الموانئ
ALMAWANIE

تصدر عن دائرة الموانئ البحرية والجمارك / العدد 63 يوليو - أكتوبر 2018

موانئ الشارقة وديلاوير الأمريكية يوقعان اتفاقية توأمة لتطوير التجارة الدولية والعمليات اللوجستية

ميناء الحمرية يستقبل السفينة «بحري ينبع»

«غلفتينر» تستثمر 11 مليون درهم في طريق منفذ الصجعة

المحتويات

موانئ الشارقة وديلاوير الأمريكية يوقعان اتفاقية توأمة لتطوير التجارة الدولية والعمليات اللوجستية

06

ميناء الحمرية يستقبل السفينة «بحري ينبع»

12

«غلفتينر» تستثمر ١١ مليون درهم في طريق منفذ الصجعة

16

الموانئ
ALMAWANIE

تصدر عن دائرة الموانئ البحرية والجمارك
العدد 63 يوليو - أكتوبر 2018

14

خدمة ملاحية جديدة في ميناء خالد

20

«تصنيف» تستجيب لقرار «الاتحادية للمواصلات» بشأن سفن القائمة السوداء

26

اليوم البحري العالمي 2019: «تمكين المرأة في المجتمع البحري»

رئيس التحرير والمشرف العام
خالد بن عبد الله بن سلطان القاسمي

مدير التحرير
عادل مصطفى

المحررون
صفاء سلطان د. مانيا سويد
رعد عبد الستار

الترجمة
رعد عبد الستار

للمراسلة
هاتف: 06 5026359 - 06 5026340
البراق: 06 5281747 - 06 5281997
ص.ب: 70 الشارقة - جمارك الشارقة
الإمارات العربية المتحدة

e-mail: jumruki@sharjahcustoms.gov.ae
websaite: www.sharjahports.gov.ae
sharjahcustoms

الإخراج الفني
نجيب جانبيه

كلمة العدد

تلجأ الإدارات الجمركية إلى التقييم المستمر لاستراتيجياتها واحتياجاتها لمواجهة التحديات في عالم دائم التغير، وهذا ما يتطلب منها اللجوء إلي سياسة كفوءة لتوفير المهارات والمعارف إلى جميع قواها العاملة بما يتلاءم مع أدوارها ومسؤولياتها والمهام المنوطة إليها.

ولتحقيق ذلك، فإن دائرة الموانئ البحرية والجمارك لا تألو جهداً في توفير الفرص المناسبة لتدريب كوادرها في جميع الاختصاصات بما يضمن لها ترجمة سياساتها الإدارية إلى ممارسات عملياتية فعالة، فهي تحرص على تنظيم وعقد دورات تدريبية على مدار العام في شتى المجالات كالتفتيش الجمركي والتعامل مع العملاء والتخليص الجمركي والقانون الجمركي والتقنيات الخاصة باستخدام أجهزة الكشف الجمركي المتطورة والخدمات الإلكترونية والذكية.

وبتأكيدها على التدريب تهدف الدائرة إلى تعزيز مهارات وكفاءات موظفيها كي يقدموا أفضل الخدمات إلى الموردين والمصدرين والناقلين والمسافرين ويعملوا على حماية المجتمع ومواجهة بيئة سريعة التغير بما يساهم في تحقيق رؤية دولة الإمارات العربية المتحدة في أن تكون ضمن أفضل دول العالم.

موانئ الشارقة وديلاوير الأمريكية يوقعان اتفاقية توأمة لتطوير التجارة الدولية والعمليات اللوجستية

وقع الشيخ خالد بن عبدالله بن سلطان القاسمي رئيس دائرة الموانئ البحرية والجمارك ورئيس المناطق الحرة في إمارة الشارقة، وجيفري بولوك، وزير الدولة لولاية ديلاوير الأمريكية، اتفاقية توأمة بين دائرة الموانئ البحرية والجمارك وشركة دايموند ستيت للموانئ، الهيئة الاعتبارية التابعة لولاية ديلاوير

بحضور نخبة من كبار المسؤولين ضمت سعادة مروان جاسم السركال الرئيس التنفيذي لهيئة الشارقة للاستثمار والتطوير «شروق» وسعادة فيليب فراين القنصل الأمريكي العام بدبي وسعادة محمد مير عبدالرحمن مدير دائرة الموانئ البحرية والجمارك وسعادة سعود سالم المزروعي مدير المناطق الحرة في الشارقة وبيتر ريتشاردز الرئيس التنفيذي لمجموعة غلفتينر وبدر جعفر رئيس المجلس التنفيذي لمجموعة غلفتينر ووفد أمريكي كبير.

وبموجب الاتفاقية، التي وقعت في العاشر من أكتوبر في غرفة تجارة وصناعة الشارقة، يتعاون الطرفان في تطوير التجارة والعمليات اللوجستية وتبادل المعلومات لتحقيق المنفعة التجارية والتقنية والمعرفية وبما يسهم في تعزيز العلاقات التجارية الإماراتية الأمريكية.

