

Distr.  
LIMITED

E/ESCWA/GRID/2004/WG.1/9  
26 November 2004  
ORIGINAL: ARABIC



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا - الإسكوا



Arab P & I Pool



Arab Federation  
of Shipping



International  
Chamber of  
Navigation in Beirut



Arab Sea Ports  
Federation



Islamic P & I Club



United Nations  
Conference on Trade  
and Development  
(UNCTAD)



International  
Maritime  
Organization

اجتماع فريق الخبراء حول النقل البحري في المشرق العربي  
"آفاق التعاون"

بيروت، ٣٠ تشرين الثاني/نوفمبر - ٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٤

تعديلات عام ٢٠٠٢ على اتفاقية SOLAS 74:  
المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية  
ISPS CODE

قبل ٢٠٠٤/٧/١

وبعد ٢٠٠٤/٧/١

إعداد

قبطان/عبد الوهاب محمد الديواني  
مستشار الشؤون البحرية

ملاحظة: طبعت هذه الوثيقة بالشكل الذي قدمت به ودون تحرير رسمي. والآراء الواردة فيها هي آراء المؤلف وليست، بالضرورة، آراء الإسكوا.

04-0659

## المحتويات

صفحة	
١	مقدمة
٢	أولا : قبل ٢٠٠٤/٧/١م
٢	نبذة تاريخية
٣	مدونة ISPS واتفاقية الامم المتحدة
٤	لماذا تاريخ ٢٠٠٤/٧/١م
٥	نتائج عدم التطبيق
٦	مجلس التعاون لدول الخليج العربية ومدونة ISPS
٧	ثانيا : بعد ٢٠٠٤/٧/١م
١١	تنويه
١٥	التوصية
١٦	المرفقات

## مقدمه :

تم اختيار تاريخ ٢٠٠٤/٧/١م في صلب عنوان هذه الورقة على أساس أن هذا التاريخ هو الذي حددته الحكومات المتعاقدة في المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية لدخول المدونة حيز التنفيذ دوليا . وهو تاريخ في غاية الأهمية حيث يمثل الفاصل بين فترتين في تاريخ هذه المدونة : الأولى هي فترة الإنشاء والإجراءات الدولية من صياغة ومراجعة وطباعة والاعتماد النهائي من الدول وإعلام المنظمة البحرية الدولية IMO وما تم إنجازه في موانئ مجلس التعاون لدول الخليج العربية .

والفترة الثانية بعد ٢٠٠٤/٧/١م هي فترة التنفيذ الفعلي وما أسفر عنه من ردود فعل من قبل السفن والوكلاء الملاحيين والموانئ والسلطات الوطنية وشركات النقل البحري وارتباط ذلك بعدة عوامل وأسباب وظروف تم رصدها من مصادر ونشرات بحرية معروفة دوليا مثل جريدة " Lloyd's List " ومجلة المنظمة البحرية الدولية " IMO News " والاتحاد العالمي للموانئ " IAPH " ومنظمات مثل " BIMCO ، Lloyd's ، Intertanko ، وحرس السواحل الأمريكي USCG " وتقارير ربابنة السفن وغيرها من المصادر في محاولة لسرد بعضها في سياق هذا البحث الذي يمثل غيض من فيض .

أولا : قبل ١/٧/٢٠٠٤م

### نبذة تاريخية :-

منذ فترة طويلة وقبل الشروع في تكوين المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ، بل منذ فجر التاريخ قد عرف العالم الأعمال غير القانونية المتسمة بالعنف التي مورست على السفن في البحار مثل القرصنة والهروب بالسفينة وبيعها والاستيلاء عليها بالقوة من قبل بحارتها وغيرها . وقد صدرت القوانين الدولية لمحاكمة مرتكبي هذه الأعمال وصدور الأحكام المختلفة للردع بدءاً من الشنق في حالة القرصنة إلى السجن والتغريم في الجرائم الأقل .

وقد اختلفت المعاني والتفسيرات بين الدول حسب وجهة نظرها في تعريف " الأعمال غير القانونية " ضد السفن " Unlawful Acts " فإذا أخذنا القرصنة البحرية على سبيل المثال فقد جرمها البعض وأجازها البعض بل شجعها ودعمها طالما أن هؤلاء القراصنة تابعون لها وطالما يتم الاعتداء والاستيلاء على السفن التجارية التابعة لدولة معادية وفي حالة حرب معها ومثال ذلك ما كان يعرف بالـ " Privateers " أو الـ " Buccaneers " أثناء الحروب الأمريكية والإسبانية والفرنسية والهولندية والانجليزية في القرون من السابع عشر إلى التاسع عشر. وهي سفن مسلحة يمتلكها مجموعة من المغامرين القساة من القطاع الخاص يتم منحهم سلطة الدولة " Commission " ويسمح لهم بالمهاجمة والاستيلاء على سفن العدو التجارية ، ومعروف في عمليات القرصنة مدى العنف والإرهاب والقتل والنهب للعدد الهائل من البحارة الأبرياء على السفن التجارية العابرة . وفي هذه الحالة من الطبيعي حدوث التطرف الأقصى في وجهات نظر الدول بين التجريم والشنق لدى إحداها إلى حق رفع العلم والصبغة القانونية والحماية والتشجيع في الأخرى ومكافأتها عند الاستيلاء على سفن العدو بما كان يعرف بالـ " Bounty " لدى الأخرى.

ولا زال النقل البحري يعاني من عمليات القرصنة إلى يومنا هذا مكلفا الاقتصاد العالمي حوالي ٢٥ مليار دولار سنويا أي بمعدل ٤٨٠ مليون دولار أسبوعيا ( جريدة الاتحاد الإماراتية ١٠ أكتوبر ٢٠٠٣ نقلا عن إحصائيات نشرت في لندن بدائرة شؤون النقل في مجلس العموم البريطاني ) .

