

موانئ الشارقة تسجل ارتفاعا في عمليات الشحن البحري

دائرة الموانئ البحرية والجمارك
تشارك في اجتماع تنظيم العمل في الخور

فريق العمل لنادي السيارات والسياحة والاتحاد الدولي
لنقل الطرقي يزور ميناء خالد



السفينة العملاقة

"كوين ماري 2" ترسو في خورفكان



AR.NET

GÖZDE BAYRAKTAR





المحتويات

السفينة العملاقة "كوين
ماري 2" ترسو في خورفكان



06

دائرة الموانئ البحرية والجمارك
تشارك في اجتماع تنظيم
العمل في الخور



08

موانئ الشارقة تسجل
ارتفاعاً في عمليات الشحن
البحري



10

فريق العمل لنادي السيارات
والسياحة والاتحاد الدولي للنقل
الطرقى يزور ميناء خالد



12

مناولة 400 ألف حاوية
نمطية بمحطة الشارقة خلال
عام 2014



14

البحر الإقليمي
في إطار اتفاقية الأمم المتحدة
لقانون البحار



18

اتفاقية عقود استخدام
البحارة في إطار المؤتمر العام
لنظمة العمل الدولية



22

المنظمة البحرية الدولية تطلق شعار
اليوم البحري العالمي لهذا العام



26



رئيس التحرير والمشرّف العام
خالد بن عبد الله بن سلطان القاسمي

مدير التحرير
عادل مصطفى حسين

هيئة التحرير
صفاء سلطان مانيا سويد
رعد عبد الستار

الترجمة
رعد عبد الستار

للمراسلة

هاتف : 06 5026340 - 06 5026359

براق : 06 5281997 - 06 5281747

صندوق بريد : 70 الشارقة

جمارك الشارقة

الإمارات العربية المتحدة

E-mail: jumruki@sharjahcustoms.gov.ae

www.sharjahports.gov.ae



الإخراج الفني

ليل هجانا





كلمة العدد

دائماً هناك **بدائل**، هذا هو المبدأ الذي يتمسك به العظماء، إنه سلاح قتال لليأس، باعث للأمل، مُحْتَبِر للصبر والمثابرة، من مقتضاه أنك إذا طرقته باباً ولم تسمع جواباً عليك أن تبحث عن باب آخر، وإذا انقطع بك سبيل عليك أن تجد سبيلاً غيره، دائماً هناك باب آخر وسبيل آخر.. حين كان يقصدني طالب علم كنت دائماً ومنذ البداية أغرس فيه هذا المبدأ، قبل أن ألقنه درساً كنت أعوده إذا سألته سؤالاً لا يعرف له جواباً على أن لا يُزده عليّ كي أقدم له الجواب بحجة أنه لا يعرف، بل **يبحث** بنفسه في مكان آخر وبأسلوب آخر فتظهر له البدائل واحد تلو الآخر إلى أن يجد ضالته فيؤكد له في كل مرة أنه قادر على أن يجد بنفسه الجواب، ويدرك أنه صَبِر وثَابِر وتَأَمَّل فاستغنى.

مدير التحرير







ويضم برنامجها جولات في البحر المتوسط والكاريفي وجزر المحيط الهادئ إلى جانب جولاتها السنوية حول العالم. وتبلغ قيمتها 3.2 مليار درهم (880 مليون دولار)، وهي بديلة للسفينة السياحية الشهيرة "كوين اليزابيث 2" بعد أن دخلت في الخدمة في العام 2004. ويحظى ضيوف السفينة، التي يبلغ طولها 345 متراً ووزنها 150,000 طن، ببارث عريق من الضيافة والخدمات الفاخرة. وتضم السفينة 1,310 أجنحة وغرفة، 955 منها مزودة بشرفات، وتنفرد بلمسات من الفخامة والرفاهية منها قاعة استقبال وحفلات من ستة طوابق ومسرح يتسع لما يزيد على 1000 ضيف، وسبا وسينما وقاعة للمؤتمرات و15 مطعمًا.



دائرة الموانئ البحرية والجمارك تشارك في اجتماع تنظيم العمل في الخور

شارك وفد من دائرة الموانئ البحرية والجمارك في اجتماع تنسيقي مع الإدارات الحكومية المنفذة للقانون عقد في 27/01/2015 في مقر مكتب جوازات ميناء خالد.

وترأس الوفد السيد جرش محمد بن جرش مدير مركز جمارك الخور وضم السيد محمد حمد القبيسي، مدير إدارة البيئة وعمليات الخور



الشارقة الرئيسية وذلك لتخصص الأخيرة في استقبال سفن متنوعة ذات حمولات كبيرة من ناقلات الحاويات أو ناقلات المركبات أو سفن الركاب أو سفن الشحن العام، أو سفن الأغذية المبردة أو سفن المنتجات النفطية أو السفن الناقلة للحبوب وغيرها من السفن المتنوعة ذات القواطس الأكبر العابرة للمحيطات والبحار.

وأضاف هذا يؤكد أهمية الخور في توفيره الفرص لطيف واسع ومتنوع من السفن والزوارق في استخدام الخور كميناء لكثير من

حيث بلغت أعدادها أكثر من 4.184 سفينة بعد أن كانت 4.055 سفينة عام 2013 بزيادة قدرها 2.30%.

وقال إن خور الشارقة يمتاز في استقباله سفناً خشبية وزوارق وسفنًا للصيد والسفن وسفنًا ساحلية وزوارق للتعميم وزوارق الخدمة والقاطرات البحرية والصنادل البحرية والبانطونات وزوارق التجهيز الخاصة بالحقول النفطية في أعالي البحار وزوارق النزهة واليخوت إضافة إلى زوارق الخدمة العامة. وهي سفن لا نجد لها في موانئ

البحرية ومحمد مظفر، ضابط جمارك في مركز جمارك الخور، كما شارك في الاجتماع ضباط من شرطة الشارقة وحرس السواحل. وقال السيد جرش إن المجتمعين تدارسوا تطوير العمل في الخور وتسهيله والتعاون مع الشركاء وأفضل السبل للتواصل والتكامل ورصد العمليات بما يؤدي إلى انسيابية العمل في الخور وتقديم أفضل الخدمات للمستفيدين من التجار والموردين والمصدرين. وأضاف إن الاجتماع يأتي في ظل تصاعد وتيرة السفن الواردة إلى خور الشارقة خلال عام 2014

الخدمات البحرية، إضافة إلى فائدته كمفد بحري تجاري للسفن المذكورة، حيث تقوم سلطة الموانئ البحرية في الشارقة بتسهيل مهام السفن وإدارة حركة المرور البحرية في الخور وتقديم خدماتها لشركات النقل البحرية والسفن من خلال قطر وإرشاد السفن في الدخول والخروج من وإلى الخور.