وفي كلمة ألقاها في الحفل أشاد بدر جعفر، رئيس المجلس التنفيذي في «غلفتينر» بتوقيع الاتفاقية قائلاً: «تؤكد اتفاقية التوأمة على عمق التزامنا بإنشاء علاقات دولية بعيدة

المدى تعزز مسيرة النمو الاقتصادي لدولة الإمارات وتساهم في التنمية الاجتماعية والاقتصادية على مستوى العالم. وستسهم الاتفاقية في تدعيم جهودنا الدؤوبة بالتعاون مع شريك قوي يحظى بحضوره المتميز في دولة الإمارات، وسيكون لها دور محوري في توثيق الصلات التجارية الاستراتيجية وتبادل المعارف ما بين دولة الإمارات والولايات المتحدة».

ومن جانبه، قال جيفري بولوك: «تشكل اتفاقية الميناء الشقيق خطوة هامة على صعيد تعزيز العلاقات الاقتصادية بين دولة الإمارات والولايات المتحدة الأمريكية، ونجد فيها فرصة عظيمة لدعم النمو الاقتصادي العام لولاية ديلاوير عبر الشراكات الإنتاجية وتبادل أفضل الخبرات».

بدوره، قال بيتر ريتشارد: «نحن سعداء بكون «غلفتينر» جزءاً من هذه الخطوة التاريخية التي شهدت تعزيز التحالف التجاري بين دولة الإمارات والولايات المتحدة الأمريكية، حيث أسهمت العلاقات الدبلوماسية المتميزة بين البلدين في تمهيد الطريق وفتح الباب أمام فرص الأعمال الواعدة على مدى السنين القادمة».

ويأتي توقيع الاتفاقية بعد استلام شركة غلفتينر، مشغل محطتي الحاويات في إمارة الشارقة التابعتين لدائرة الموانئ البحرية والجمارك، وإحدى أكبر الشركات الخاصة في إدارة الموانئ في العالم والتي تتخذ من دولة الإمارات مقراً لها، ميناء ويلمنغتون في ولاية ديلاوير من شركة دايموند ستيت للموانئ، بهدف تشغيل الميناء وتطويره لمدة 50 عاماً متواصلة.

وكانت دائرة الموانئ البحرية والجمارك قد وقعت في عام 2015 اتفاقية توأمة مماثلة مع ميناء كانافيرال بولاية فلوريدا الأمريكية أمدها 35 عاماً تقوم بموجبها شركة غلفتينر بتشغيل محطة حاويات الميناء.

تطوير الأرصفة الشمالية لميناء خالد

باشرت دائرة الموانئ البحرية والجمارك بالأعمال المدنية لتطوير الأرصفة الشمالية في ميناء خالد وتشمل خمسة أرصفة لاستقبال السفن. وتتضمن عمليات التطوير أعمال تجديد الأرصفة وتجديد التجهيزات الخاصة برصف واستقبال السفن.

وتأتي عمليات التطوير ضمن الخطط المستدامة والمستمرة للدائرة في تطوير جميع مرافقها ورفع مستوى الأداء للموانئ البحرية في إمارة الشارقة وتحديث البنى التحتية الأساسية بما يتلاءم مع آخر المستجدات المعتمدة في الموانئ العالمية وتسهيل أعمال الشحن وتفريغ البضائع.

وكان الميناء قد شهد تدشين الرصيف رقم 21 المستحدث تماماً والذي أفتتح لاستقبال السفن في 27 فبراير 2018 وباشر عمليات الشحن والتفريغ وهو بطول 373 متراً وهو الأمر الذي يساهم في زيادة وكفاءة أرصفة الميناء.

ومن الجدير بالذكر أن ميناء خالد في الشارقة الذي شيد في منتصف السبعينيات من القرن الماضي، كان الميناء الأول في منطقة الخليج العربي الذي كرس أرصفة خاصة فيه لاستقبال سفن الحاويات، وهو الميناء السبّاق أيضاً في شحن البضائع المنقولة على عجلات إلى السفن (الرو- رو) وشحن المركبات. ويمتلك ميناء خالد 21 رصيفاً، بالإضافة إلى رصيف مخصص للنفط تنشط في مجال الشحن العام وشحن البضائع المجمدة والسائبة والحاويات والنفط وخدمات الإسناد البحري والمركبات والركاب، وهناك مخزنان مبرّدان بالقرب من الأرصفة ومستودعات جمركية.

دائرة الموانئ البحرية والجمارك تعزز التعاون مع الإدارة العامة للدفاع المدني

في إطار التعاون المستمر مع الشركاء الاستراتيجيين لدائرة الموانئ البحرية والجمارك، انعقد في الثاني من أكتوبر 2018 في مركز جمارك الخور اجتماع تنسيقي بين الدائرة مع وفد من الإدارة العامة للدفاع المدني (الشارقة) ممثلا بالنقيب عماد علي المرشدي والملازم ماجد سلطان بن حرمول.

حضر الاجتماع عن الدائرة كل من السيد جرش محمد بن جرش، مدير مركز جمارك الخور والقبطان سيف الدين مصطفى الأمين، مسؤول خور الشارقة والسيد عبدالرحمن سعيد بوغانم، مساعد مدير مركز جمارك الخور وناقش المجتمعون سبل تعزيز التعاون والتنسيق بما يساعد في تقديم أفضل الخدمات لمستخدمي الموانئ في إمارة الشارقة وخصوصا في مجالات السلامة ومناقشة الأمور ذات الاهتمام المشترك.

ميناء الحمرية يستقبل السفينة «بحري ينبع»

يعتبر ميناء الحمرية، أحد الموانئ المثالية في استقبال وشحن المعدات والحمولات الكبيرة لعمق المياه على طول أرصفته التي تصل إلى أربعة عشرة مترا، وهو ما يمنح الميناء أفضلية في استقبال سفن ذات غاطس كبير نسبيا.