أضافت هذه العمليات غير القانونية على كاهل رجل البحر أعباء كثيرة إلى همومه الأصلية في مجابهة العوامل الطبيعية من عواصف وأخطاء ملاحية وغيرها قد تؤدي إلى التصادم أو الشحط أو الغرق ، وأصبح يفكر في كيفية حماية نفسه من الإنسان بالإضافة إلى حماية سفينته والوصول بها إلى موانئ التحميل والتفريغ حيث يتم استلام أو تسليم الحمولات التجارية التي أؤتمن عليها من قبل المصدر والمستورد مؤديا بذلك دوره في خدمة الاقتصاد العالمي .

## مدونة ISPS واتفاقية الأمم المتحدة ISPS Code and " United Nations Charter "

في عام ١٩٤٥ وبعد أن عانى العالم من الحربين العالميتين الأولى والثانية التي أودت بحياة الملايين من البشر وقعت ٥١ دولة في سان فرانسيسكو على اتفاقية إنشاء الأمم المتحدة على أنقاض ما كان يسمى بعصبة الأمم قبلها . وكان الهدف من إنشائها هو أن يركز العالم على حل مشاكله الاقتصادية والاجتماعية والثقافية والإنسانية مما يساهم في عملية السلام العالمي بدلا عن الحروب واستخدام القوة العسكرية.

وحيث أن من أهم بنود اتفاقية الأمم المتحدة هو عدم جواز التدخل في الشؤون الداخلية للدول الأعضاء من منطلق تساوي سيادة جميع الدول على أراضيها، فقد تم تصميم هيكلها من ٦ أجهزة:

- ١- الجمعية العمومية "General Assembly" وهي بمثابة برلمان دولي يتكون من ممثلي جميع دول العالم الأعضاء (١٩١ دولة ) وبالرغم من شموليتها لجميع دول العالم إلا أن قراراتها ليست بالضرورة ملزمة .
- ٢- مجلس الأمن " Security Council " : ١٥ دولة منها ٥ دول دائمة العضوية ( وهي صاحبة حق الفيتو لكونها الدول الحليفة المنتصرة في الحرب العالمية الثانية : أمريكا ، بريطانيا ، فرنسا ، روسيا ) بالإضافة إلى الصين ولا يتم تنفيذ أي قرار للأمم المتحدة بدون موافقة هذه الدول دائمة العضوية كما يضم ١٠ دول تنتخب كل سنتين من بقية دول العالم .
- ٣- المجلس الاقتصادي والاجتماعي " ECOSOC " ويتكون من ٥٤ دولة تنتخب لمدة ٣ سنوات ويقع تحت إشرافه المنظمات والوكالات الدولية المتخصصة.
- ٤- مجلس الوصاية " Trusteeship Council " يتكون من ٧ دول تشرف على إعداد بعض الأقاليم غير المستقلة للاستقلال والحكم الذاتي. ( وحيث أن معظم أقاليم العالم قد أصبحت دول مستقلة فقد تقلصت أهمية هذا المجلس ) .
- ٥- محكمة العدل الدولية " International Court of Justice " : وهو جهاز قضائي يتكون من ١٥ قاضيا لفض المنازعات الدولية .
- ٦- الأمانة العامة " Secretariat " : لتنفيذ الأعمال اليومية والتنسيق بين الدول لتنفيذ قرارات الأمم المتحدة .

كما يوجد ١٥ وكالة حكومية متخصصة " Intergovernmental Organizations " مستقلة وتعمل مع الأمم المتحدة بموجب اتفاقيات خاصة وتحت إشراف المجلس الاقتصادي والاجتماعي " ECOSOC " ومنها المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO بالإضافة إلى منظمة الجمارك العالمية WCO وهذه المنظمات الثلاث هي المعنية بشكل مباشر مع المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية ISPS Code .

ونظرا لكون النقل البحري دوليا بطبيعته فقد نشأت المنظمة البحرية الدولية IMO كإحدى منظمات الأمم المتحدة المتخصصة في تنظيم النقل البحري وحماية البحار من التلوث عن طريق الاتفاقيات الدولية لتنظيمه من النواحي القانونية والفنية والملاحية والتنسيق بين الدول على السفن التي ترفع علمها وكيفية التصرف عند وصول سفن دول أخرى إلى مياهها الإقليمية والاقتصادية التي حددتها اتفاقيات دولية . كما تختص منظمة IMO بمنع التصادم بين السفن وسلامة بناء السفن و شحن وتفريغ البضائع الخطرة وسلامة الأرواح بالبحر وغيرها.

وجدير بالذكر أن معظم الاتفاقيات البحرية الدولية نتجت بعد حوادث وأخطاء مكلفة ومثال ذلك اتفاقية سلامة الأرواح في البحار " SOLAS 74 " التي نشأت بعد غرق السفينة المعروفة " Titanic " في عام ١٩١٢ حيث غرق ما يزيد على ١٥٠٠ شخص واتفاقية منع التلوث في البحار " MARPOL 73/78 " التي نشأت بعد غرق السفينة " Torrey Canyon " عام ١٩٦٧م التي اصطدمت بصخور ثم انشقت وسكبت ١٢٠,٠٠٠ طن من البترول الخام على ساحل " Cornwall " في بريطانيا .