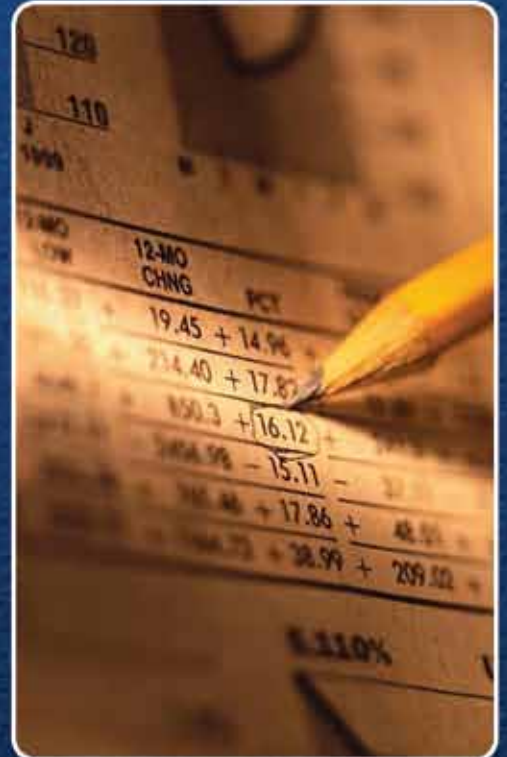
وقال: "إن مركز جمارك الخور يقدم خدمات جمركية



متكاملة لجميع السفن والزوارق التي ترد من الخور، في الخدمات

أو تبحر. قد حصلت نقلة نوعية كبيرة في الخدمات الجمركية المقدمة والاستجابة لمطالبهم إذ إن المركز، كما أن وجود مكتب جوازات ميناء خالد في الخور وإدارة الخور التابعة لسلطة الموانئ البحرية في الشارقة ضمن منطقة واحدة تسهل كثيراً في تقديم خدماتها. وعن النشاط التجاري الذي يشهده الخور قال إن المواد المصدرة التي تصدر في أغلبها إلى العراق وإيران وباكستان والهند وبنغلاديش والصومال واليمن وبعض دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، تشمل طيفاً واسعاً من السلع وهي متباينة في تنوعها لعل أهمها تشمل المعدات والمكائن وإطارات السيارات والمواد الغذائية والسيارات المستعملة، وكذلك المواد الإنشائية. أما الواردات فهي تشمل الأغنام والأسماك الطازجة والمجففة وبعض أنواع الحبوب والخضروات والفواكه والتمور والأعلاف والمواد الإنشائية الخام والنفط.

واختتم بن جرش قوله إن الخور، في الحقيقة، هو مرفق حيوي من المرافق التي تقوم دائرة الموانئ البحرية والجمارك بإدارتها بالتعاون مع عدد من الدوائر الحكومية، وهو خور مفعم بالحياة وملاذ آمن للسفن الصغيرة والمتوسطة الحجم والتي تساهم في ازدهار حركة الملاحة البحرية في الإمارة ويقدم لها خدمات متكاملة بحرية وجمركية وإدارية.



موانئ الشارقة

تسجل نجاحات في عام 2014

شهد عام 2014 تسجيل تقدم ملموس وفاعل في أداء وإنتاجية موانئ الشارقة بالمقارنة مع ما سجلته في الأعوام السابقة ولعل أهم ما يميز تلك الأرقام هو مجال مناولة الحاويات تمكنت محطة حاويات الشارقة في ميناء خالد من مضاعفة حجم الحاويات المناولة خلال عام 2014 لتصل إلى نحو 400,000 حاوية نمطية عن الرقم المسجل في عام 2013، وهو إنجاز رائع في سجل موانئ الشارقة مبشر بمزيد من التطور في إنجاز الأعمال والأداء.

إن هذه الأرقام تثبت بما لا يقبل الشك صواب الرؤية الحكيمة لحكومة الشارقة بتطويرها موانئ الشارقة

وانجازها لتوسعات مهمة خلال الفترة الماضية طالت موانئها الرئيسية الثلاثة

ورفعت من سقف إنتاجها وأدائها على التعامل مع المزيد من البضائع المختلفة. ففي قطاع الواردات

سجلت واردات الزيوت النباتية ارتفاعاً مهماً إذ وصلت الكميات فيها إلى 275,932 طن بعد أن كانت 237,411 طناً في

2013 محققة زيادة قدرها 16.22%، أما واردات الحبوب فقد ارتفعت من 397,373 طناً إلى 463,274 مسجلة

ارتفاعاً قدره 16.6%. وشهدت البضائع المنقولة في الحاويات المبردة زيادة كبيرة جداً بلغت