ويمتاز ميناء الحمرية بأنه متعدد الأغراض، فبإمكانه استقبال أنواع مختلفة من السفن لنقل البضائع، ولكونه يقع ضمن المنطقة الحرة بالحمرية، المركز الصناعي الحيوي في إمارة الشارقة، يستفيد المستثمرون في تلك المنطقة الحرة من خدماته المقدمة بكل سهولة وبتكاليف قليلة.

وقد استقبل الميناء سفينة الشحن البحري «بحري ينبع» في السابع عشر من سبتمبر 2018 حيث تم أنزال مجموعة من البضائع ومواد مشاريع تتضمن الأجزاء الرئيسية لهيكل منصة بحرية وهي تزن 5,600 طن لحساب أحد المستثمرين البحريين في المنطقة الحرة بالحمرية.

وتعتبر السفينة «بحري ينبع»، واحدة من سفن الشحن المتخصصة لنقل وشحن المركبات وبضائع مختلفة.

ويبلغ طول السفينة 220 متر وبعرض 32 متر وبإجمالي حمولة مسجلة قدرها 50,700 طناً.

يذكر إن ميناء الحمرية يتعامل مع جميع أنواع بضائع الشحن مثل المعدات الثقيلة وبضائع الصب والبضائع المكيسة والحبوب والمنتجات النفطية والكيمياوية.

إضافة إلى ذلك هناك الميناء الداخلي للحمرية وهو ملحق بالميناء الرئيسي ويمتاز بطول أرصفته التي تصل إلى ستة كيلومترات ويصل أقصى عمق للمياه على تلك الأرصفة 9 أمتار وهي تقدم خدمات تخزين المنتجات النفطية والخدمات البحرية المساندة لأعالي البحار ومستثمري المنطقة الحرة بالحمرية في القطاع البحري.

خدمة ملاحية جديدة في ميناء خالد

استحدث ميناء خالد مؤخراً خدمة بحرية جديدة يستطيع من خلالها عملاء الميناء الاستفادة من خدمة الركاب/ الرو - الرو بواسطة خطوط كارانه Karaneh من وإلى إيران بواسطة السفينة « سني Sunny ».

وكانت السفينة سني قد وصلت في رحلتها الأولى إلى ميناء خالد في 24 سبتمبر 2018 حيث استقبل السيد أحمد سالم السويدي رئيس قسم الحركة (موانئ الشارقة) والقبطان آر راجن ناظر ميناء خالد والسيد سونيل جانجادران مدير تطوير أعمال التسويق (موانئ الشارقة)، ربان السفينة القبطان/ بوغيليس أيوانيس.

إن هذه الخدمة الجديدة في ميناء خالد تعكس حرص دائرة الموانئ البحرية والجمارك بتوفير فرص خدمية للتجار والركاب على حد سواء.

K
Karaneh Lines

SUNNY

«غلفتينر» تستثمر 11 مليون درهم في طريق منفذ الصجعة

تحتفل «غلفتينر»، أكبر مشغل خاص ومستقل للموانئ في العالم، ومشغل محطتي حاويات خورفكان وميناء خالد والتي تتخذ من دولة الإمارات مقراً لها، بمناسبة البدء ببناء طريق منفذ الصجعة الدائم.

وباستثمار قدره 11 مليون درهم في توسعة الطريق يأتي تماشياً مع سعيها إلى القيام بدور أساسي في دفع عجلة النمو الاقتصادي لإمارة الشارقة.

سيمتد الطريق السريع على طول كيلومترين؛ ليربط مجمع الصجعة للاستثمار الصناعي، وهو أول مبادرة استئجار لشركة «غلفتينر»، عبر شارع الإمارات (E611)، مع الموانئ البحرية الثلاثة الرئيسية في الشارقة - ميناء خالد وميناء الحمرية وميناء خورفكان. ويمتد المجمع على مساحة 750 ألف متر مربع، ومن المتوقع أن يصبح منشأة لوجستية مجمركة/مضمونة بالكامل للبضائع المستوردة، بموجب سندات إعفاء من الرسوم أو ضريبة القيمة المضافة إلى أن يتم طرحها في السوق المحلية، إضافة إلى ذلك، سيوفر هذا المشروع متعدد الاستخدامات إمكانية الوصول بسهولة إلى الموانئ الجوية والبحرية الرئيسية، فضلاً عن الربط مع مناطق أخرى داخل دولة الإمارات وخارجها.

وقال بيتر ريتشاردز، الرئيس التنفيذي لمجموعة «غلفتينر»: «يسرنا أن نعلن عن البدء بهذه التوسعة المهمة للطريق، والتي سيكون لها عند اكتمالها أثرها الكبير في تحسين إمكانية التنقل بين مجمع الصجعة للاستثمار الصناعي والموانئ الثلاثة في الشارقة. لقد كانت«غلفتينر»جزءاً أساسياً من قصة نمو إمارة الشارقة على مدى أكثر من أربعة عقود. وإن استثمارنا هذا يشهد على التزامنا بدعم اقتصاد الإمارة، وتعزيز تصنيفها العالمي».

ويجري تصميم مجمع الصجعة للاستثمار الصناعي على نحو مرن يمكنه من استيعاب مساحات تخزين بأحجام متنوعة.