### لماذا تاريخ ١/٧/٢٠٠٤م

بدأت دول العالم توجه انتباهها إلى الأعمال غير القانونية التي تتسم بالعنف والتخريب والدمار ضد السفن والموانئ لتحقيق أغراض سياسية وإعلامية متطرفة وليس بهدف الكسب المادي كما كان معروفا في أعمال القرصنة والنهب المسلح. ولعل التسلسل التاريخي الحديث لبعض هذه الأحداث زاد من هذا الاهتمام كما يلي :-

- ١٩٨٥ سفينة الركاب الايطالية " Achille Lauro " في البحر الأبيض المتوسط .
- ٢٠٠٠ السفينة الحربية الأمريكية " USS Cole " ميناء عدن ، اليمن .
- ٢٠٠١ برج التجارة العالميين "Twin Towers" ميناء نيويورك ونيوجيرسي، أمريكا
- ٢٠٠٢ ناقلة النفط الفرنسية " VLCC Limburg " ميناء المكلا ، اليمن .

بعد حادثة برج التجارة العالميين " Twin Towers " بنيويورك تقدمت الولايات المتحدة الأمريكية بطلب إلى الأمم المتحدة لاتخاذ الإجراءات اللازمة لحماية السفن والموانئ من هذه الهجمات ، فأحالت الأمم المتحدة الأمر إلى منظماتها المتخصصة وهي المنظمة البحرية الدولية IMO بلندن التي أنجزت من خلال لجانها المتخصصة وخبرائها صياغة المدونة وتبعا لإجراءاتها في تنفيذ الاتفاقيات الدولية دعت دول العالم إلى مؤتمر دبلوماسي في مقرها بلندن من ٩-١٢ ديسمبر ٢٠٠٢ لانجاز المرحلة الإجرائية الأولى في الاتفاقيات الدولية وهي مرحلة التبنى " Adoption " ووقعها مندوبو ١٠٨ دولة في ١٢ ديسمبر ٢٠٠٢م.

ومن أجل الإسراع لانجاز المرحلة الإجرائية التي تلي التبرني وهي التصديق النهائي " Ratification " من الدول اتبعت المنظمة البحرية الدولية " نظام الموافقة الضمنية " " TACIT " وذلك بإضافتها لاتفاقية سلامة الأرواح في البحر لعام ١٩٧٤ " SOLAS " " السارية المفعول أصلا كفصل رقم " Chapter X1-2 " وأمهل مندوبو الدول الموقعة على مرحلة التبرني " Adoption " مدة تزيد قليلا عن السنة تنتهي في ٣٠ ديسمبر ٢٠٠٣ للتصديق النهائي " Ratification " من دولهم وينص نظام " TACIT " المذكور على الآتي :-

" خلال ٦ شهور بعد ٢٠٠٣/١٢/٣٠ إذا لم يصل لأمين عام المنظمة البحرية الدولية أي اعتراض من قبل ثلث الدول المتبرنية أو أي عدد من الدول تمتلك أو مسجل تحت علمها ما يزيد على ٥٠% من الأسطول التجاري العالمي يعتبر عدم الاعتراض موافقة ضمنية وعليه يعتبر التعديل ساري المفعول وواجب التطبيق "

وحيث لم يصل أي اعتراض في مدة الستة شهور المذكورة أصبحت المدونة سارية المفعول " inforce " دوليا وعلى الدول العمل بموجبها في موانئها وعلى ظهر سفنها من تاريخ ٢٠٠٤/٧/١.

#### نتائج عدم التطبيق :-

لم تحدد المدونة أو المنظمة البحرية الدولية أو الأمم المتحدة أي نوع من العقوبات في حالة عدم التطبيق إلا أن وصف الميناء غير الملتزم بالتطبيق بأنه " غير آمن " " Unsecured " قد ينتج عنه ارتفاع حاد في رسوم تأمين السفن " Hull Insurance " التي تستخدمه أو تبحر أو تنتظر في مياهه مما يجبر الخطوط الملاحية وملاك السفن على سلوك احد الطريقتين الآتين :-

#### إما

تفادي دخول الميناء الذي اعتبرته السفينة غير آمن وإنزال البضائع في أقرب ميناء تعتبره آمن ومن ثم تكليف شركات نقل أخرى لتوصيلها للوجهة النهائية " Bills of Lading Transhipment to Final Destination " حسب مستندات شحنها Messina لبعض ( مثال ذلك انسحاب خط APL من عدن إلى صلالة وإنزال خط Messina لبعض بضائع الحديد في جيبوتي ) .

#### أو

تسديد قسط التامين المرتفع المطلوب ودخولها الميناء غير الآمن.

وفي كلتا الحالتين تكون الخسارة على شريحة اقتصادية كبيرة من ضمنها الميناء ومقاولي الشحن والتفريغ ومستلم البضاعة وكل من له علاقة ( الجمارك ، الوكلاء ، مخلصي البضائع ، ممولي السفن ، وغيرهم ) وتنعكس في النهاية على المستهلك الأخير . أيضا قد تتخذ بعض الدول إجراءات لمنع السفن المسجلة تحت علمها من دخول الموانئ غير المطبقة للمدونة أو الاتجاه إليها بغض النظر عن التكاليف لترجيح مبدأ السلامة على الاعتبارات الأخرى .