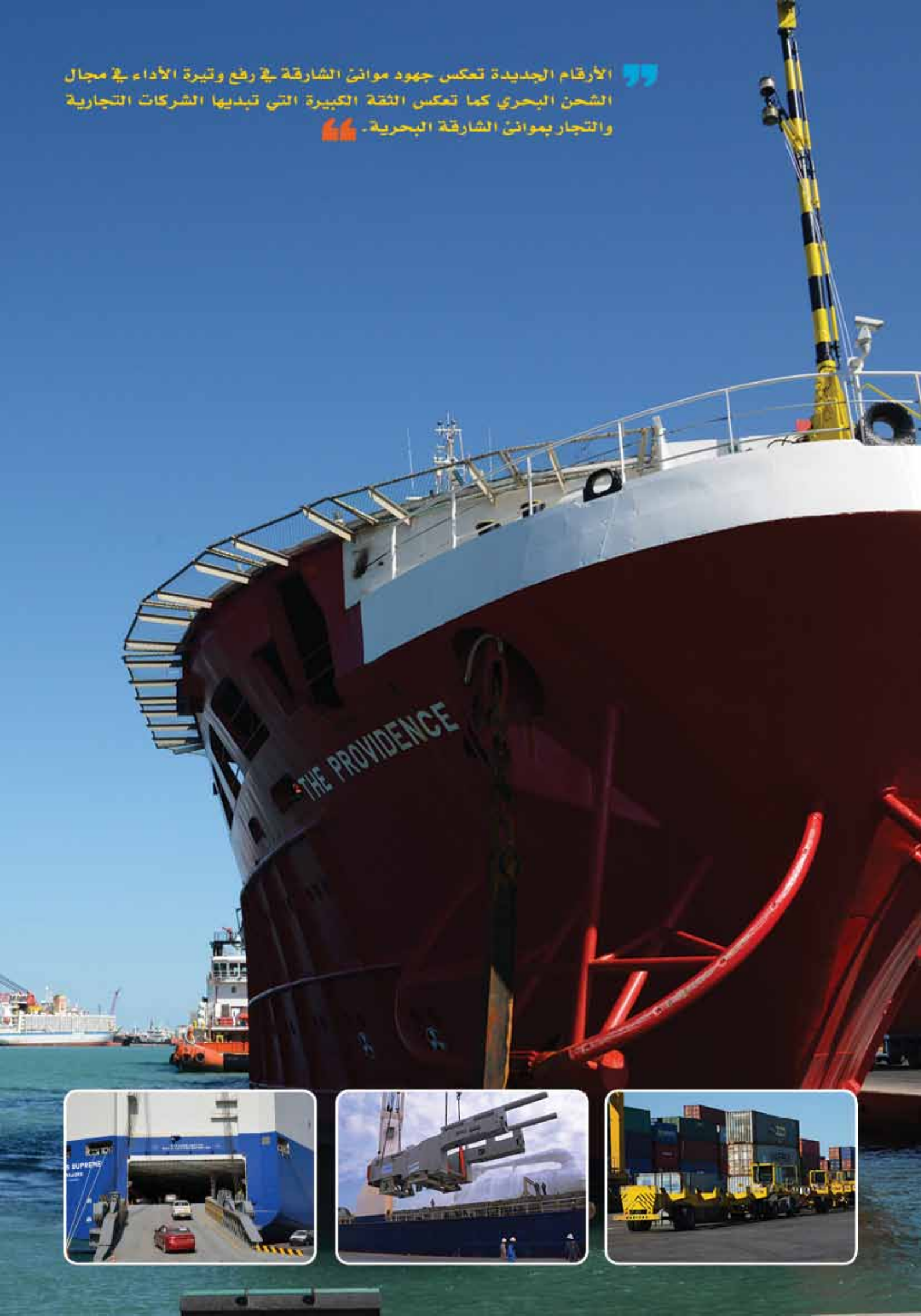
كما شهدت حركة المركبات الصادرة والواردة عبر موانئ الشارقة زيادة معتبرة بلغت 9.70% ووصلت أعدادها إلى 85,401 مركبة متنوعة في عام 2014 بعد أن كانت 77,846 مركبة، نقلتها 73 سفينة خالصة لنقل مركبات فيما كانت 55 سفينة في عام 2013 بزيادة قدرها 32.72%.

فيما سجل قطاع نقل الركاب عبر موانئ الشارقة زيادة كبيرة بلغت 17.80% ووصل عدد الركاب إلى 36,619 راكباً في عام 2014 بعد أن كان 31,086 في عام 2013.

2014



الأرقام الجديدة تعكس جهود موانئ الشارقة في رفع وتيرة الأداء في مجال الشحن البحري كما تعكس الثقة الكبيرة التي تبديها الشركات التجارية والتجار بموانئ الشارقة البحرية.



فريق العمل لنادي السيارات والسياحة والاتحاد الدولي للنقل الطرقي - يزور ميناء خالد



**International
Road Transport
Union**

قام وفد من فريق العمل لنادي السيارات والسياحة في دولة الإمارات العربية المتحدة والاتحاد الدولي للنقل الطرقي بزيارة ميناء خالد في 19 فبراير 2014.

واستقبل السيد محمد مير عبد الرحمن السراح،

مدير دائرة الموانئ

البحرية والجمارك

في مكتبه السيد راني

وهبة مستشار الشرق

الأوسط للاتحاد الدولي

لنقل الطرقي (IRU)

والسيدة روان شكري،

مدير "التير" بنادي

الإمارات للسيارات

والسياحة، بحضور

السيد عبدالله حوكل

رئيس قسم التخليص

الجمركي.

وتم استعراض الجهود

البناء لموانئ وجمارك

الشارقة في دعم عمليات النقل البري ودورها

الريادي في تسيير التجارة في الدولة، ومساعد

نادي الإمارات للسيارات والسياحة لتفعيل

نظام التير في الإمارات العربية المتحدة.

وأعرب السيد راني وهبة عن شكره وتقديره

لحسن الاستقبال وقال: إننا نتطلع إلى التعاون

الوثيق مع دائرة الموانئ البحرية والجمارك

الموقرة.

وقام مدير دائرة الموانئ البحرية والجمارك

بتقديم درع الدائرة إلى الوفد الزائر بهذه

المناسبة.



مدير الدائرة ومستشار الشرق الأوسط للاتحاد الدولي للنقل الطرقي



Hamriyah
SME
Zone

Hamriyah
MBZone

Hamriyah
SME
E-office

Hamriyah
Logistic
Village

7 Magnificent
Zone

Hamriyah
Industrial
Zone

► Your Global Business Partner

Hamriyah is one of the fastest growing and dynamic free zones in the world, manages an area of over 22 million square meters of prime industrial and commercial land and a 14 meter deep water port. The 14-year old free zone continues to grow from strength to strength, over 60,000 people across 6,000 companies representing 150 nations have chosen **Hamriyah** as a launching pad for their businesses serving as a testament to **Hamriyah's** success. For corporations who value quality security and success, **Hamriyah** is the definite choice to exploit opportunities in the region and emerging markets.