منتدى تحديد أثر طريق الحرير

د. مانيا سويد

انطلق بالإسكندرية «منتدى تحديد أثر طريق الحرير وإيجاد الفرص الاستثمارية بين الدول العربية والصين»، والذي تنظمه الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، بالتعاون مع الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، في مقر الأكاديمية بالإسكندرية.

ويهدف المنتدى لإيجاد الفرص الاستثمارية بين الدول العربية والصين، في قطاعات النقل البحري والطرق والسكك الحديدية للتنسيق بين المناطق الاقتصادية واللوجستية والموانئ الجافة والمناطق الحرة الموجودة حاليًا في الدول العربية، بما يسهم في تحقيق أهداف طريق الحرير والمصالح العربية المشتركة.

ويأتي هذا المنتدى في ضوء ترحيب الدول العربية بالمبادرة الصينية، ولكي تتطور تلك المبادرة إلى كامل إمكاناتها، فمن المنظور اللوجستي ووجهات النظر التجارية لا يزال هناك الكثير الذي يتعين القيام به من جانب الحكومات وقطاع الأعمال في الدول العربية.

كما يهدف المنتدى إلى بحث كيفية استفادة الدول العربية من مبادرة «حزام واحد - طريق واحد» التي أعلنها الرئيس الصيني عام 2013، وأثر تلك المبادرة على أنماط التجارة الدولية وحركة النقل العالمية.

ويشارك في المنتدى نخبة من كبار المسؤولين في الحكومات والسلطات، والنقابات ورجال الأعمال والخبراء في الدول العربية وجمهورية الصين الشعبية والجمهورية الإيطالية والجمهورية الباكستانية وعدد من المنظمات والاتحادات والشركات العربية والدولية ذات العلاقة.

أربعون مليار دولار رأس مال طريق الحرير

قال اللواء رضا إسماعيل رئيس قطاع النقل البحري إن زيادة حركة التجارة الدولية أدى إلى زيادة الطلب على نقل البضائع وتداولها لذا استلزم ابتكار حلول لوجستية متكاملة فكانت مبادرة الحرير التي أعلنت عنها الصين بهدف تحقيق التكامل الاقتصادي مشيرا إلى أن الإعلان عن المبادرة كان عام 2013 وهي بالأساس إستراتيجية تنموية طرحها الرئيس الصيني لإعادة إنشاء شبكة الممرات البحرية القديمة لخلق طريق الحرير البحري لتعزيز الربط الدولي و دعم حركة التجارة الدولية مرورا ب 65 دولة.

وأوضح إسماعيل أن رأسمال الصندوق 40 مليار دولار و أضاف في كلمته أثناء منتدى الحرير أن هذا الطريق البحري يبدأ من فوجو في الصين و يمر عبر فيتنام، اندونيسيا، بنجلاديش، الهند، سريلانكا و جزر المالديف ز و شرق أفريقيا على طول الساحل الأفريقي إلى البحر الأحمر و عبر قناة السويس إلى البحر المتوسط الذي يمتد من الساحل الصيني عبر سنغافورة و الهند باتجاه البحر المتوسط بعد المرور على أثينا وينتهي في موانئ ايطاليا.

«تصنيف» تستجيب لقرار «الاتحادية للمواصلات» بشأن سفن القائمة السوداء

أعلنت هيئة الإمارات للتصنيف «تصنيف» عن استعدادها التام للاستجابة لقرار معالي الدكتور عبدالله بلحيف النعيمي وزير تطوير البنية التحتية ورئيس مجلس إدارة الهيئة الاتحادية للمواصلات البرية والبحرية بعدم السماح للسفن، التي تحمل أحد الأعلام التابعة للدول، المصنفة ضمن القائمة السوداء من قبل العديد من الجهات البحرية، بدخول موانئ الدولة أو الرسو في مياهها؛ إلا إذا كانت مصنفة من هيئة الإمارات للتصنيف أو إحدى هيئات التصنيف الدولية الأعضاء في المنظمة الدولية لهيئات التصنيف. IACS

وسيتم العمل بهذا التعميم ابتداء من الأول من يناير 2019، وتم توجيه هذا القرار إلى كل موانئ الدولة ووكلاء السفن وملاك ومشغلي وشركات إدارة السفن، إضافة إلى كل هيئات التصنيف العاملة في الدولة.

تنظيم

من جهتها، صرحت الدكتورة عائشة البوسميط، مدير إدارة الاتصال الحكومي في الهيئة الاتحادية للمواصلات البرية والبحرية، قائلة: «قرارنا هذا يأتي لتنظيم دخول السفن من أي دولة من الدول المعلنة في القائمة، لضمان جودة وسلامة تلك السفن من خلال حصولها على شهادة فحص ومطابقة من هيئات التصنيف المعتمدة لدينا.

معايير

وقال المهندس سعيد المسكري، الرئيس التنفيذي لهيئة الإمارات للتصنيف «تصنيف»: «ندعم بشكل كبير قرار الهيئة الاتحادية للمواصلات البرية والبحرية حظر دخول السفن التي ليس من المضمون امتثالها للمعايير الدولية المعتمدة لضوابط السلامة، لأن دخول هذا النوع من السفن قد يهدد سلامة البيئة البحرية أو يتسبب بحوادث بحرية بسبب رداءة حالتها الفنية، إضافة إلى ما قد تتعرض له الموانئ والمرافق البحرية من أضرار قد تعيق حركة الملاحة البحرية».

