

دور التشريعات البحرية الدولية الحديثة في تطوير أداء الإدارات البحرية

دراسة حالة (الهيئة العامة للشئون البحرية – حضرموت – اليمن)

إعداد

نبيل عبدالله سالم بن عيفان

ماجستير تكنولوجيا النقل البحري (عمليات الأسطول البحري والسلامة البحرية)

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري – الإسكندرية – مصر

نائب مدير عام الهيئة العامة للشئون البحرية – حضرموت – اليمن

الناشر

المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية

برلين – ألمانيا

2020م

المستخلص

تحظى التشريعات البحرية الدولية باهتمام دولي من أجل الوصول لمستوى مناسب من السلامة البحرية، وتأتي تلك التشريعات والمعاهدات البحرية في صورة قوانين ولوائح ومتطلبات تفرض على الدول الأعضاء مسؤولية تطبيقها عبر سلطاتها البحرية المختصة، غير أنه ومع ذلك الاهتمام والتطوير المتسارع مازالت تحدث الحوادث البحرية في صناعة النقل البحري مما يشير إلى وجود قصور في أداء وتطبيق شركاء الصناعة وأهما الإدارات البحرية المختصة، وهو ما حدا بالمنظمة البحرية الدولية لمحاولة تحديد مناطق الخلل وإيجاد الحلول المناسبة لمعالجة ذلك القصور.

تعاني الإدارة البحرية بالجمهورية اليمنية متمثلة بالهيئة العامة للشئون البحرية قصورا في تطبيق التشريعات البحرية الدولية ظهر ذلك جليا من خلال عدة أمور يناقشها البحث ومنها القصور في عمليات سلطة رقابة الميناء على السفن الأجنبية والضعف في حجم الاسطول البحري اليمني الذي يتكون من ستة عشر (16) سفينة فقط وأكثرها قاطرات بحرية تعمل بالموانئ اليمنية، كما يظهر البحث أن هناك ضعف في تأهيل الكادر البشري وعدم توافر المعدات البحرية المساعدة على تحقيق متطلبات السلامة البحرية ومكافحة التلوث البحري في منطقة الدراسة، وأخرا وليس أخيرا هو النشاط الكبير للسفن الخشبية في الموانئ اليمنية دون وجود أية لوائح معتمدة تنظم عملها ولا يتم أي تفتيش عليها.

وقد خلص البحث لجملة من النتائج والمقترحات والتوصيات التي من شأنها أن تساعد الهيئة العامة للشئون البحرية اليمنية أن تطور أداءها من أجل تحقيق أهدافها ومهامها خاصة ما يخص التشريعات البحرية الدولية، وتم إيلاء الهيئة العامة للشئون البحرية بمدينة المكلا (الإدارة البحرية بموانئ البحر العربي اليمنية) تركيزا أكثر في هذه التوصيات نظرا للقصور في مواردها المادية والبشرية وكبر الشريط الساحلي والموانئ التي تقع تحت نطاقه.

Abstract

International maritime legislation has received considerable attention globally in order to ensure an appropriate level of maritime safety. These legislations and maritime treaties are in the form of rules and regulations that member states are required to comply with through their maritime authorities. However, despite keen interest and accelerated development in maritime safety, accidents in global shipping industry continue to occur which reveal flaws in the performance of the industry partners, especially the maritime authorities. Therefore, the International Maritime Organization (IMO) is constantly working on identifying areas of deficiencies as well as seeking effective solutions for them.

Maritime administration in Yemen, represented by Maritime Authority, faces a challenge in the implementation of international maritime legislations (as evidenced by several facts discussed in detail in this paper). Some of the challenges are the poor state-port surveillance operations of foreign vessels, and the considerably reduced size of the Yemeni maritime fleet; consisting of only 16 ships, mostly serving as tugboats. The research also points out the insufficiency of training programs, and the unavailability of equipment required to meet marine safety standards, and combat pollution. Furthermore, traditional wooden sailing ships are widely used in Yemen ports and they operate in the absence of binding regulations or inspections by the authorities and such operations are carried out only if a major accident occurs.

The research concluded with a set of results, proposals and recommendations that would help the Maritime Affairs Authority to develop its performance in order to achieve its goals and tasks, especially with regard to international maritime conventions.