100 %

- » Tax Free
- » Exception from Commercial Levies
- » Company Ownership
- » Repatriation of Capital and Profits

مناولة 400 ألف حاوية بمحطة الشارقة خلال عام 2014



وصل عدد الحاويات النمطية التي تم مناولتها في محطة حاويات الشارقة في ميناء خالد والتي تديرها مجموعة "غلفتينر" لمصلحة دائرة الموانئ البحرية والجمارك في الشارقة إلى أكثر من 400 ألف حاوية نمطية (بقياس 20 قدما) خلال عام 2014، وفقاً لبيانات المجموعة.



وسجلت المحطة تضاعفاً في حجم عملياتها بالمقارنة مع العام الماضي، وتم تحقيق هذا النجاح مع سجل مميز من حيث معايير السلامة رغم الظروف الصعبة، بما في ذلك ضيق المساحة. وقال ايان رولينسون، المدير التجاري للمجموعة إن النهج الاحترازي المتميز لإدارة «غلفتينر» ساهم جنباً إلى جنب مع مستويات الإنتاجية العالية، في تعزيز نجاح عمليات محطة حاويات الشارقة، في إطار حرصها على ترسيخ



مكائنها كوجهة بديلة تتميز بالرونة. كما يوفر الاهتمام الذي نبديه لخدمة عملائنا ميزة إضافية تميزنا عن المنافسين.

وتم نقل الحاوية التي تحمل الرقم 400 ألف من سفينة «Mag Success» التابعة لشركة «Mag Container Lines»، والتي تُعرف باعتمادها الكبير على خدمات المحطة، وتعتبر الشارقة ميناء رئيسياً لها. وقال جمال صالح، مدير تطوير الأعمال في شركة «Mag Container Lines»، إن الوصول إلى 400 ألف حاوية نمطية يعكس مسيرة النمو والازدهار التي حققتها كل من «غلفتينر» و«MCL»، حيث ساهمت شراكتهما في دفع عجلة هذا التطور الملحوظ.

وتُعد محطة حاويات الشارقة بوابة مثالية لاستيراد وتصدير البضائع عبر صلاتها المباشرة مع جميع أنحاء الخليج وآسيا وأوروبا والأمريكتين وإفريقيا.

وساهم الأداء القوي لاقتصاد إمارة الشارقة في تعزيز نمو العديد من زبائن محطة حاويات الشارقة، وتمكينهم من زيادة الإنتاجية والمساهمة في تحقيق أرقام قياسية لعمليات المحطة خلال العام.

وتغطي محطة غلفتينر الحالية عمليات الإمارات في ميناء خورفكان وميناء خالد في قاعدتها الرئيسية في الشارقة، بالإضافة إلى أنشطتها في ميناء أم قصر في العراق، وريسي في البرازيل، ومحطات الحاويات في موانئ جدة والجبيل في المملكة العربية السعودية، وطرابلس في لبنان، والتي ستبدأ عملياتها التشغيلية في أبريل 2016. وحققت الشركة مؤخراً إنجازاً هاماً يتمثل في توقيعها على امتياز طويل الأمد مع هيئة ميناء كانافيرال في ولاية فلوريدا، ليكون مشروعها الأول في الولايات المتحدة.

ويبلغ حجم عمليات الشركة حالياً أكثر من 6 ملايين حاوية نمطية، ووضعت هدفاً مستقبلياً طموحاً يهدف إلى مضاعفة عملياتها ثلاثة أضعاف على مدى العقد المقبل، من خلال تعزيز النمو الطبيعي في الشركات القائمة، واستكشاف الفرص الجديدة، وأنشطة صفقات الاندماج والاستحواذ المحتملة.



SHARJAH PORTS AUTHORITY

Department of Seaports & Customs, Government of Sharjah

P.O.Box : 510, Sharjah, United Arab Emirates. Tel : +971 6 528 1666, Fax : +971 6 528 1425

Email : shjports@eim.ae | www.sharjahports.ae

*What sets us apart has truly set us
One Step Higher*



**EXTENSIVE
STORAGE
FACILITY**



**MINIMUM
TURNAROUND
TIME**

**PROXIMITY
TO
CITY**

**CUSTOMER
ORIENTED
SERVICE**

**CHOICE OF
THREE
PORTS**

**MODERN
FACILITIES**

Complete with ultra modern storage facilities, proximity to the city, customer oriented service, minimum turnaround times and the choice of three fully functional ports, we are definitely one of the most efficient and flexible ports in the region. Given our experience and expertise, we give your business a wide horizon of opportunities to expand, sustain and prosper.



مراكز الناشئة
Youth Centers

التحق بالناشئة



056-1886685

06-5285544



f
youthshj

@ycstwitter

youthshj

YouTube
youthshj

768EEF48

056-1886685

البحر الإقليمي في إطار اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

تمتد سيادة الدولة الساحلية خارج إقليمها البري ومياهها الداخلية أو مياهها الأرخبيلية إذا كانت دولة أرخبيلية إلى حزام بحري ملاصق يعرف بالبحر الإقليمي. وتمتد هذه السيادة إلى الحيز الجوي فوق البحر الإقليمي وكذلك إلى قاعه وباطن أرضه. وتمارس هذه السيادة على البحر الإقليمي بمراعاة قواعد القانون الدولي.



عرض البحر الإقليمي

لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ميلا بحريا مقيسة من خطوط الأساس المقررة وفق الاتفاقية الدولية للبحر الإقليمي.



الحد الخارجي للبحر الإقليمي

الحد الخارجي للبحر الإقليمي هو الخط الذي يكون بعد كل نقطة عليه عن أقرب نقطة على خط الأساس مساويا لعرض البحر الإقليمي.