وأوضح المهندس وليد التميمي، المدير العام لتصنيف ماريتيم، الذراع الملاحية لهيئة الإمارات للتصنيف في مجال إصدار شهادات مطابقة ومعاينة السفن، قائلاً: «قمنا في شركة تصنيف للخدمات البحرية بتأهيل فريق محترف ومتخصص في مجال فحص ومعاينة السفن، وعززناه بالكفاءات المواطنة التي حصلت على تدريب خاص يؤهلها لإصدار الشهادات بأعلى درجات الدقة، وفقاً لمعايير التصنيف العالمية أو متطلبات العلم.

الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن وتعديلاتها

صفاء سلطان

ووفق على انضمام دولة الإمارات العربية المتحدة إلى الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن لعام 1966م, وتعديلاتها, بالمرسوم الاتحادي رقم 39 لسنة 1983م.

نصوص الاتفاقية:

- تتعهد الحكومات المتعاقدة تنفيذ اشتراطات هذه الاتفاقية والملاحق المرفقة بها والتي تكون جزءاً متمماً للاتفاقية الحالية, وكل إشارة للاتفاقية الحالية تعتبر في نفس الوقت إشارة للملاحق. كما تتعهد الحكومات المتعاقدة باتخاذ كل الخطوات اللازمة لتنفيذ الاتفاقية الحالية.
- لا يسمح لسفينة تسري عليها الاتفاقية الحالية القيام برحلة دولية بعد تاريخ بدء سريان هذه الاتفاقية, ما لم تعاين ويحدد عليها علامة خط الشحن وتزود بشهادة خط شحن دولية 1966, أو ما لم تمنح شهادة إعفاء دولية لخط الشحن وفقا لنصوص الاتفاقية الحالية.
- سوف لا تنطبق الاتفاقية الحالية على:

أ) السفن الحربية.

ب) السفن الجديدة التي يقل طولها عن 24 مترا (79 قدما).

جـ) السفن الحالية التي تقل حمولتها الإجمالية عن 150 طنا.

د) يخوت النزهة التي ليس لها غرض تجاري.

هـ) سفن الصيد.

لا يطبق أي من أحكام هذه القواعد على السفن التي تقوم بالملاحة فقط في:

أ) البحيرات العظمى لأمريكا الشمالية وفي نهر سانت لورانس إلى ما يحده شرقا بالخط المستقيم الواصل من كاب دي روزيير حتى وست بوينت ثم إلى جزيرة انتيكوستي وعلى الطرف الشمالي لجزيرة انتيكوستي حتى خط الطول 563 درجة غربا.

ب) بحر قزوين.

جـ) نهر بلات وبارانا وأوروجواي ممتدة شرقا إلى الخط المستقيم المار بين نهر بونتانورت بالأرجنتين وبونتادل إست بأوروجواي.

- عند اشتغال سفن في رحلات دولية بين موانئ متجاورة قريبة لدولتين أو أكثر فمن الجائز أن تعفيها الإدارة من اشتراطات الاتفاقية الحالية طالما ظلت مشتغلة في هذه الرحلات إذا كانت حكومات الدول التي تقع بها هذه الموانئ مطمئنة إلى أن طبيعة الطريق أو ظروف الرحلات بين هذه الموانئ تجعل من غير المعقول أو من غير العملي تطبيق اشتراطات الاتفاقية الحالية لسفن تشتغل في هذه الرحلات.
- للإدارة أن تعفي أي سفينة تمثل شكلا مستحدثا من أي من نصوص هذه الاتفاقية والتي قد يعطل جديا تطبيقها بحوث التطور في الاستحداث وما يتبعه بالنسبة لسفن تشتغل في رحلات دولية, على مثل هذه السفينة أن تتخذ احتياطات الأمن اللازمة التي تراها الإدارة مناسبة لنوع الخدمة التي يؤديها وتكون كافية لضمان سلامة كلية للسفينة وتقبلها حكومات الدول التي تزورها.
- السفينة التي لا تقوم عادة برحلات دولية ومطلوب لأحوال استثنائية تشغيلها لرحلة دولية واحدة يمكن للإدارة إعفاؤها من أي اشتراطات تفرضها الاتفاقية الحالية ما دامت تطبق اشتراطات السلامة التي ترى الإدارة أنها مناسبة للرحلة التي ستقوم بها السفينة.
- السفينة التي لا تخضع لما نصت عليه الاتفاقية الحالية وقت إبحارها لأي رحلة دولية سوف تبقى كذلك حتى ولو تغير برنامج الرحلة لها نتيجة لظروف الطقس

أو لأي سبب آخر نتيجة لقوة قاهرة.