المحتويات

- 2 المستخلص
- 3 Abstract
- 4 المحتويات
- 6 قائمة المختصرات
- 7 مقدمة:
- 8 1. الإطار النظري والمنهجي للبحث
- 8 1-1 مشكلة البحث
- 8 1-2 منهجية البحث
- 8 1-3 أهمية البحث
- 8 1-4 أهداف البحث:
- 8 1-5 فرضية البحث
- 8 1-6 أسئلة البحث
- 9 1-7 أدوات البحث
- 9 1-8 الدراسات السابقة
- 13 2- قطاع النقل البحري اليمني والتشريعات البحرية الوطنية والدولية
- 13 2-1 قطاع النقل البحري في اليمن
- 17 2-2- الإدارة البحرية اليمنية (الهيئة العامة للشئون البحرية)
- 17 2-2-1 أهداف ومهام الهيئة
- 19 2-2-2 الهيكل التنظيمي للهيئة
- 20 2-2-3 الأسطول البحري اليمني
- 21 2-2-4 فروع الهيئة
- 21 فرع الهيئة في محافظة عدن
- 22 فرع الهيئة بمحافظة الحديدة
- 22 فرع الهيئة بمحافظة حضرموت (الحالة الدراسية)
- 23 السفن المسجلة في الفرع
- 23 عمليات التفتيش البحري بالفرع
- 24 إحصائية الحوادث في منطقة الدراسة
- 26 2-3 النقل البحري وعلاقته باقتصاد الجمهورية اليمنية
- 26 3- أدوات الإدارات البحرية التشريعية الدولية ذات الصلة بالسلامة البحرية
- 27 3-1 المنظمة البحرية الدولية
- 28 3-2 منظمة العمل الدولية
- 28 3-3 المعايير والركائز التشريعية الدولية الرئيسية لتحقيق السلامة البحرية
- 29 3-3-1 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 (UNCLOS)
- 30 3-3-1-1 المهام والواجبات للسلطات بموجب اتفاقية قانون البحار
- 31 3-3-2 الاتفاقيات الرئيسية للمنظمة البحرية الدولية
- 33 3-3-2-1 الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار 1974 SOLAS وتعديلاتها
- 33 3-3-2-2 الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن 73/78 MARPOL وتعديلاتها

- 3-3-2-3 الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين في البحار STCW 78 وتعديلاتها 34
- 3-3-2-4 اتفاقية الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحار COLREGs 72 وتعديلاتها 35
- 3-3-2-5 الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن LL 66 وتعديلاتها 36
- 3-3-2-6 اتفاقية تيسير النقل البحري الدولي FAL 1965 وتعديلاتها 36
- 3-3-2-7 اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية التي انضمت إليها الجمهورية اليمنية 37
- 3-3-3 الاتفاقيات لمنظمة العمل الدولية الخاصة بالعمالة البحرية 38
- 3-3-3-1 اتفاقية العمل البحري Maritime Labour Convention (MLC) 2006 39
- 3-4 صلاحيات السفن للإبحار وسلطة إصدار الشهادات 39
- 3-4-1 السلطات البحرية بإدارتها المختلفة 40
- 3-4-2 هيئات التصنيف المعتمدة Classification Society 40
- 3-4-3 مذكرات التفاهم الخاصة بسلطات رقابة الميناء للدول 42
- 3-4-3-1 إحصاءات السفن المخالفة بحسب مذكرات التفاهم 43
- 3-4-4 شركات التأمين على السفن 45
- 3-4-4-1 التأمين البحري الإلزامي على السفن 46
- 3-5 معاينات السفن وإصدار الشهادات 46
- 3-6 أنواع السفن وفقا لتصنيفاتها بالتشريعات البحرية 47
- 3-6-1 تقسيم السفن وفقا لاتفاقية SOLAS 47
- 3-6-1-1 السفن الخشبية 48
- 4- التشريعات البحرية الوطنية للقطاع البحري باليمن 50
- 4-1 القانون البحري اليمني 50
- 4-2 تشريعات السلامة البحرية والحفاظ على البيئة البحرية 51
- 4-3 التشريعات البحرية الوطنية فيما يخص الموانئ اليمنية 52
- 5- النتائج 53
- 6- التوصيات 55
- المراجع 57

قائمة المختصرات

ASEAN	The Association of Southeast Asian Nations
CLC	The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage
COLREG	International Regulations for Preventing Collisions at Sea
FAL	The Convention on Facilitation of International Maritime Traffic
FSI	Flag State Implementation
FUND	International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage
ILO	International Labour Organization
IMO	International Maritime Organization
IOMOU	The Indian Ocean Memorandum of Understanding on Port State Control
LC	Convention on the Prevention of Marine Pollution by Dumping of Wastes and Other Matter.
LL	International Convention on Load Lines
MAA	Maritime Affairs Authority
MARAD	Maritime Administration
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution from Ships
MLC	Maritime Labour Convention
MOT	Ministry of Transport
MoU	Memorandum of Understanding
MSA	Maritime Safety Administration
MSC	Maritime Safety Committee
ParisMoU	Paris Memorandum of Understanding on Port State Control
PSC	Port State Control
ROs	Recognized Organizations
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
STCW	International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
TokyoMOU	Tokyo Memorandum of Understanding on Port State Control
UN	United Nations
UNCLOS	United Nations Convention on the Law of the Sea
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development
YASPC	Yemen Arabian Sea Ports Corporation
YGAPC	Yemen Gulf of Aden Ports Corporation
YOGC	Yemen Oil and Gas Corporation
YRSPC	Yemen Red Sea Port Corporation

مقدمة:

وصلت صناعة النقل البحري الدولي لمستويات عالية من التنظيم والتنسيق الدولي متواكبة مع التطور التكنولوجي الكبير غير أنه ومع ذلك فإن هناك قصورا في تطبيق معايير السلامة البحرية والتشريعات البحرية الدولية المختصة بذلك، يظهر ذلك القصور جليا في الحوادث البحرية للسفن، وعمليات التفتيش البحري التي تقوم بها سلطة رقابة الميناء على السفن الأجنبية التي تزور موانئها ما يتطلب بذل مزيد من البحث والدراسة لمعرفة الأسباب وتحليلها والخروج بحلول ومقترحات تساهم في التقليل من عمليات القصور في تحقيق السلامة البحرية والحفاظ على البيئة البحرية في صناعة النقل البحري .