خط الأساس العادي

باستثناء الحالات التي تنص عليها الاتفاقية، خط الأساس العادي لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر على امتداد الساحل كما هو مبين على الخرائط ذات المقياس الكبير المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية.



الشعاب المرجانية

في حالة الجزر الواقعة فوق حلقات مرجانية أو الجزر المحاطة بشعاب مرجانية، خط الأساس لقياس عرض البحر الإقليمي هو حد أدنى الجزر للشعاب المرجانية باتجاه البحر كما هو مبين بالرمز المناسب على الخرائط المعترف بها رسميا من قبل الدولة الساحلية.



خطوط الأساس المستقيمة

1. حيث يوجد في الساحل انبعاج عميق وانقطاع، أو حيث توجد سلسلة من الجزر على امتداد الساحل وعلى مسافة قريبة منه مباشرة، يجوز أن تستخدم في رسم خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي طريقة خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين نقاط مناسبة.
2. حيث يكون الساحل شديد التقلب بسبب وجود دلتا وظروف طبيعية أخرى، يجوز اختيار النقاط المناسبة على أبعد مدى باتجاه البحر من حد أدنى الجزر، وبغض النظر عما يحدث بعد ذلك من انحسار في حد أدنى الجزر، تظل خطوط الأساس المستقيمة سارية المفعول إلى أن تغيرها الدولة الساحلية وفقا لهذه الاتفاقية.
3. يجب ألا ينحرف رسم خطوط الأساس المستقيمة أي انحراف ذي شأن عن الاتجاه العام للساحل ويتعين أن تكون المساحات البحرية التي تقع داخل نطاق الخطوط مرتبطة بالإقليم البري ارتباطا وثيقا كافيا لكي تخضع لنظام المياه الداخلية.
4. لا ترسم خطوط الأساس المستقيمة من المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر واليها مالم تكن قد بنيت عليها منائر أو منشآت مماثلة تعلو دائما سطح البحر أو إلا في الحالات التي يكون فيها مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات واليها قد حظي باعتراف دولي عام.
5. حيث تكون طريقة خطوط الأساس المستقيمة قابلة للتطبيق بموجب الفقرة 1، يجوز أن تؤخذ في الاعتبار، في تقرير خطوط أساس معينة، ما تنفرد به المنطقة المعنية من مصالح اقتصادية ثبت وجودها وأهميتها ثبوتا جليا بالاستعمال الطويل.
6. لا يجوز لدولة أن تطبق نظام خطوط الأساس المستقيمة على نحو يفصل البحر الإقليمي لدولة أخرى عن أعالي البحار أو عن المنطقة الاقتصادية الخالصة.



المياه الداخلية

1. باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع، تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس للبحر الإقليمي جزءاً من المياه الداخلية للدولة.
2. حيث يؤدي تقرير خط الأساس المستقيم إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهاً داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل، ينطبق على تلك المياه حق المرور البريء كما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية.



مصاب الأنهار

- إذا كان هناك نهر يصب مباشرة في البحر، يكون خط الأساس خطاً مستقيماً عبر مصب النهر بين نقطتين على حد أدنى الجزر على ضفتيه.



الخلجان

1. الأحكام هنا خاصة بالخلجان التي تعود سواحلها لدولة واحدة.
2. يراد بالخليج انبعاث واضح المعالم يكون توغله بالقياس إلى عرض مدخله على نحو يجعله يحتوي على مياه محصورة بالبر ويشكل أكثر من مجرد انحناء للساحل، غير أن الانبعاث لا يعتبر خليجاً إلا إذا كانت مساحته تعادل أو تفوق مساحة نصف دائرة قطرها خط يرسم عبر مدخل ذلك الانبعاث.
3. مساحة الانبعاث، لغرض القياس، هي المساحة الواقعة بين حد أدنى الجزر حول شاطئ الانبعاث وبين خط يصل بين حد أدنى الجزر على نقطتي مدخله الطبيعي وحيث يكون للانبعاث، بسبب وجود جزر، أكثر من مدخل واحد، يرسم نصف الدائرة على قطر يعادل طوله مجموع أطول الخطوط المرسومة عبر المداخل المختلفة. وتحتسب مساحة الجزر الموجودة داخل الانبعاث ضمن مساحة الانبعاث كما لو كانت جزءاً من مساحته المائية.
4. إذا كانت المسافة بين حدي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج ما لا تتجاوز 34 ميلاً بحرياً، جاز أن يرسم خط فاصل بين حدي أدنى الجزر المذكورين، وتعتبر المياه الواقعة داخل هذا الخط مياه داخلية.
5. حيث تتجاوز المسافة بين حدي أدنى الجزر لنقطتي المدخل الطبيعي لخليج ما 34 ميلاً بحرياً، يرسم خط أساس مستقيم طوله 34 ميلاً بحرياً داخل الخليج بطريقة تجعله يحصر أكبر مساحة من المياه يمكن حصرها بخط له هذا الطول.
6. لا تنطبق الأحكام الأنفة الذكر على ما يسمى بالخلجان "التاريخية" ولا في أية حالة يطبق فيها نظام خطوط الأساس المستقيمة.



الموانئ:

لأغراض تعيين حدود البحر الإقليمي، تعتبر جزءاً من الساحل أبعد المنشآت المرفئية المقامة في عرض البحر والجزر الاصطناعية من المنشآت المرفئية الدائمة.

المراسي:

تدخل في حدود البحر الإقليمي المراسي التي تستخدم عادة لتحميل السفن وتفريغها ورسوها والتي تكون لولا ذلك واقعة جزئياً أو كلياً خارج الحد الخارجي للبحر الإقليمي.