- على الحكومات المتعاقدة أن تضع في الاعتبار أي تعديل أو تأخير بسبب سوء الحالة الجوية أو أي سبب آخر نتيجة لقوة قاهرة عند تطبيق اشتراطات الاتفاقية الحالية.
- قد تسمح الإدارة بإضافة أي تركيبات أو مواد أو معدات أو أجهزة أو أي تزويدات أخرى للسفينة بخلاف ما تتطلبه الاتفاقية الحالية إذا اقتنعت نتيجة لتجربتها أو غير ذلك أن هذه التركيبات أو المواد أو المعدات أو الأجهزة أو التزويدات لها نفس الفعالية على الأقل لماهومطلوبفيالاتفاقية.
- على الإدارة التي تسمح بتركيبات أو مواد أو معدات أو أجهزة أو تزويدات بخلاف ما تتطلبه الاتفاقية الحالية, أن تبلغ المنظمة للنشر على الحكومات المتعاقدة بتفاصيل مؤيدة بتقرير عن أي تجارب أجريت.
- ليس في الاتفاقية الحالية ما يمنع أي إدارة من إعطاء تصديق نوعي لأغراض التجربة بالنسبة لسفينة تنطبق عليها الاتفاقية.
- على الإدارة التي أعطت هذا التصديق إخطار المنظمة للنشر على الحكومات المتعاقدة بتفاصيل التصديق.
- السفينة التي تجري إصلاحات أو تعديلات أو إضافات متعلقة بها سوف تستمر على الأقل في تطبيق الاشتراطات التي كانت ملتزمة بها سابقا وكقاعدة فإن السفينة الحالية في مثل هذه الحالة سوف لا تلتزم بنسبة من الاشتراطات أقل من سفينة جديدة مثلما كانت من قبل.
- الإصلاحات والتغييرات والتعديلات ذات الصفة الكبرى والتركيبات المتعلقة بها يجب أن تجابه المتطلبات الواجب توافرها في سفينة جديدة للحد الذيتراهاالإدارةمعقولاوعمليا.
- الميناء الذي يقع على الخط الفاصل بين منطقتين أو مساحتين سوف يعتبر أنه داخل في حدود المنطقة أو المساحة التي وصلت إليها أو قامت منها السفينة.
- عند تواجد السفينة بمياه عذبة كثافتها الوحدة القياسية فإنه يجوز أن يغمر خط الشحن المناسب بالنسبة المسموح بها للمياه العذبة والموضحة بشهادة خط الشحن الدولية 1966 عندما تختلف الكثافة عن الوحدة القياسية فيوضع في الاعتبار نسبة الاختلاف بين 1.025 والكثافة الحقيقية.
- عند إبحار سفينة من ميناء واقع على نهر أو مياه داخلية فيسمح للسفينة أن تشحن كمية أزيد معادلة في الوزن لكمية الوقود والمواد الأخرى اللازم استهلاكها من نقطة الإبحار إلى البحر.
- يجب أن يقوم بمعاينة السفن والتفتيش عليها ووضع العلامات حسب ما نصت عليه الاتفاقية الحالية ومنح الإعفاءات منها ضباط من الإدارة. وقد توكل الإدارة المعاينة والتفتيش ووضع العلامات إلى مختصين معينين لهذا الغرض أو لهيئات معترف بها, وفي كل الأحوال تضمن الإدارة المختصة ضماناً تاماً كفاءة هذه المعاينة أو التفتيش أو وضع العلامات.
- تخضع السفن للمعاينات والتفتيش المشروح بعد:

أ) معاينة قبل بدء استخدام السفينة وتتضمن تفتيشاً كاملاً على بنائها ومعداتها طالما أن السفينة تلتزم بالاتفاقية الحالية.

هذه المعاينة للتأكد عما إذا كانت الترتيبات والمواد والأبعاد تطابق اشتراطات الاتفاقية الحالية.

ب) معاينة دورية في فترات تقررها الإدارة ولا تتجاوز خمس سنوات لغرض التأكد من أن بناء السفينة ومعداتها وتجهيزاتها وموادها

وإنشاءاتها مطابقة تماما لاشتراطات الاتفاقية الحالية.

جـ- تفتيش دوري خلال ثلاثة أشهر قبل أو بعد تاريخ منح الشهادة لضمان عدم حدوث تعديلات على جسم أو مباني السفينة قد تسبب التأثير على حسابات إيجاد موضع خط الشحن.

وكذا ليؤكد صيانة التركيبات والمعدات الآتية بحالة مرضية:

1- تقويات حماية الفتحات.
2- أسوار الوقاية.
3- فتحات تصريف المياه.
4- وسائل النفاذ إلى عنابر البحارة.