وبالرغم من أن المدونة المذكورة بحد ذاتها ، شأنها شأن جميع الاتفاقيات الدولية " لا تضمن " حماية الميناء ولا السفن ارتأت الدول والموانئ ضرورة العمل على تطبيق ما ورد بها للأسباب الآتية :-

- ١- الالتزام الدولي بصفتها إحدى الحكومات المتعاقدة في المدونة والموقعة ضمن ١٠٨ دولة في ١٢/١٢/٢٠٠٢ م .
- ٢- نقادي منع أو عرقلة دخول سفنها موانئ الدول الملتزمة بالتطبيق .
- ٣- نقادي اعتبار الشركات البحرية أو الدول المسجلة للسفن أن موانئها غير آمنة الأمر الذي قد يؤدي إلى نتائج سلبية لتسويق وعمليات الميناء .
- ٤- أن تطبيقها يعكس جدية الالتزام بإتباع الإجراءات الدولية المتفق والمتعاقد عليها ، وفي حالة حدوث أي خلل أمني أو تخريبي على السفن أو في الموانئ في الدولة الملتزمة بالتطبيق يكون موقفها الدولي موقفا قانونيا وذلك لثبوت عمل ما في وسعها لإتباع كل ما هو مطلوب نظاميا ودوليا في هذا الشأن ولحوزتها على الشهادات الأمنية المطلوبة سواءا لمرافقها المينائية أو على متن سفنها حسب متطلبات المدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية " ISPS Code . "

### مجلس التعاون لدول الخليج العربية ومدونة ISPS

حرصت الدول الستة الأعضاء في مجلس التعاون لدول الخليج العربية ( الإمارات ، البحرين ، السعودية ، عمان ، قطر ، الكويت ) على تطبيق مدونة ISPS على سفنها وموانئها لكون هذه المدونة هي تعديل في اتفاقية دولية متعاقدة عليها أصلا وهي اتفاقية سلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤م SOLAS 74 ، كما أن الدول الستة تعاقدت في ١٢ ديسمبر ٢٠٠٢م في مقر المنظمة البحرية الدولية IMO بلندن ضمن ١٠٨ دولة على هذا التعديل وبدأت بالتنسيق الأمني على المستوى الجماعي كمجلس وعلى مستوى كل دولة على حدة .

ومن هذا المنطلق وقع وزراء الداخلية لدول مجلس التعاون الستة على " الاتفاقية الخليجية لمكافحة الإرهاب " في ٤ مايو ٢٠٠٤ في مدينة الكويت متضمنة ضرورة التنسيق وتبادل



المعلومات والدراسات والأبحاث الأمنية والإجراءات الواجب اتخاذها لمكافحة ظاهرة الإرهاب والتطرف والتنسيق مع المنظمات الدولية المتخصصة .  
وقد عقدت الأمانة العامة لمجلس التعاون عدة اجتماعات وورش عمل بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية IMO كان آخرها في مدينة أبوظبي من ١٨-٢٢ أكتوبر ٢٠٠٣ م .  
" IMO Regional Seminar/ Workshop on Maritime Security IMO/CCASG "

وبالنسبة لدولة الإمارات العربية المتحدة ونظرا لوجود ١٧ ميناء وحوالي ٣٠٠ سفينة مسجلة تحت علمها فقد تكونت " اللجنة الوطنية لأمن الموانئ " برئاسة وزارة الداخلية وعضوية كل من وزارة المواصلات و مندوبين عن كل الموانئ وقد أنجزت جميع متطلبات المدونة وتم إصدار الوثائق الأمنية اللازمة لكل الموانئ قبل تاريخ ١/٧/٢٠٠٤م كما تمت مخاطبة المنظمة البحرية الدولية IMO وتم تسجيل ذلك وتعميمه على موانئ العالم والفعاليات البحرية والسفن من خلال شبكة المعلومات الخاصة بالمنظمة البحرية الدولية ( www. imo.org ( IMO Global Integrated Shipping Information System )  
( مرفق ) وبهذا تكون جميع الدول الأعضاء في مجلس التعاون لدول الخليج العربية قد استوفت متطلبات مدونة ISPS قبل التاريخ المتعاقد عليه دوليا ١/٧/٢٠٠٤م .

### ثانيا : بعد ١/٧/٢٠٠٤

دخل تاريخ ١/٧/٢٠٠٤م وبدأت التقارير ترسل من كل جهة تشير إلى الموانئ والسفن ومدى تطبيقها لمتطلبات مدونة ISPS ، ومدى تأثير ذلك على النقل البحري حيث أصبح الهاجس الأمني موضوع الساعة في جميع الأوساط البحرية الدولية والحكومات المتعاقدة وبين أصحاب السفن وهيئات التصنيف والموانئ وشركات التأمين واتحادات الموانئ والعمال والجمعيات البحرية وهيئات الاستشارية غير الحكومية " NGO's " وكل من له علاقة بالاستيراد والتصدير ، كما أصبحت متطلبات المدونة من أجهزة جديدة مجالا تجاريا مربحا للشركات المنتجة لهذه الأجهزة ونذكر منها جهاز نظام الإنذار الأمني للسفينة SSAS وجهاز تحديد هوية السفينة "AIS" كما أصبح من الضروري أن يحفر رقم المنظمة البحرية الدولية "IMO Number" في عدة أماكن واضحة على بدن السفينة وان تحمل كل سفينة سجلا متوصلا "CSR" الغرض منه توفير معلومات عن تاريخ السفينة من خلال المعلومات المسجلة فيه وأي تعديلات عليها وموتقا من دولة علم السفينة . وان على كل سفينة حمل الشهادة الأمنية الدولية ISSC من دولتها دلالة على تطبيقها للمتطلبات الأمنية حسب مدونة ISPS .

كما وفرت فرصة تجارية للمكاتب الاستشارية المتخصصة في الأمن البحري وهيئات التصنيف لتقديم المشورة للموانئ والسفن لإنجاز التقييم الأمني " Security Assessment " ثم الخطة الأمنية " Security Plan " وذلك بعد الاعتراف الحكومي بها كمنظمة أمنية معتمدة " RSO " مما وفر لها نوعا من الاحتكار فإذا لم يتمكن الميناء أو السفينة من إنجاز

خطته الأمنية عن طريق كوادره المحلية وارتأى الاستعانة بمكتب استشاري فلا يستطيع أن يختار إلا من قائمة المكاتب التي تعترف بها وتعتمدها دولة العلم RSO's بعد التحري والتأكد من تخصصه في النواحي الأمنية .