إن السلطات البحرية في الدول تتألف من وحدات متكاملة في هيكلها وتؤدي مجتمعة دورا مهما في تطبيق السياسات الحكومية التي تحكم القطاع البحري مع مساعدتها للحكومة في تنفيذ التزامات الدولة تجاه المجتمع البحري الدولي والتأكد من التزام شركات النقل البحري بالسياسات المنفذة وإظهار مستوى معين من المساءلة، وتعتمد كفاءة عمل الإدارة البحرية اعتمادا كبيرا على مدى تزامنها مع التشريعات البحرية الوطنية التي تمت صياغتها مع مراعاة القواعد والمعايير الدولية وتحديثاتها والتي قبلتها الدولة. (Donner, 2013)

الجمهورية اليمنية هي إحدى الدول التي تعاني من قصور في تطبيق المعايير والتشريعات فيما يخص السلامة البحرية ولاسيما في الوقت الحالي بسبب ما تعانيه من وضع اقتصادي وسياسي نتيجة الحرب التي انطلقت في العام 2015م، رغم أنها تمتلك موقعا جغرافيا مهما في حركة النقل الدولي البحري، ما يحتم دراسة وضعها وتحليله للوصول إلى وضع المقترحات الكفيلة بتطوير أداء السلطات البحرية المختصة في البلد.

هذا البحث هو اختصار عن رسالة ماجستير للباحث في تكنولوجيا النقل البحري من كلية الدراسات العليا البحرية بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، وتم اختصار الجزء الخاص بالتشريعات البحرية ودورها في تطوير الأداء حتى تكون أكثر فائدة وتخصيصا للموضوع.

1. الإطار النظري والمنهجي للبحث

1-1 مشكلة البحث

القصور في تطبيق التشريعات البحرية الدولية فيما يخص السلامة البحرية لدى الإدارة البحرية اليمنية.

1-2 منهجية البحث

يعتمد البحث على مزيج من المنهج الوصفي التحليلي، وباعتبارها دراسة وصفية تحليلية، فقد سعت إلى وصف الإدارات والسلطات البحرية بشكل عام واليمنية بشكل خاص والتعريف بالاتفاقيات الدولية ذات الصلة، وتم تحليل الوضع الحالي وصولاً إلى مقترحات لتطوير الأداء بهدف تحقيق السلامة البحرية والحفاظ على البيئة البحرية.

1-3 أهمية البحث

وتتركز أهمية البحث في النقاط الآتية:

- توضيح الأهداف والمهام والمسئوليات المثلى للإدارة البحرية أو إدارة السلامة البحرية.
- تحديد القصور التقني والإداري الموجود في منظومة عمل الإدارة البحرية اليمنية من أجل الوصول للمقترحات.
- إيضاح أهمية التشريعات البحرية في تنظيم صناعة النقل البحري.
- ضرورة معالجة القصور الحاصل لدى الإدارات البحرية في الدول وبالأخص الإدارة البحرية اليمنية.

1-4 أهداف البحث:

- دراسة وضع الإدارة البحرية اليمنية ودورها والقصور الذي تعانيه في تطبيق التشريعات البحرية الأساسية التي تخص السلامة البحرية.
- التوعية بمهام الإدارة البحرية اليمنية ودورها السيادي خاصة لدى دوائر اتخاذ القرار في الجمهورية اليمنية.
- تقديم مقترحات تساهم في تطوير أداء الإدارة البحرية اليمنية.

1-5 فرضية البحث

تعاني الإدارة البحرية اليمنية (الهيئة العامة للشؤون البحرية) من قصور في الأداء تمثل ذلك في دورها في تطبيق التشريعات البحرية الوطنية والدولية أدى لضعف في الأسطول البحري اليمنية وضبط السفن اليمنية القليلة المسجلة تحت العلم اليمني، وضعف في مراقبة السفن الأجنبية التي تدخل الموانئ اليمنية وعدم كفاية في التعليم البحري بالجمهورية اليمنية والموارد البشرية والمادية وغير ذلك تسبب كل ذلك في قصور في تحقيق السلامة البحرية والحفاظ على البيئة البحرية في المياه والموانئ اليمنية، وبالأخص في الموانئ اليمنية التي تطل على البحر العربي (منطقة الدراسة).

1-6 أسئلة البحث

1. ماهي العوامل التي أسهمت في قصور أداء الإدارة البحرية اليمنية؟
2. ما هو وضع اليمن الراهن بالنسبة للتشريعات البحرية الدولية الأساسية الخاصة بالسلامة البحرية؟

3. مدى كفاءة المراقبة والإشراف والمتابعة لتنفيذ وتطبيق التشريعات البحرية الدولية باليمن؟
4. ماهي الجهات الدولية المنوط بها المراقبة والإشراف والمتابعة لتنفيذ التشريعات البحرية الدولية.