- التفتيش الدوري يجب إظهاره على الشهادة الدولية لخطوط الشحن 1966 أو على شهادة الإعفاء الدولية لخطوط الشحن المنصرفة للسفينة المعفاة.
- بعد إتمام أي معاينة للسفينة لا يجوز إدخال أي تغيير على إنشاءات السفينة أو معداتها أو تجهيزاتها أو موادها أو بنائها والذي شملته المعاينة بدون تصديق الإدارة.
- يجب صرف شهادة خط الشحن الدولية 1966 لأي سفينة عوينت ووضعت عليها العلامات طبقا للاتفاقية الحالية.
- تصرف هذه الشهادات الإدارة أو أي شخص أو هيئة خولت له الإدارة هذا الحق. وتقع على الإدارة مسؤولية كاملة عن هذه الشهادة في جميع الأحوال.
- مع عدم التعرض لما نصت عليه قواعد هذه الاتفاقية فإن أي شهادة خط شحن دولية معمول بها - عند دخول الاتفاقية الحالية دور النفاذ بالنسبة لحكومة الدولة التي ترفع السفينة علمها - تبقى نافذة المفعول لمدة سنتين أو حتى تاريخ انتهائها أي التاريخين سابقا. ويتطلب الحصول على شهادة خط شحن دولية 1966 بعد هذا التاريخ.
- بناء على طلب أي حكومة متعاقدة يمكن لحكومة متعاقدة أخرى أن تقوم بمعاينة سفينة, وفي حالة رضائها عن تطبيقها لنصوص الاتفاقية الحالية تصرف أن ترخص للسفينة بشهادة خط شحن دولية 1966 طبقا للاتفاقية الحالية.
- ترسل صورة الشهادة وصورة تقرير المعاينة المستخدم لحساب حد الطفو وصورة من الحسابات المستخدمة لتحديده في أقرب وقت ممكن للحكومة الطالبة.
- يجب أن تحتوي الشهادة المنصرفة بهذه الكيفية على عبارة تفيد أنها صرفت بناء على طلب الحكومة التي ترفع أو سترفع السفينة علم دولتها وستكون الشهادة في هذه الحالة بنفس القوة ومعترفاً بها كأي شهادة تصرف.
- لا تصرف شهادة خط شحن دولية 1966 لسفينة ترفع علم دولة حكومتها ليست متعاقدة.
- تطبع الشهادات باللغة أو اللغات الرسمية للدولة التي تصدرها. إذا لم تكن اللغة المستعملة الإنجليزية أو الفرنسية يجب أن يحتوي النص على ترجمة بإحدى هاتين اللغتين.
- يجب أن تصرف شهادة خط الشحن الدولية 1966 لمدة سريان تحددها الإدارة على أن لا تتجاوز خمس سنوات من تاريخ صرفها.
- ينتهي مفعول الشهادة التي صرفتها الإدارة لسفينة عند رفع هذه السفينة علم دولة أخرى.
- يجب أن تقبل الشهادات التي تصرفها السلطات التابعة لحكومة متعاقدة وفقا للاتفاقية الحالية من الحكومات المتعاقدة الأخرى, وتعتبر شاملة لجميع أغراض

الاتفاقية ولها نفس قوة الشهادات التي تصدرها.

- تلتزم كل حكومة متعاقدة بتزويد المنظمة بالمعلومات المناسبة والمتعلقة بنتائج هذه التحقيقات، ولن تتضمن تقارير وتوصيات المنظمة التي بنيت على هذه المعلومات أي إشارة إلى شخصية أو جنسية السفن المعنية أو تحدد أو توقع بأي كيفية المسؤولية على أي سفينة أو شخص.
- جميع المعاهدات والاتفاقيات والأنظمة الأخرى المتعلقة بأمور خط الشحن والنافذة المفعول حاليا بين حكومات أطراف في الاتفاقية الحالية تصبح نافذة بجميع وكامل صلاحياتها خلال الفترة الزمنية المحددة لها والمنصوص عنها بالنسبة إلى:

أ- السفن التي لا تنطبق عليها الاتفاقية الحالية.

ب- السفن التي تنطبق عليها الاتفاقية الحالية، والتي لم تشرح سلفا .

- يجب أن تنفذ نصوص الاتفاقية الحالية إذا ما تعارضت معها هذه المعاهدات والاتفاقيات والأنظمة.
- عندما ينتج عن اتفاق جميع أو بعض الحكومات المتعاقدة - وفقا للاتفاقية الحالية - قواعد خاصة ففي هذه الحالة يجب إبلاغ هذه القواعد للمنظمة لتوزيعها على جميع الحكومات المتعاقدة.
- تلتزم الحكومات المتعاقدة بالإبلاغ والإيداع لدى المنظمة:

أ- عدد كاف من نماذج الشهادات التي تقوم بصرفها تطبيقا لأحكام الاتفاقية الحالية لتوزيعه على الحكومات المتعاقدة.

ب- نصوص القوانين والقرارات والأوامر واللوائح والوثائق الأخرى التي تصدرها عن المسائل المختلفة في نطاق الاتفاقية الحالية.

جـ- كشف بالوكالات غير الحكومية المرخص لها القيام نيابة عن الإدارة بأمور خط الشحن لتوزيعه على الحكومات المتعاقدة.

- توافق كل حكومة متعاقدة أن تضع معاييرها القياسية في متناول أي حكومة متعاقدة أخرى عند طلبها.
- ستبقى الاتفاقية مفتوحة للتوقيع ثلاثة أشهر اعتبارا من 5 أبريل 1966 وتبقى بعد ذلك مفتوحة للانضمام، وقد تصبح حكومات الدول الأعضاء في الأمم المتحدة أو في أي من الوكالات المتخصصة أو في الوكالة الدولية للطاقة الذرية أو الأعضاء في ميثاق محكمة العدل الدولية أعضاء في الاتفاقية الحالية إما:

أ- بالتوقيع للقبول بدون تحفظ.

ب- بالتوقيع بشرط القبول متبوعاً بالقبول.

جـ- بالانضمام.