المرتفعات التي تنحسر عنها المياه عند الجزر

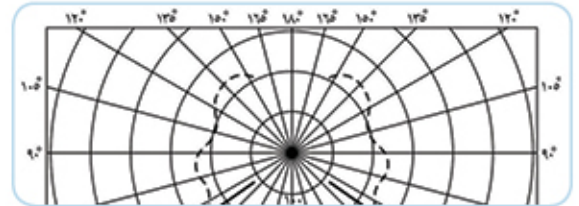
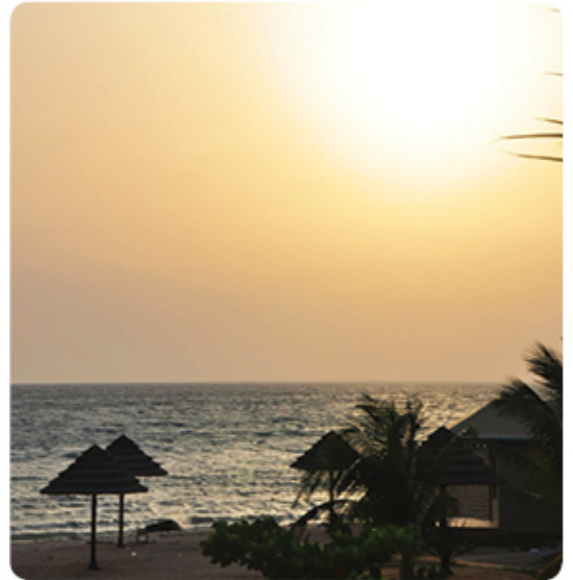
1. المرتفعات التي تنحسر عنه المياه عند الجزر هي مساحة من الأرض متكونة طبيعياً محاطة بالمياه وتعلو عليها في حالة الجزر، ولكنها تكون مغمورة عند المد. وعندما يكون المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر واقعا كلياً أو جزئياً على مسافة لا تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة، يجوز أن يستخدم حد أدنى الجزر في ذلك المرتفع كخط أساس لقياس عرض البحر الإقليمي.
2. عندما يكون المرتفع الذي تنحسر عنه المياه عند الجزر واقعا كلياً على مسافة تتجاوز عرض البحر الإقليمي من البر أو من جزيرة، لا يكون له بحر إقليمي خاص به.

الجمع بين طرق تحديد خطوط الأساس

يجوز للدولة الساحلية أن تحدد خطوط الأساس تباعاً بأية طريقة من الطرق السابقة بما يناسب اختلاف الظروف.

تعيين حدود البحر الإقليمي بين دولتين ذاتي سواحل متقابلة أو متلاصقة:

حيث تكون سواحل دولتين متقابلتين أو متلاصقتين لا يحق لأي من الدولتين، في حال عدم وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك، أن تمتد بحرها الإقليمي إلى أبعد من الخط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على خط الأساس الذي يقاس منه عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين. غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم.



تنطبق أحكام هذه الاتفاقية على جميع السفن البحرية المسجلة في أي من الدول الأعضاء التي صادقت على هذه الاتفاقية وعلى أصحاب تلك السفن وربابنتها وبحارتها .

ولتنطبق أحكام هذه الاتفاقية على :

1. السفن الحربية
 2. السفن الحكومية غير المستخدمة في التجارة .
 3. السفن المستخدمة في التجارة الساحلية .
 4. يخوت الترفيه .
 5. السفن التي يطلق عليها اسم Indian country craft
 6. سفن الصيد .
 7. السفن التي تقل حمولتها الاجمالية المسجلة عن مائة طن أو ثلاثمائة متر مكعب ، أو سفن التجارة الداخلية التي تقل حمولتها عن الحد الأدنى المقرر في القانون الوطني الذي ينظم اللوائح الخاصة بهذه السفن والساري وقت اعتماد هذه الاتفاقية .
- يشمل تعبير (سفينة) أي سفينة أو مركب من كل نوع وتعمل بالملاحة البحرية ، سواء كانت مملوكة ملكية عامة أو خاصة .
- ويشمل تعبير (بحار) كل من يستخدم أو يعمل بأي صفة على ظهر أي سفينة ضمن طاقمها ، باستثناء ربان السفينة وقائدها والطلاب البحريين والتلاميذ على ظهر سفينة للتدريب ، والبحارة تحت التمرين إذا كانوا مرتبطين بعقد خاص للتدريب ، ويستثنى كذلك ملاحو الأسطول الحربي ومن يعملون في خدمة الحكومة بصفة مستديمة .
- ويشمل تعبير (ربان) كل من يتولى قيادة ومسؤولية سفينة ، باستثناء المرشدين ، وتعني عبارة (سفينة للتجارة الداخلية) أي سفينة تستخدم في التجارة بين بلدها وموانئ بلد مجاور داخل حدود جغرافية يحددها القانون الوطني .



((عقد الاستخدام))

يوقع عقد الاستخدام كل من مالك السفينة أو من يمثله والبحار ، وتوفر للبحار والمستشاره تسهيلات معقولة لبحث شروط الاستخدام قبل توقيع العقد . ويوقع البحار العقد بالشروط التي يحددها القانون الوطني ، لضمان إشراف السلطة العامة المختصة اشرافا كافيا على هذه العقود . ويعتبر أن الأحكام السابقة قد نفذت اذا شهدت السلطة المختصة بأن مواد العقد قد عرضت عليها كتابة ، وأن كلا من مالك السفينة أو من يمثله والبحار قد صادقوا عليها .

وينص القانون الوطني على أحكام مناسبة تكفل فهم البحار لشروط العقد ولا يجوز أن يتضمن العقد أي حكم يخالف أحكام القانون الوطني أو أحكام هذه الاتفاقية . ويحدد التشريع الوطني الاجراءات والضمانات الأخرى المتعلقة بإبرام العقد ، وفقا لما يعتبر ضروريا لحماية مصالح مالك السفينة والبحار . وتتخذ تدابير مناسبة تتفق مع أحكام القانون الوطني لضمان أن يكون عقد الاستخدام خاليا من أي بند يتفق فيه الطرفان مقدما على مخالفة القواعد العادية المتعلقة بالاختصاص القضائي . ويسلم كل بحار وثيقة تشمل سجل استخدامه على ظهر السفينة ، ويحدد القانون الوطني شكل هذه الوثيقة ، والبيانات التي تسجل فيها والطريقة التي تحرر بها هذه البيانات . ولا تحوي هذه الوثيقة أي تقدير لمستوى عمل البحار أو أي إشارة إلى أجره . يجوز أن يبرم العقد لمدة محددة أو لرحلة معينة ، أو أيضا لمدة غير محددة اذا كان القانون الوطني يجيز ذلك . ويحدد العقد بوضوح حقوق كل من الطرفين والتزاماته .