1-7 أدوات البحث

أدوات البحث تنوعت بين مصادر إحصائية تم الحصول عليها من الجهات ذات الصلة أو من شبكة الأنترنت، وبيانات تم استخلاصها من استبيانات الرأي التي توزيعها على عينة متخصصة من العاملين بقطاع النقل البحري اليمنية والشركات والوكالات ذات الصلة وقت تم إعدادها عن طريق برنامج GOOGLE FORMS وتحليلها عن طريقة برنامج SPSS.

وأما المصادر العلمية فقد تم الاستعانة بالعديد من المصادر باللغة الإنجليزية وهي الأكثر إضافة لبعض المصادر باللغة العربية.

1-8 الدراسات السابقة

1-8-1 انشاء ادارة بحرية فعالة مسئولة عن سلامة الملاحة والأمن وحماية البيئة البحرية بالتطبيق على جمهورية السودان. (شريف، 2010)

يهتم هذا البحث بالإدارات البحرية ومدى فاعليتها ويقترح إقامة إدارة بحرية متكاملة في جمهورية السودان لتقوم بجميع مهام صناعة النقل البحري، متضمنة المهام الرقابية على السفن، والسلطات على المياه الإقليمية والداخلية والجغرافية وفقاً للاتفاقيات والتشريعات الدولية وإيضاح نقاط القصور والضعف والنقص، وتقديم حلول ومعالجات لرفع مستوى تفعيل وتحديث الإدارة الموجودة وفقاً للمتطلبات الدولية ولجعلها أكثر تطوراً ومواكبة. وتتعرض هذه الدراسة للوضع الحالي للهيئة العامة للنقل البحري والموانئ بالسودان، وتستعرض تطورها منذ السبعينيات وحتى 2009، وتبين الحاجة الملحة إلى تفعيل دور الجهات المسؤولة عن سلامة الملاحة وحماية البيئة، طبقاً للمعاهدات والقواعد الدولية والتشريعات، ومدى تأثيرها وانعكاسها على السلامة البحرية.

وأوصت الدراسة بوجود إنشاء إدارة بحرية متكاملة لتدعيم نظام الدولة للنشاطات البحرية وضرورة توفير كوادر مؤهلة ولها خبرة ودراية كافية في صناعة النقل البحري وتحديد وتنظيم كافة النشاطات البحرية بمنظور عالمي وإطار محلي جيد متكامل وباهتمام بالغ مع الاستعانة بالمساعدات الفنية والمادية والعلمية، وورش العمل المتخصصة الممنوحة من المنظمة البحرية الدولية للدول النامية.

وفي جانب التأهيل أوصت الدراسة بإنشاء معاهد حديثة في حدود الإمكانيات، لتأهيل الكوادر البحرية بمختلف درجاتهم، وتوفير الدورات التدريبية والمقررات الدراسية المصدق عليها دولياً، وتوفير نظام وجهاز الامتحانات، وإصدار الشهادات وتقييمها.

1-8-2 Indian Ocean Region - Maritime Regimes for Regional Cooperation (Forbes, 2011)

يناقش هذا الكتاب في فصله الثامن الذي كان بعنوان (Shipping and Port State Control in the Indian Ocean) عمليات أسطول الشحن العالمي وهيكل أساطيل الشحن في منطقة المحيط الهندي وفعالية نظام سلطة رقابة الميناء (PSC) Port state control في منطقة المحيط الهندي من خلال تقييم مذكرة تفاهم المحيط الهندي Indian Ocean Memorandum of Understanding (IOMOU) كدراسة حالة.

وقد جاء في الدراسة بأن منطقة المحيط الهندي – اليمن من ضمن المنطقة - تعد واحدة من المناطق شديدة الخطورة حيث يوجد بها العديد من السفن المتدنية المستوى substandard ships التي تعمل في التجارة المحلية مقارنة مع المناطق الأوروبية وأمريكا الشمالية، وهناك أدلة واضحة من البيانات الإحصائية أن هذه السفن لا يتم التقاطها بواسطة PSC في عدد من دول المنطقة.

وبحسب احصائيات الكتاب فإنه بين عامي 2001 و2006 كانت استراليا والهند وإيران وسنغافورة في المتوسط هي الدول الوحيدة التي تساهم بأكثر من 10% من إجمالي عمليات التفتيش سنويا، في 2006 تحسن أداء جنوب أفريقيا وماليزيا، وبالنسبة لليمن فإنها ومجموعة من الدول كانت مشاركتها ضئيلة أو معدومة (0.3% <) ما يبرز الفرق الكبير بين قدرات الدول.