إضافة إلى ذلك فقد انشأت منظمة العمل الدولية ILO مدونة مساعدة لمدونة ISPS بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية IMO تسمى مدونة ILO/IMO لتطبيق الأمن في الموانئ " ILO/IMO Code of Practice on Security in Ports " تم طبعتها ونشرها في مايو ٢٠٠٤ .

والهدف منها هو تشكيل إطار عملي لتطبيق مدونة ISPS. وقد أضافت هذه المدونة بعض الخطوات التنفيذية والنظريات الحسابية لتقدير مدى التهديد عند انجاز التقييم الأمني بطريقة Tram Matrix كما أضافت بعض التوسع في تعريف حدود الميناء بإضافة كل ما هو مجاور له وذنو أثر على الأمن في الميناء وقد ركزت على تطبيق اتفاقية منظمة العمل الدولية رقم ١٨٥ الخاصة بهوية البحارة الممغنطة والتي تحتوي على معلومات أضيفت على ما كانت تحمله قبل نشأة المدونة بحيث يتمكن رجال الأمن في أي ميناء بعد تمريرها على جهاز الكمبيوتر من سرد ما فيها من معلومات وللتأكد من صحتها . وبهذا ازدادت الأعباء بقدر كبير على كل من:-

١- الموانئ ٢- السفن التجارية ٣- شركات النقل البحري ٤- الحكومات المتعاقدة ٥- منظمات الأمم المتحدة ذات العلاقة كما يلي :-

أولاً:- بالنسبة للموانئ:-

تواجه الموانئ ثلاثة محاور ضاغطة لا بد من التعامل معها وهي:-

- ١- ضغوط السوق العالمية التنافسية من تطورات أنماط النقل البحري والمعدات والحاويات وتكنولوجيا المعلومات وما في حكمها.
- ٢- ضغوط الجهات العليا التي تطلب دوام التطوير وزيادة الإنتاجية .
- ٣- ضغوط الأمن والحماية للممتلكات والأرواح وما تتطلبه من تعيينات جديدة ووسائل للحماية من أسوار وشبكات تلفزيونية مغلقة CCTV والاتصال بالجهات الأمنية خلال خطوط ساخنة وتجهيز غرف للعمليات وتدريب جميع العاملين في الميناء على النواحي الأمنية بالإضافة إلى أعمالهم اليومية.

## ثانياً :- ازدادات الأعباء على السفن من عدة محاور منها :-

- ١- تركيب الأجهزة الأمنية المذكورة وصيانتها وفحصها دورياً وحفر رقم المنظمة البحرية الدولية " IMO No. " على أجزاء واضحة من بدن السفينة وضحتها المدونة .
- ٢- انجاز التقييم الأمني للسفينة والخطة الأمنية وتخصيص ضابط لأمن السفينة SSO أما بتعين جديد أو بتكليف الربان أو أحد الضباط بالإضافة إلى أعبائه الأصلية .
- ٣- أن تقدم السفينة لميناء الوصول عن طريق وكيلها أو الانترنت معلومات أمنية عن الموانئ العشرة السابقة لوصولها ومدى تطبيق هذه الموانئ العشرة للمدونة وعن أي إجراءات أمنية إضافية في أي منها .
- ٤- أن تدلى بتفصيلات عن جميع ما تحمله من بضائع سواء لميناء الوصول أو البضائع العابرة وكشف منفصل عن البضائع الخطرة سواء لميناء الوصول أو العابرة لموانئ أخرى .
- ٥- أن يوضح في كشف منفصل قائمة البحارة crewlist تحتوي على المعلومات اللازمة حسب متطلبات المدونة واتفاقية منظمة العمل الدولية ILO185.
- ٦- أن تزود الميناء بكشوفات مفصلة عن ركاب السفينة بموجب التفصيلات التي تطلبها المدونة .
- ٧- أن تحمل في جميع الأوقات الشهادة الدولية لأمن السفينة ISSC وتبرزها لكل الموانئ.

## ثالثاً :- ازدادات الأعباء على الشركات المالكة للسفن كما يلي :-

- ١- أن تعين ضابط أمن للشركة " CSO " يكون مسؤولاً عن ضباط الأمن على سفن الشركة الأمر الذي قد يتطلب تعيين عدة ضباط أمن في حالات الشركات الكبيرة حيث يكلف كل ضابط بالإشراف على عدد معين من السفن.
- ٢- أن تزود سفنها بالشهادة الأمنية الدولية ISSC معتمدة من حكومة علم السفينة التي لا تمنح إلا بعد إكمال الخطوتين السابقتين لهذه الشهادة وهما التقييم الأمني للسفينة SSA يليه الخطة الأمنية للسفينة SSP واللذان يكلف بهما في أغلب الأحيان هيئات التصنيف المعتمدة من حكومات العلم.
- ٣- أن تحرص على تعيين جميع الطاقم من الأشخاص الذين تنطبق عليهم شروط اتفاقية منظمة العمل الدولية ILO 185 من حيث حملهم للهويات الممغنطة الجديدة وغيرها من الشروط .