إذا نص القانون الوطني على أن تكون بالسفينة قائمة بأفراد الطاقم ، فيجب أن ينص كذلك على أن تكون شروط العقد مسجلة في هذه القائمة أو مرفقة بها . لكي يثبت البحار طبيعته ومدى حقوقه والتزاماته ، ينص القانون الوطني على التدابير التي ينبغي اتخاذها لتمكينه من الحصول على معلومات واضحة على ظهر السفينة عن شروط الاستخدام ، كأن يعلق بياناً بشروط الاستخدام في مكان يسهل للبحارة الاطلاع عليه ، أو بأي طريقة أخرى مناسبة .

يمكن لأي عقد غير محدد المدة في أي ميناء ترسو فيه السفينة لشحنها أو لتفريغها ، مع مراعاة مهلة الاخطار المتفق عليها ، على ألا تقل تلك المهلة عن 24 ساعة . ويحرر الاخطار بانتهاء العقد كتابة ، ويحدد القانون الوطني الطريقة التي يقدم بها الاخطار والتي تكفل تلافي أي نزاع لاحق بين طرفي العقد في هذا الصدد . ويحدد القانون الوطني الظروف الاستثنائية التي تجيز عدم انتهاء العقد حتى في حالة تقديم الاخطار وفقاً للأصول . إذا كان العقد لرحلة واحدة ، أو لمدة محددة ، أو لمدة غير محددة ، فإنه ينتهي قانوناً أ- برضا الطرفين . ب- بوقاة البحار . ج- بفقد السفينة أو عدم صلاحيتها كلية للملاحة .



- ويشتمل العقد في كل الحالات على البيانات التالية ،
1. اسم البحار ولقبه وتاريخ ميلاده أو عمره ومحل ميلاده
2. مكان وتاريخ إبرام العقد .
3. اسم السفينة أو السفن التي يتعهد البحار بالخدمة عليها
4. عدد أفراد طاقم السفينة ، إذا طلب القانون الوطني ذلك
5. الرحلة أو الرحلات التي سيقام بها ، إذا أمكن تحديد ذلك وقت التعاقد .
6. الصفة التي سيستخدم بها البحار .
7. المكان والتاريخ اللذين يطلب فيهما من البحار استلام العمل على ظهر السفينة ، إذا أمكن تحديدهما .
8. مقدار المؤن التي سيزود بها البحار ، ما لم ينص القانون الوطني على نظام آخر
9. مقدار أجر البحار .
10. أجل العقد وشروط انتهائه ، أي ، التاريخ المحدد لانتهاء العقد إذا كان لمدة محددة . بيان ميناء الوصول وطول المدة التي سيصرف في نهايتها البحار من الخدمة بعد الوصول إذا كان العقد لرحلة واحدة . الشروط التي تجيز لأحد الطرفين التحلل من العقد إذا كان لمدة غير محددة ، والمهلة اللازمة للاخطار بانتهائه ، على ألا تقل هذه المدة بالنسبة لمالك السفينة عنها بالنسبة للبحار .
11. الاجازة السنوية بأجر الممنوحة للبحار بعد انقضاء سنة الخدمة مع نفس شركة الملاحة ، إذا كان القانون الوطني ينص على هذه الاجازة .
12. أي بيانات أخرى يطلبها القانون الوطني .

((انتهاء العقد))

د- لأي سبب آخر ينص عليه القانون الوطني أو تنص عليه هذه الاتفاقية .

يحدد القانون الوطني الظروف التي يجوز فيها لمالك السفينة أو لربانها صرف البحار من الخدمة فوراً .
يحدد القانون الوطني أيضاً الحالات التي يجوز فيها للبحار أن يطلب اعضاء من الخدمة فوراً .

وإذا أثبت البحار لمالك السفينة أو لوكيله أن في مكانه أن يتولى قيادة سفينة أو شغل وظيفة ضابط أو مهندس ميكانيكي أو أي وظيفة أخرى أرقى من الوظيفة التي يشغلها ، أو إذا جدت بعد استخدامه ظروف تجعل السماح له بإنهاء خدمته أمراً ضرورياً يحقق مصلحته ، جاز له أن يطلب اعضاء من الخدمة ، بشرط يقدم ليحل محله بحاراً آخر كفى وموثوق به يوافق عليه مالك السفينة أو وكيل ودون أن يتحمل مالك السفينة أي زيادة في النفقات .

ويستحق البحار في هذه الحالة أجراً عن المدة التي تنتهي في تاريخ تركه للخدمة .

أيا كان السبب في إنهاء العقد أو فسخه ، يثبت اعضاء البحار من الخدمة في الوثيقة التي تعطى له طبقاً للمادة 5 وفي قائمة أفراد الطاقم ، وتصادق السلطة العامة المختصة على ذلك بناء على طلب أي من الطرفين .

ويكون للبحار في أي وقت الحق في أن يحصل ، إلى جانب السجل المشار إليه في المادة 5 ، على شهادة منفصلة من الربان بمستوى عمله ، أو على شهادة توضح على الأقل أنه قد أدى جميع التزاماته المنصوص عليها في العقد .

ويحدد القانون الوطني التدابير الواجب اتخاذها لضمان مراعاة أحكام هذه الاتفاقية .

نقض الاتفاقية ،

يجوز لكل عضو في منظمة العمل الدولية صدقت على الاتفاقية أن تنقضها بعد مضي عشر سنوات من تاريخ بدء نفاذها ، وذلك بوثيقة ترسل إلى المدير العام لمكتب العمل الدولي لتسجيلها ، ولا يكون هذا النقص نافذاً إلا بعد مضي عام من تاريخ تسجيله لدى مكتب العمل الدولي .