وبحسب الدراسة فإن الأدلة تشير إلى أن دول المنطقة تدرك الحاجة إلى الوفاء بالالتزامات الدولية في معالجة المشكلة وهناك إدراك للحاجة إلى التعاون الإقليمي في سلطة رقابة الميناء في الممارسة العملية ومع ذلك فإن دول المحيط الهندي لم تحدد بعد أفضل السبل لجعل نظام (PSC) يعمل لصالحهم، حيث تشير الأدلة على نشاط PSC في إطار التحالف الإقليمي لمذكرة تفاهم المحيط الهندي لم يكن أولويه بالنسبة للحكومات في المنطقة.

وبالنسبة للجهود الرامية إلى تعزيز عمل الإدارات البحرية لدول منطقة المحيط الهندي سواء كانوا أعضاء في المذكرة أو غير أعضاء في مكافحة الشحن عبر السفن المتدنية المستوى داخل المنطقة فقد جاء في الدراسة بأن هناك القليل من الأدلة على وجود تعاون في هذا الجانب ما جعل المشكلة تتفاقم بسبب فشل التحالفات الإقليمية في تطوير عامل لاستهداف هذه السفن وتحسين موارد بعض الدول، وقد خلق التعاون الإقليمي الضعيف ثغرات في التفتيش وأثر على الجهود الإقليمية لتعزيز الإدارة البحرية.

وأوصى الكتاب الدول على تفعيل التعاون الإقليمي وإضفاء الطابع المؤسسي على هذا التعاون وتطوير وتنسيق الإجراءات لزيادة جهود الرقابة التي تبذلها PSC، وتطبيق نظم بحرية إقليمية جديدة لإدارة المحيطات.

1-8-3 AN ANALYSIS OF THE IMPLEMENTATION OF FLAG STATES OBLIGATIONS IN INDONESIA - Acase study for flag State performance (Syafiuddin, 2016)

البحث عبارة عن تحليل التزامات دول العلم من خلال تقييم أدائها باستخدام أدوات غرفة الشحن الدولية، وقد تم اختيار دولة إندونيسيا كحالة دراسية.

ولغرفة الشحن الدولية ICS معايير تستخدمها لتقييم أداء دول العلم وهي التصديق على المعاهدات البحرية الدولية الرئيسية وتفويض الدول لهيئات التصنيف المعتمدة ومتطلبات الإبلاغ الإلزامية على الدول وسجلات تفتيش الدول على السفن عبر PSC إضافة لمتوسط عمر أساطيل الدولة.

إضافة إلى ذلك فقد تم تحليل تقارير احتجاز السفن التي نشرتها مذكرة تفاهم طوكيو من عام 2012 إلى عام 2015 والتي تشير إلى تنفيذ وتطبيق التزامات دول العلم بشكل سلبي أو ضعيف حيث أن المذكرة تضع إندونيسيا في قائمتها السوداء للدول، وحددت الدراسة أن الإدارة (أو ملاك السفن) كانت الطرف الأكثر مسؤولية عن أوجه القصور القابلة للاحتجاز التي عثر عليها أثناء تفتيش PSC.

أثبتت الدراسة أن أداء دول العلم لا يتحدد من خلال جانب واحد على حدة وإنما من خلال كل الجوانب لذلك لا ينبغي تنفيذ تدابير تطوير الأداء جزئياً وإنما يجب تنفيذها بطريقة شاملة من خلال النظر في كل جانب من الجوانب.

قدم الباحث اقتراحات ببعض التدابير التي ستطور أداء دولة إندونيسيا كدولة علم في ممارسة التزاماتها ومن ذلك ضرورة تصديقها على بروتوكول SOLAS 1988 وبروتوكول الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل LL1988 واتفاقية العمل البحري MLC 2006 ، وكذلك ضرورة تعزيز تفتيش دولة العلم من خلال عمليات تفتيش أكثر صرامة مع الاهتمام بإجراء تدريبات منظمة لمفتشي دولة العلم ، وأيضاً تنفيذ التفويض الكامل لهيئات التصنيف (RO) Recognized Organizations.

وأضاف الباحث أيضاً ضرورة تعريف ملاك السفن بأهمية صيانة سفنهم وفقاً لكوود السلامة البحرية International Safety Management (ISM Code) ، وتوفير المعرفة لملاك السفن سيزيد وعيهم بأن حالة السفينة يتم تحديدها عن طريق معيار صيانتها.

واختتم الباحث مقترحاته بالتوصية بتقييد عمر الأساطيل الوطنية للدولة من خلال السياسة الوطنية في الترويج لسفن البناء الجديدة وتحديد الحد الأدنى من العمر للسفن المستوردة.

4-8-1 الرقابة على تنفيذ معايير السلامة البحرية على سواحل البحر الأحمر اليمنية من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري في عام 2018م. (قعيل، 2018)

تناولت الدراسة إلقاء الضوء على النظام المكاني لمنطقة البحر الأحمر اليمنية وما تعرضت له من كوارث وحوادث بحرية خلال الفترة من 2007م وحتى 2017م والتي دلت بحسب الدراسة إلى أن هناك قصور في الرقابة على تنفيذ معايير السلامة البحرية التي نتج عنها العديد من الآثار الاقتصادية والبيئية والملاحية والأمنية.

