاتفاقيات التي تنظمها والتي تحافظ على سلامة السفن وحماية البيئة البحرية من التلوث، ولكن تعاني من عدم التطبيق الفعلي لهذه القواعد والقوانين الدولية، ولهذا السبب كانت هناك ضرورة حتمية لظهور رقابة دولة الميناء.
- وضع إسم مصر في القائمة السوداء بمذكرة تفاهم باريس منذ عام ٢٠٠٠ وحتى الآن فيما يتعلق بتعامل موانئ مذكرة تفاهم باريس مع السفن المصرية ويأتي ذلك من الإنطباع السيئ عن الموانئ المصرية فمعني فشل الموانئ المصرية في التعامل مع السفن الأجنبية هو فشل الموانئ المصرية في التعامل مع سفنها وبالتالي وضعت دولة العلم (مصر) في القائمة السوداء في مذكرة تفاهم باريس التي تعتبر أقدم وأهم مذكرات التفاهم في العالم والتي تعتبر مؤشراً ومقياساً لجميع دول العالم فيما يتعلق بمستوي سفنها لمدي تطبيقها لمتطلبات الاتفاقيات الدولية علاوة أنها مرآة تعكس بطريقة غير مباشرة أداء موانئ كل دولة وتعاملات كل ميناء مع هيئات التصنيف الدولية.
- اسم مصر مدرجاً بالقائمة البيضاء فيما يتعلق بمدى تطبيق السلطة المختصة بمصر لمتطلبات الاتفاقية الدولية STCW-78 وتعديلاتها وذلك طبقاً للتقرير الصادر من لجنة السلامة التابعة للمنظمة البحرية الدولية في شهر مايو عام ٢٠١٠، ومن المعروف أن هذه الاتفاقية هي إحدى الاتفاقيات الدولية الست الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي يتشكل منها نظام رقابة الدولة على السفن الأجنبية بالميناء، علاوة على الاتفاقية الدولية رقم ١٤٧ الصادرة عن

منظمة العمل الدولية وهذا يبعث على الأمل في امكانية وضع اسم مصر كذلك في القائمة البيضاء الخاصة بمذكرة تفاهم باريس لرقابة الدولة على الميناء.

■ إن فعالية وتأثير رقابة دولة العلم تعتمد بشكل واسع على السلطة أو الإدارة البحرية، التي تقوم بالتفتيش أو الرقابة على السفن الوطنية، حيث توجد عدد من الصعوبات والعراقيل التي تواجه عملها، ومن ضمن هذه المعوقات التي تحول دون أن يقون النظام بدوره على أكمل وجه هي الضغوط الاقتصادية، والتي تعتبر حجر الزاوية بالنسبة لأداء مذكرة التفاهم، وغالبا فإن معظم الدول الأعضاء في المذكرة تواجه أوضاعا اقتصادية صعبة حيث تعتبر موضوع السلامة البحرية ومنع التلوث عامة لا تتدرج من ضمن الأولويات الوطنية لحكوماتهم، حيث تمنح أولوياتها لمواضيع وقطاعات حيوية مثل الغذاء والصحة والتعليم، ومحاربة الفقر والتنمية . ويبدو أن الدول الأطراف في مذكرة تفاهم البحر المتوسط ينتهجون سياسات متباينة معلنة أو غير معلنة في شأن إجراء عمليات الرقابة وصلاحيات احتجاز السفن فالبعض يتجه إلى استخدام هذا الصلاحية لأقل الأسباب بينما يتراخى البعض الآخر عن استخدامها إلا عند الضرورة القصوى، وتبني هذه السياسات على أساس الموائمة بين الايجابيات والسلبيات الناتجة عن الاحتجاز خوفاً من التأثيرات الطارئة للسفن من موانئهم، والبحث عن موانئ أخرى أقل تشدداً، مما قد تجعل بعض السلطات البحرية أن تطلب من ادارة رقابة دولة الميناء بتخفيف إجراءات التفتيش والجزاءات على السفن الأجنبية.

■ ومن أهم الصعوبات والمعوقات التي تواجه دول مذكرة التفاهم، والتي تمارس رقابة دولة الميناء هو افتقار موانئها إلى الخدمات الضرورية لإصلاح العيوب إذا وجدت خلال الفحص، كالأحواض أو محطات الاستقبال Reception Facilities ولتي تعتبر شرطا أو مطلبا في بعض الاتفاقيات الدولية.

٥- المراجع :

- إسلام، عماد (٢٠٠٠)، "الاتفاقيات الدولية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية.
- الكسار، أحمد- بليغ، السنوسي (٢٠٠١)، " تطبيق قواعد السلامة البحرية وأثره على القدرة التنافسية للسفن" ، المؤتمر البحري الدولي مارديكون (٧)، الإسكندرية.
- الهواري، سيد (٢٠٠٢)، " الإدارة"، دار الجيل للطباعة، القاهرة.
- حنفي، أحمد،(١٩٩٦)، " رقابة الميناء بين المفهوم الأساسي ومحاذير التطبيق"، النشرة الدورية عدد نوفمبر، مركز البحوث والاستشارات لقطاع النقل البحري، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية.

- IMO (1995), Resolution A787 (19): Procedures for Port state control, London.
- IMO, (1995), Model course 3.09: port state control, London.

- IMO, (1999), Resolution A.882 (21): Amendments to the procedures for port state control (Resolution A.787 (19)), London.
- Mediterranean MOU, Available on line, <http://www.medmou.org/.sited>, (May.2011)