يقدم مجلس إدارة مكتب العمل الدولي إلى المؤتمر العام ، كلما رأى ضرورة لذلك تقريراً عن تطبيق هذه الاتفاقية ، وينظر فيما إذا كان هناك ما يدعو إلى إدراج مسألة مراجعتها كلياً أو جزئياً في جدول أعمال المؤتمر .



المنظمة البحرية الدولية تطلق شعار اليوم البحري العالمي لهذا العام "التعليم البحري والتدريب"

الجامعة البحرية العالمية في مدينة مالو في السويد حيث وصف سيكيميزو الجامعة بأنها الحجر الأساس في التعليم والتدريب البحري وتشكل جزءاً حيوياً ومكملاً في عائلة المنظمة البحرية الدولية.

وقال سيكيميزو: "نحن في المنظمة البحرية الدولية نتميز بين مجموعة الوكالات التابعة للأمم المتحدة من أن اثنتين من المؤسسات التعليمية ينظمان إلينا وهما الجامعة البحرية العالمية ومعهد القانون البحري الدولي (في مالطا) ونحن فخورون بهاتين المؤسستين وبالعديد من الطلبة الذين تخرجوا منهما والذين قد تسلموا مناصب على درجة كبيرة من المسؤولية والتفويض في العمل البحري".

أطلق كوجي سيكيميزو، الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية شعار اليوم البحري العالمي لهذا العام والذي جاء تحت عنوان "التعليم البحري والتدريب" جاء ذلك خلال لقائه بطلبة وموظفي الجامعة البحرية العالمية حيث أخبرهم بأن الثقافة البحرية والتدريب ضروريان للاستدامة الطويلة الأمد للقطاع البحري إن كان ذلك في البحر أو على الساحل.

وقال: "تبقى كفاءة معايير التدريب الأساس لصناعة الشحن الآمنة التي تحتاج إلى الحفاظ على الجودة والمهارات التدريبية والتنافسية في مجال الموارد البشرية الكفوءة".

وأضاف قائلاً: "إن شعار اليوم البحري العالمي لعام 2015 قد وفر الفرصة لتسليط الضوء على أهمية أي فرد وليس فقط لأولئك العاملين في قطاع الصناعة البحرية بل على الكم والجودة الكافيين للثقافة البحرية وتوفير التدريب بما يفي حاجة القطاع الآن وفي المستقبل".

وقال: "إن الاتفاقية الدولية حول معايير التدريب ومنح الشهادات والمناوبة لعام 1987 International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

ولانحتها وتعديلاتها قد وضعت نقاط دلائل لتدريب وتعليم البحارة، وحيث إن الإذعان لمعاييرها هو أمراً أساسياً للخدمة في السفن فيمكن للمهارات والأهلية والعامل البشري على الساحل يمكنها أن تسند وتستمد وتعزز من خلال التعليم البحري والتدريب الفاعلين".

جاء ذلك خلال لقاء كوجي سيكيميزو، الأمين العام للمنظمة البحرية الدولية مع طلاب الدراسات العليا لعام 2015 والذين بدؤوا الفصل الأول من دراستهم في





وخلال تواجده في مالو (السويد) قام سيكيميزو بزيارة مبنى المستقبل للجامعة البحرية العالمية في منطقة تورنهوست الواقع في المبنى التاريخي لناظر الميناء في مالو والذي يتم تطويره بإضافات جديدة مصممة من قبل المهندس المعماري الذائع الصيت كيم أوتزون بالتعاون مع تيرون كوبكروفت من شركة تيوريور للهندسة المعمارية. ومن المؤمل ان يفتتح المبنى في مايو 2015.

ولا يمكن للصناعة البحرية الدولية ان تزدهر من دون قوة عاملة نوعية مندفعة ومدربة وماهرة بما يتناسب مع المعايير الدولية، وليس هذا فحسب، بل أضف على ذلك أن جميع المكتسبات الماضية في مجال الأمن وأخرها على البيئة إنما هي موضع ضياع إذا لم يمكن تطبيق تلك الأمور بالطريقة الصحيحة.

وحيث إن تدريب البحارة يقع ضمن اختصاصات المعاهد المخولة والمعترف بها من قبل السلطات الوطنية لكي تمتثل إلى معايير الاتفاقية الدولية حول معايير التدريب ومنح الشهادات والمناوبة، فإن المنظمة البحرية الدولية هي منظمة يقع على عاتقها اسناد المناسبات الخاصة بالتدريب ومشاركة المعرفة الفنية من خلال برامج وورش عمل التعاون الفني المتكامل المحلية والإقليمية والتي توفر فصولاً دراسية قصيرة للتطوير مبنية على الأساس النمطي للفصول النموذجية للمنظمة البحرية الدولية.

ولا بد من الإشارة إلى أن الجامعة البحرية العالمية ومعهد القانون البحري التابعين للمنظمة البحرية الدولية هما في طليعة الاهتمامات الاستراتيجية لبناء القدرة والمساعدة في التدريب للمنظمة من أجل تأهيل كادر عال من المديرين وراسمي القرار وغيرهم من الكوادر الأساسية.



حلول تتخطى التوقعات
**Solutions beyond
expectations**

ميناء خالد
Khalid Port

ميناء الحميرية والمنطقة الحرة بالحميرية
Hamryah Port & Hamryah FreeZone

بمرفق تخزين فائقة الحداثة وقربنا من المدينة وخدماتنا
لمصلحة وراحة العملاء وتوفرنا أقل فترة زمنية لتسليم أو
استلام البضائع مع تقديمنا خيارات لثلاثة موانئ حيوية ..
نحن بالتاكيد الأكثر كفاءة ومرونة في المنطقة.

وبتقديمنا خياراتنا لكم .. نعمل على توفير فرص غير
مسبوقة لازدهار أعمالكم

+971 6 528 1666
+971 6 528 1425
510 Sharjah
www.sharjahports.gov.ae
shjports@eim.ae
Al Layyeh Suburb, Sharjah, UAE



خيارات متنوعة
أكبر سعة تخزينية
مرافق حديثة
أزمنة قياسية