أكدت الدراسة على أهمية الحفاظ على المنطقة وتأمينها وهو ما يعد استثماراً ناجحاً مقارنة مع ما توفره من استقرار للأنشطة البحرية وأنه كلما كانت عملية التحكم والسيطرة على جميع الأنشطة البحرية على قدر كافي كلما زاد معها الأمن والأمان بشكل خاص والسلامة البحرية بشكل عام.

تم تحليل الوضع الحالي لمنطقة الدراسة والمسئوليات للجهات المعنية بخدمة منطقة الدراسة وفق التشريعات الدولية والوطنية وهي المعايير التي استند لها الباحث، وتم استخدام نموذج سوات التحليلي (SWOT Analysis (Strengths, Weaknesses, Opportunities, and Threats) لتحديد مناطق القوة والضعف والفرص والتهديدات من أجل الوصول لأهداف ومقترحات تتوافق مع وضع الدراسة وتحسين وضعها الحالي.

أكدت الدراسة بأنه وبالرغم من أهمية الموقع الجغرافي لمنطقة الدراسة وهي سواحل البحر الأحمر اليمنية التي تشرف على مضيق باب المندب الذي يعد أحد أهم الممرات البحرية في العالم والذي تمر من خلاله 25 ألف سفينة كل عام وهي تمثل 7% من الملاحة العالمية وبمعدل 57 سفينة يومياً فإن المنطقة لم تلق اهتمام اليمن، كما لم تلق السلامة البحرية بمنطقة الدراسة القدر الكافي من الاهتمام والذي نتج عنه العديد من الحوادث والكوارث البحرية. هدفت الدراسة إلى التزام الجهات الخدمية بمنطقة الدراسة بتنفيذ آليات معايير السلامة البحرية لأجل الوصول إلى أعلى المستويات العالمية.

وكانت النتائج الأبرز للدراسة بعدم تمثيل اليمن بشكل إيجابي في جلسات المنظمة البحرية الدولية وكذلك عدم قيام الجهات الخدمية لمنطقة الدراسة بتطوير آليات معايير السلامة البحرية وفقاً للتشريعات الوطنية والدولية المعنية بالسلامة البحرية، وبنفس الحال عدم اهتمامها بتدريب العنصر البشري لمواكبة التطورات الحديثة في خدمات الموانئ، كما نتج عن تحليل نموذج SWOT بأن الجهات الخدمية لمنطقة الدراسة لديها نقاط قوة وفرص لم تستغل.

وأوصى الباحث بضرورة وجود منظومة رقابية آلية لتأمين السلامة البحرية والحفاظ على الأمن والحدود البحرية ومراقبة الأنشطة البحرية وتهيئة المنطقة لذلك، مع أهمية ربطها بشبكة موانئ الدول المطلة على حوض البحر الأحمر وتوفير إدارة مشتركة لها بصورة فعالة مثل ما عملت دول مصر وقبرص واليونان، مع ضرورة فصل وتحديد مهام واختصاصات الجهات الخدمية نظراً لوجود تداخل وفق قرارات إنشائهم.

2- قطاع النقل البحري اليمني والتشريعات البحرية الوطنية والدولية

2-1 قطاع النقل البحري في اليمن

تقع الجمهورية اليمنية في جنوب شبه الجزيرة العربية، ويحدها من الشمال المملكة العربية السعودية ومن الجنوب البحر العربي وخليج عدن ومن الشرق سلطنة عمان ومن الغرب البحر الأحمر، وتنتشر مجموعة الجزر اليمنية في المياه الإقليمية لليمن في البحر الأحمر والبحر العربي وتتركز أكثرها في البحر الأحمر موزعة على محاذة الشاطئ اليمني أهمها وأكبرها جزيرة كمران بالإضافة إلى أرخبيل حنيش، أما جزيرة ميون (بريم) فلها أهميتها الخاصة التي تكمن في موقعها الاستراتيجي المتحكم في مضيق باب المندب، وبالنسبة للبحر العربي فتتواجد الجزر متقاربة من بعضها أشهرها أرخبيل سقطرى، ويبلغ طول الساحل اليمني 2500 كيلو متر (CSO-yemen, 2008).

هذا الموقع الاستراتيجي لليمن على البحر الأحمر وخليج عدن والبحر العربي والمحيط الهندي وامتداد شواطئها لأكثر من 2500 كم وإشرافها على أحد أهم الممرات الملاحية في العالم وهو باب المندب يمكنها من تعزيز دورها في المنطقة في مجال النقل البحري وحركة السفن ويساعدها في ذلك ما تمتلكه الموانئ اليمنية من مزايا طبيعية كالحماية من الرياح وارتفاع أعماق المياه (MOT, 2009).



شكل رقم (2-1) خريطة الجمهورية اليمنية

المصدر: wikiwand

وتشرف على قطاع النقل بالجمهورية اليمنية وزارة النقل حيث يتبع لها ثلاثة قطاعات هي القطاع البحري والقطاع الجوي والقطاع البري، ويتكون القطاع البحري من المؤسسات التالية:

- الهيئة العامة للشئون البحرية (إدارة السلامة البحرية).

- مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية.

- مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية.

- مؤسسة موانئ البحر العربي اليمنية.

وتشرف كل مؤسسة على عدد من الموانئ في نطاقها الجغرافي، كما يتبع للوزارة لجنة للتحقيق في الحوادث البحرية وشركة خطوط اليمن البحرية وشركة أحواض السفن الوطنية وشركة الملاحة الوطنية (MOT, 2009). ويقع قطاع النقل البحري تحت الإشراف المباشر لوزير النقل والشكل أدناه يوضح العلاقة بين الوزارة ومؤسساتها البحرية.



شكل رقم (2-2) علاقة قطاع النقل البحري بوزير النقل

المصدر: وزارة النقل اليمنية (2019)

وتوضح الخريطة شكل رقم (3-3) الموانئ اليمنية الأساسية بما فيها موانئ الدراسة وهي ميناء المكلا وميناء نشطون وميناء سقطرى الواقعة على البحر العربي والتابعة لمؤسسة موانئ البحر العربي اليمنية والتي تم توضيحها بوضع دائرة عليها.



شكل رقم (2-3) خريطة الموانئ اليمنية

وعن نشاط الموانئ اليمنية من صادرات وواردات وعدد السفن فإن الجدول رقم (2-3) يوضح ذلك النشاط وهو كالاتي:

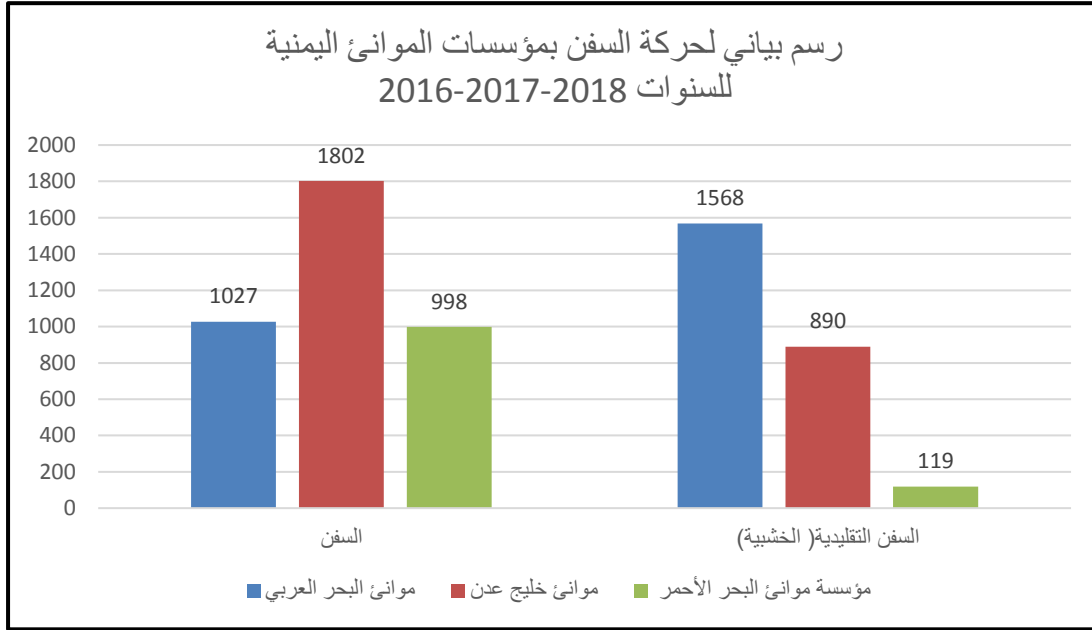
جدول رقم (2-1) نشاط الموانئ اليمنية خلال الفترة من 2016 وحتى 2018

النشاط	العام	موانئ مؤسسة موانئ البحر العربي اليمنية	موانئ مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية	موانئ مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية
السفن	2018	269 سفينة	701 سفينة	287 سفينة
المواد الواردة		1789790 طن	4,409,435 طن	5036295 طن
المواد الصادرة		10975 طن	1,500 طن	54700 طن
السفن التقليدية (السفن الخشبية)		584 سفينة	234 سفينة	25 سفينة
حاويات مفرغة		14561	200,742	581
حاويات مشحونة		14341	198,257	2495
السفن		2017	347 سفينة	619 سفينة
المواد الواردة	2374124 طن		2,853,842 طن	7249497 طن
المواد الصادرة	44326 طن		23,000 طن	202151 طن
السفن التقليدية (السفن الخشبية)	468 سفينة		266 سفينة	41 سفينة
حاويات مفرغة	12857		169,530	25128
حاويات مشحونة	13295		165,163	31322
السفن	2016		411 سفينة	482 سفينة
المواد الواردة		2068838 طن	2,027,000 طن	8462949 طن
المواد الصادرة		25862 طن	11,538 طن	122075 طن
السفن التقليدية (السفن الخشبية)		516 سفينة	390 سفينة	53 سفينة