#### رابعاً :- ازدادت الأعباء على الحكومات المتعاقدة كالتالي:-

- ١- خصصت معظم الحكومات أقساماً ولجاناً وطنية خاصة للأمن البحري ضمن وزاراتها يقوم بالتدقيق على خطط أمن الموانئ وخطط أمن السفن المسجلة تحت علمها تمهيداً لاعتمادها بهدف الاعتراف بها لدى وصول سفنها إلى موانئ الحكومات المتعاقدة الأخرى.
- ٢- المراجعة الدورية لكل ما اعتمده من وثائق أمنية سواء على السفن أو في موانئها .
- ٣- زيادة الكوادر المسلحة والمدربة على الاقتحام البحري على سواحلها والاستمرار في رفع مستوى تدريبهم دورياً وزيادة الدوريات البحرية لحماية موانئها وسواحلها .
- ٤- تخصيص غرف عمليات مزودة بوسائل اتصال مختلفة وخطوط ساخنة مع جميع السفن المسجلة تحت علمها والموانئ الواقعة تحت سلطتها.
- ٥- أضافت مدونة منظمة العمل الدولية لتطبيق الأمن في الموانئ ILO/IMO COP تعريفاً جديداً لحدود الميناء Port Area مما يشكل عبئاً إضافياً على الحكومات لحماية المنشآت ذات الصلة بالميناء مثل السكك الحديدية ومحطات توليد الكهرباء وخزانات الوقود المجاورة للميناء وأي منشأة مجاورة قد تؤثر على أمن الميناء .

#### خامساً : بالنسبة لمنظمات الأمم المتحدة المتخصصة :-

- ١- استلام ودراسة الشكاوي والمقترحات من الفعاليات الاقتصادية البحرية عن أي معاناة ووجهات نظر عن مدونة ISPS عن طريق مندوبي حكوماتها في مجالس هذه المنظمات .
- ٢- تكوين اللجان المتخصصة وتكليف الخبراء والمستشارين بالقيام بالمراجعات الدورية وإجراء التعديلات في الاتفاقية الدولية المتعاقدة عليها حسبما تقترح وتوافق عليه الدول .
- ٣- القيام بتعميم التعديلات أن وجدت على الدول لاعتمادها ثم العمل بموجبها.
- ٤- القيام بتكليف مترجميها بترجمة هذه الاتفاقيات وتعديلاتها إلى اللغات المعمول بها في الأمم المتحدة : الإنجليزية ، الفرنسية ، الإسبانية ، العربية ، الروسية والصينية، ومن ثم إعادة تعميمها على الدول الأطراف في الاتفاقية .

## مدى الالتزام بالتطبيق وردود الفعل .

تنويه :-

تم توخي الحياد التام في سرد ما يلي من بعض ردود الفعل من الفعاليات الاقتصادية والبحرية والمنظمات غير الحكومية واتحادات ملاك السفن وهيئات التصنيف واتحاد الموانئ العالمي وغيرها ونسبتها إلى مصادرها التي نشرتها في مختلف المجالات والصحف والدوريات البحرية كتوثيق لما يسرد ولا يشترط أن تعكس أو تعبر عن وجهة نظر كاتب هذا البحث .

(١) ٢٨/٤/٢٠٠٤ م .

كان من أوائل ردود الفعل قبل تاريخ ٢٠٠٤/٧/١ ما أبداه الإتحاد الدولي لمدراء النقل البحري ISMA على لسان رئيسه السيد/ راجيت باجباي بأن تطبيق متطلبات المدونة باهظ التكلفة وغير مجدي " Too Expensive and ineffective "

مشيرا إلى ما تلقاه من ردود على استبيان سبق تعميمه على الشركات البحرية الأعضاء في الإتحاد الذي شدد على نقاط أهمها:-

عدم وجود بند للتعويض عن تأخير السفن delay compensation الناتج عن فحص الأوراق الثبوتية من قبل ضباط الهجرة والجمارك بالإضافة إلى عدم إمكانية التأكد من هويات السائقين في حالات سفن نقل السيارات التي قد تصل سرعة تحميلها إلى ٦٠ سيارة في الساعة وان زيادة فحص الحاويات حسب طلب المدونة سيتسبب في تأخير كبير وغيرها من الأمثلة .

(٢) ٢٦/٥/٢٠٠٤ م .

أشارت هيئة التصنيف الألمانية GL بأن تاريخ ٢٠٠٤/٧/١ مصيره الفشل ويجب تمديده لمدة خمسة شهور

" ISPS deadline doomed to fail and must be extended, say GL "

إلا أن المنظمة البحرية الدولية IMO أكدت أن المدونة أصبحت جزءا من اتفاقية سلامة الأرواح في البحار SOLAS 74 ولا يوجد بند فيها لتمديد تاريخ بدء التنفيذ ، كما نفي اتحاد هيئات التصنيف العالمي IACS أن يكون بصدد تقديم طلب جماعي من هيئات التصنيف الأعضاء في الإتحاد للتمديد .

(٣) أشار السيد / كريس أوستن Chris Austen أحد الخبراء الذين شاركوا في وضع مدونة ISPS مع المنظمة البحرية الدولية إلى أن نسبة نجاح مرور أسلحة الدمار الشامل WMD إلى البلد المستهدف تدرج بقوة في صالح الإرهابيين وخاصة مما خلفه انهيار الإتحاد السوفيتي ويشك إذا كان بإمكان مدونة ISPS أن تمنع الإرهابيين من تمرير واستعمال هذه الأسلحة ( مجلة Cargo Systems July/ August 2003 ) .

٤) خصصت المنظمة البحرية الدولية IMO مبلغ ٢,٥٢٥,٣٠٤ دولار أمريكي بسمى صندوق تمويل الأمن البحري " International Maritime Security Trust Fund " لإعانة الدول التي تحتاج الدعم الفني لتطبيق مدونة ISPS بإدارة لجنة التعاون الفني " Technical Cooperation Committee " وقد أنجزت ١٨ ورشة عمل إقليمية و ٤٢ دورة خلال الفترة من يناير ٢٠٠٢ إلى يونيو ٢٠٠٤.