- يسري القبول أو الانضمام بإيداع وثيقة قبول أو انضمام لدى المنظمة التي عليها إبلاغ جميع الحكومات التي وقعت الاتفاقية أو انضمت لها بكل قبول أو انضمام جديد وتاريخ إيداعه.
- تدخل الاتفاقية الحالية دور التنفيذ بعد مرور اثني عشر شهرا من التاريخ الذي تكون خمسة عشر حكومة دولة على الأقل، سبع منها لديها سفن لا تقل حمولتها الكلية عن مليون طن، قد وقعت للقبول بدون تحفظ أو أودعت وثيقة القبول أو الانضمام. تبلغ المنظمة جميع الحكومات التي وقعت أو انضمت للاتفاقية الحالية بالتاريخ الذي تدخل فيه دور النفاذ.
- للحكومات التي أودعت وثيقة قبولها أو انضمامها للاتفاقية الحالية خلال الاثني عشر شهرا، يسري نفاذ قبولها أو انضمامها عند دخول الاتفاقية الحالية دور النفاذ أو بعد ثلاثة أشهر من تاريخ إيداعها وثيقة القبول أو الانضمام، أي التاريخين لاحقا.
- للحكومات التي أودعت وثيقة قبولها أو انضمامها للاتفاقية الحالية بعد تاريخ دخولها دور النفاذ، تصبح الاتفاقية نافذة المفعول بعد ثلاثة أشهر من تاريخ إيداع هذه الوثيقة.

اليوم البحري العالمي 2019: «تمكين المرأة في المجتمع البحري»

«تمكين المرأة في المجتمع البحري» هو الشعار الذي تم اختياره لليوم البحري العالمي 2019. إن هذا من شأنه أن يمنح الفرصة لرفع مستوى الوعي على أهمية تساوي الفرص بغض النظر عن الجنس، وهو ما يصب في سياق أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة ويسلط الضوء أيضاً على المساهمة المهمة للنساء في جميع أنحاء العالم تجاه القطاع البحري.

إن مجلس المنظمة البحرية الدولية في اجتماع دورتها الـ120 في مقر المنظمة بلندن قد صادقت على الشعار بعد أن اقترحه كيتاك كيم ليم- الأمين العام للمنظمة.

وقال السيد ليم: « تبدي المنظمة البحرية الدولية التزامات قوية تجاه المساعدة في تنفيذ أهداف التنمية المستدامة وتستمر في إسناد المرأة في المناصب إن كانت على الساحل أو العمل على متن السفن وهو ما يصب في سياق الهدف الخامس من أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة وتحقيق المساواة بين الجنسين وتمكين جميع السيدات والبنات.

وأضاف ليم قائلاً: « إن هذا الشعار من شأنه أن يمنح المنظمة البحرية الدولية الفرصة مع جميع الأطراف البحرية المعنية لانجاز أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة خصوصا الهدف الخامس من أجل تعزيز البيئة التي تمكن المرأة من خلالها الحصول على فرص عمل في مجال الإدارة البحرية والموانئ ومعاهد التدريب البحري وتشجيع القيام بالمزيد من الحوارات الداعية إلى المساواة بين الجنسين في مجال العمل البحري.» وحيث أن الأعمال في قطاع السفن والإبحار كان تاريخياً حكراً على الرجال، فإن المنظمة البحرية الدولية تبذل جهوداً كبيرة للمساعدة في دفع عجلة تلك الصناعة إلى الأمام ومساعدة النساء على تحقيق تمثيل لهن في سياق ما يتوقع له من القرن الحادي والعشرين.

ففي عام 1988، قامت بعض المعاهد بفتح أبوابها للإناث للدراسة، وكانت المنظمة البحرية الدولية في طليعة الوكالات المتخصصة التابعة

لمنظمة الأمم المتحدة التي قامت بإرساء برنامج عالمي عرف باسم تكامل المرأة في القطاع البحري. وقد تم تنفيذ البرنامج في عدة مراحل حيث وضع البرنامج إطاراً مؤسساتياً لضم البعد الجنساني في سياسات وإجراءات المنظمة البحرية الدولية مع تبني القرارات التي تؤكد وتسمح للمرأة من التدرب والعمل في القطاع البحري.

وقال السيد ليم: « اليوم، المنظمة البحرية الدولية مجدداً تقدم المرأة إلى الأمام في برامجها البحرية، فتمكين المرأة يصب في تنشيط الاقتصاد عبر العالم، ويحفز النمو والتنمية وينفعنا جميعاً العاملين في المجال البحري حيث نكافح قدماً من أجل عمل قطاع بحري آمن ومضمون ونظيف ومستدام».

إن الخريجات في مؤسستي التدريب العالمية للمنظمة الدولية البحرية التي تشمل الجامعة البحرية العالمية ومعهد القانون البحري الدولي هن يعملن اليوم كمديرات وصانعات قرار ولهن الأثر الإيجابي كأمثلة يحتذى بهن في تشجيع نساء جديدات للانخراط في هذا المجال. كما أن المنظمة الدولية البحرية تساند تمكين المرأة من خلال الانتماء الجنساني النوعي بتيسير الانضمام إلى التدريب الفني بمستويات عالية للنساء في القطاع البحري في الدول النامية.

لقد ساعدت المنظمة البحرية الدولية في تأسيس سبع رابطات للنساء في القطاع البحري في كل من إفريقيا وآسيا وأمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي والشرق الأوسط وجزر المحيط الهادي. إن الدخول إلى شبكات العمل الإقليمية تلك قد وفر الفرصة لأعضائها المنصة اللازمة لمناقشة المسائل الجنسانية العامل الأساس في التواصل البحري العالمي والتطبيقات المحسنة لأجهزة المنظمة البحرية الدولية.

أن اختيار شعار « تمكين المرأة في المجتمع البحري» سيضمن تسليط الضوء مجدداً على البرنامج البحري للمنظمة البحرية الدولية للمرأة وسيحقق الهدف الخامس من أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة خلال عام 2019.

PAN EDELWEIS