كما طالب أمينها العام السيد/ أفتموس ميتروبولس زيادة إسهام الدول المانحة في هذا الصندوق لمساعدة الدول التي لم تطبق المدونة بعد ، مشيراً إلى أن الحكومات الأعضاء هي الملومة الأولى في التأخير حيث لم يطبق حتى شهر يونيو ٢٠٠٤ إلا ١٨,٢٥% من سفن العالم و ٩,٥% من الموانئ .

٥) بعد أسبوع واحد من ٢٠٠٤/٧/١ قام حرس السواحل الأمريكي USCC بإجراء ٤٤٢ عملية تفتيش على السفن منها ٤٢٨ عملية تفتيش على سفن راسية في الموانئ و ١٤ في البحر تبين منها أن ٤٩ سفينة كانت غير مستوفية و ١٠ سفن تم إعادها و ٣٠ سفينة تم حجزها أو تحديد عملياتها ( مجلة Port Strategy عدد يوليو أغسطس ٢٠٠٤ ) " ISPS Compliance : some did , some didn't " .

٦) انتقد السيد/ Rob Grool المدير التنفيذي لمجموعة Wallen Group في جريدة Lloyd's List عدد ٢٠٠٤/٩/١٠ على المدونات الأمنية بأنها تسببت في إقحام ضباط السفن في الأعمال الأمنية أكثر من انشغالهم في عملهم الأصلي لإدارة السفينة وجعلت من رجال البحر مفتشين وكتاب إداريين وحرمتهم من النزول بحرية في الموانئ مشيراً أن السفن لم تصبح أكثر أمناً بحرمان البحارة من الحياة الاجتماعية وان في الإمكان تحميل الحاويات في إحدى الشوارع الخلفية خارج النطاق الأمني بدون أن يعرف ما تم تحميله . كذلك طالب المنظمة البحرية الدولية IMO بأن تكون أكثر سرعة وألا تعمل على فرض الأهداف السياسية لطرف واحد على عملية النقل البحري التي تعمل دولياً.

٧) " Heightened Security for Red Ensign Ships " أمرت الحكومة البريطانية جميع السفن التي تحمل علمها بأن ترفع المستوى الأمني إلى المستوى ٢ " Level 2 " حين تبحر من شرق جبل طارق وحتى الفلبين وذلك بناء على تقارير مستشاريها الأمنيين الذين أشاروا بان السفن البريطانية قد تكون هدفا للإرهاب بسبب مشاركة بريطانيا في عمليات العراق بالرغم من عدم وجود الخطر المحدد " Explicit risk " حسب تعريف المستوى ٢ في المدونة (جريدة Lloyd's List أكتوبر ٢٠٠٤/٢٠)

٨) US ports in Security cash crisis - خصصت الولايات المتحدة منذ ١١ سبتمبر ٢٠٠١ مبلغ ٥١٦ مليون دولار لأمن الموانئ بينما طالب حرس السواحل الأمريكي مبلغ ٥,٦ مليار دولار بناء على تقديراته وفي موازنة عام ٢٠٠٥ رصد البيت الأبيض مبلغ ٥٠

مليون دولار إضافية فقط مما يجعل من الصعب على حرس الحدود الوفاء بالتزامات الحكومة الأمنية ، طالبا من السفن تقديم التقارير الأمنية قبل الوصول بـ ٩٦ ساعة على الأقل ( جريدة Lloyd's List عدد ٣٠ أغسطس ٢٠٠٤ ) .

(٩) " US puts dampers on seafarers biometric ID card ambitions " بالرغم من اتفاقية منظمة العمل الدولية ILO185 بخصوص بطاقة الهوية الممغنطة للبحارة لا تسمح الولايات المتحدة بنزول البحارة ما لم تكن لديهم فييزات دخول وأفاد الاتحاد الدولي للنقل ITF بأن بعض البحارة لا تمنحهم الولايات المتحدة فييزات بسبب جنسياتهم أو ديانتهم بحجة أنهم يشكلون خطرا أمنيا " Security risk " وبذلك يخسرون وظائفهم كما أن ملاك السفن يجبرون على التخلص من هؤلاء المتضررين بسبب التفرقة العرقية أو الدينية ( Lloyd's List 31 Aug 2004 ) .

(١٠) أشارت مجلة " Fairplay " بأن السلطة الفلبينية الأمنية العليا " National Security Council " قد باشرت التحقيق في عمليات فساد مالي حررت بموجبه شهادات أمنية مزورة وبدون تقييم امني ولا خطة أمنية. وضمن الذين يتم التحقيق معهم ٢٠ ضابط أمن وبعض المسؤولين في وزارة النقل الفلبينية.

(١١) " Global Terrorism becomes the new privitised industry " أشارت السيدة / لوريتا نابليون في كتابها Lloyd's List 10/9/2004 " Terror Inc. ,Tracing the money behind Global Terrorism " بأن مبلغ التمويل السنوي للإرهاب الدولي يصل إلى ١,٥ ترليون دولار معادلا ضعف الناتج الإجمالي GDP للمملكة المتحدة البريطانية. معظمها ناتج من ترويج المخدرات ، السلاح ، الأحجار الكريمة ، ومن المنظمات القانونية لجمع الصدقات والأعمال الخيرية ، وفي هذه الحالة لم يعد الأمر يحتاج لدعم حكومي كما كان عندما دعمت الولايات المتحدة أسامة بن لادن والقاعدة في حربهم على الاتحاد السوفيتي في أفغانستان ومنظمة الكونترا في نيكاراغوا لأن دخلهم الحالي يفوق أقصى ما يتمكنه أي دبلوماسي لتقديم دعم دولة ما لتحقيق أهداف سياسية .

(١٢) أجاز مجلس الشيوخ الأمريكي مبلغ ١,٢ مليار دولار منها ١٥٠ مليون لأمن الموانئ و٧٧٦ مليون دولار لحرس الحدود كجزء من ميزانية تحت مسمى :  
" Homeland Security Bill " تصل إلى ٣٣,٨ مليار دولار ( Lloyd's List 21/9/2004 ) .

(١٣) غيرت المنظمة البحرية الدولية IMO شعارها المعروف منذ سنوات الذي كان  
" Safer shipping and Cleaner Oceans "

إلى

" Safe, Secure and Efficient shipping on Clean Oceans "

وخصص احتفال اليوم العالمي للبحرية World Maritime Day الذي يقام سنويا في دول العالم في الأسبوع الأول من سبتمبر لرفع هذا الشعار الجديد من بعد سبتمبر ٢٠٠٤م بهدف زيادة اهتمام دول العالم الأعضاء بالأمن البحري في السفن والموانئ (مجلة IMO News العدد ٣ عام ٢٠٠٤) .

(١٤) بتاريخ ٢٣/٩/٢٠٠٤ عقدت ٥ اتحادات وجمعيات متخصصة في النقل البحري وهي " Table " استعرضت خلاله تقارير ربانة السفن الأعضاء عن نتائج تطبيق مدونة ISPS في مختلف الموانئ منذ بدء التنفيذ في ١/٧/٢٠٠٤م ومن ثم رفعت طلبا رسميا إلى المنظمة البحرية الدولية IMO ( لجنة السلامة البحرية MSC ) ليناقدش في جلسة الانعقاد رقم ٧٩ ( ١٠-١ ديسمبر ٢٠٠٤م ) تحت عنوان :-

" المشاكل التي تلت تنفيذ التعديلات الجديدة لاتفاقية SOLAS والخاصة بمدونة ISPS " Issues arising following the introduction of the new and amended SOLAS Regulations related to security and the ISPS Code وقد عمم اتحاد الموانئ العالمي IAPH هذا الطلب على الموانئ الأعضاء مشيرا إلى أن ممثل IAPH قد كلف بالمشاركة في هذه الجلسة بصفة مراقب .  
ضمن أمور أخرى طلبت هذه الاتحادات التحقيق في الأحداث الآتية :-

- ١- عدم استجابة ضباط الأمن في بعض الموانئ لطلب الإعلان الأمني DoS بالرغم من أن الميناء قد أعلن للسفينة انه في المستوى "٢" .
  - ٢- رفض مسئولو الميناء إبراز هوية أو إبراز هوية مزورة عند دخولهم للسفن .
  - ٣- أمر جميع طاقم السفينة بالتواجد في قاعة الطعام وترك مدخل السفينة بدون حراسة ورفض مرافقتهم داخل السفينة ورفض التوقيع على دفتر اليومية عند دخولهم .
  - ٤- رفض بعض السلطات دخول السفن لموانئها على أساس أن جنسيات البحارة تعتبر خطر امني " Security risk " .
  - ٥- اعتقال بعض السلطات لضباط السفينة عند نزولهم للرصيف لقراءة غاطس السفينة وحبسهم وتسفيرهم .
  - ٦- عدم السماح للسفن بإجراء تمارين قوارب النجاة التي نصت عليها اتفاقية SOLAS بوجوب إجرائها كل ثلاثة شهور .
- وطالبت بأن توجه المنظمة البحرية الدولية نداءات إلى الحكومات المتعاقدة لمراعاة التطبيق السليم للأنظمة واللوائح ( مرفق نص الطلب ) .



## التوصية

نوصي بأن تقوم كل من المنظمة البحرية الدولية IMO ومنظمة العمل الدولية ILO ومنظمة الجمارك العالمية WCO والحكومات المتعاقدة على زيادة الدعم المادي والفني من خلال صناديق الإعانة الفنية في المنظمات الثلاثة وغيرها من منظمات الأمم المتحدة المتخصصة للدول والموانئ التي تحتاج للدعم لتطبيق المدونة لإنجاز ما يلي من خلال الندوات وورش العمل والدورات :-

- ١- رفع مستوى التدريب لدى المسؤولين عن تطبيق المدونة في كل من السفن والموانئ .
- ٢- زيادة الوعي الأمني " Security Awareness " لدى الفعاليات الاقتصادية البحرية وتعميم دراسة المدونة تفصيليا.
- ٣- التوصل والاتفاق على توحيد إجراءات دخول السفن للموانئ من خلال استمارات موحدة تشمل جميع ما تتطلبه المدونة والاتفاق على المدة الزمنية التي يجب إرسالها للميناء قبل وصول السفينة " Ships Pre-arrival Report " .
- ٤- أن تتوخى شركات الملاحة المالكة للسفن عند تعيين رجال البحر على سفنها التأكد من شخصياتهم ولياقتهم المهنية والفنية ومطابقة أسلوب عملهم مع متطلبات مدونة ISPS واتفاقية منظمة العمل الدولية ILO 185 .
- ٥- أن تعامل الحكومات المتعاقدة العاملين على السفن الواسلة لموانئها حسبما تعاقدت عليه في مدونة ISPS واتفاقية ILO 185 وغيرها بدون اعتبار لجنسياتهم أو دياناتهم من منطلق المبدأ القانوني والإنساني المعروف ( المتهم بريء حتى تثبت إدانته ) .

---