72955	129,096	11802	حاويات مفرغة
66087	139,112	11061	حاويات مشحونة

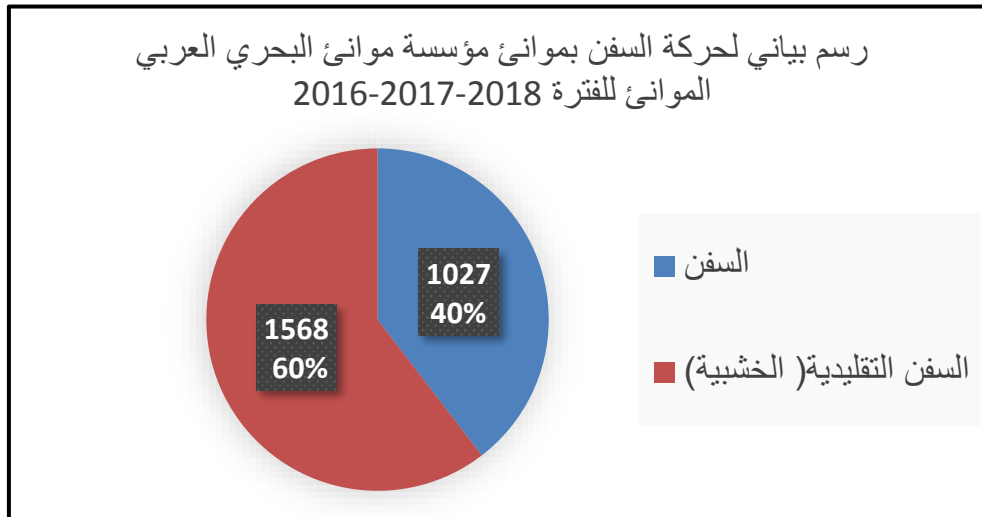
المصدر: مؤسسات الموانئ وتجميع الباحث (2019)

ويوضح الرسم البياني الشكل رقم (2-4) عدد السفن التي دخلت الموانئ التجارية اليمنية بحسب مؤسسات الموانئ للأعوام 2016-2017-2018 وهي السفن التجارية والسفن التقليدية أو السفن الخشبية التي يبين الجدول نشاطها الكبير في الموانئ اليمنية مقارنة بالسفن الأخرى ويوضح الرسم النشاط المتزايد للسفن الخشبية في منطقة الدراسة وهي موانئ البحر العربي اليمنية.



شكل رقم (2-4) رسم بياني لحركة السفن بمؤسسات الموانئ اليمنية للسنوات 2016-2017-2018 المصدر: مؤسسات الموانئ وتصميم الباحث (2019)

يوضح الشكل رقم (2-5) لعدد السفن الغير تقليدية والسفن التقليدية (السفن الخشبية) التي رست بمواني الدراسة التابعة لمؤسسة موانئ البحر العربي اليمنية وهي موانئ المكلا ونشطون وسقطرى.



شكل رقم (5-2) حركة السفن بمواني مؤسسة البحر العربي اليمنية للفترة 2016-2017-2018
المصدر: مؤسسة موانئ البحر العربي اليمنية وتصميم الباحث (2019)

وواجب التنويه هنا بأن الإحصائيات للموانئ التابعة لمؤسسة موانئ البحر الأحمر التي تم عرضها هي للسنوات 2016-2018 وهي السنوات التي كانت فيها ومازالت هذه الموانئ تحت مظلة النزاع المسلح والحرب داخل اليمن وقد تأثرت هذه الموانئ أكثر من غيرها بهذه الحرب، وعلى ذلك فسنعرض في الجدول رقم (3-3) احصائيات موانئ الحديد والمخا والصليف لعام 2013م وهو العام قبل اندلاع هذه الحرب حتى نوضح حجم نشاط الموانئ بشكل صحيح.

جدول رقم (2-2) احصائيات موانئ الحديد والمخا والصليف لعام 2013م

البيان	ميناء الحديد	ميناء المخا	ميناء الصليف
عدد السفن	751	99	40
عدد السفن التقليدية (الخشبية)	0	395	10
الاجمالي	751	494	50

المصدر: مؤسسة موانئ البحر الأحمر (2013)

2-2- الإدارة البحرية اليمنية (الهيئة العامة للشئون البحرية)

تم إنشاء الهيئة العامة للشئون البحرية اليمنية بشكل رسمي في 2001/12/30م بموجب القرار الجمهوري رقم (352) لسنة 2001م وهي تتمتع باستقلال مالي وإداري.

ويهدف نشاط الهيئة كجهة حكومية بحرية مختصة إلى تنفيذ مهام الدولة في مجال الشئون البحرية وفقاً للقوانين والتشريعات اليمنية النافذة ذات الصلة بالإضافة إلى تنفيذ الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي تكون الجمهورية اليمنية طرفاً فيها (MAA, 2019).

في البداية كانت مهام الشئون البحرية تقوم بها بشكل جزئي الموانئ اليمنية بحسب الموقع الجغرافي لكل ميناء ثم تم إنشاء هيئة مستقلة للقيام بالمهام في عام 2001 كجهة بحرية معنية بالجوانب السيادية للدولة وهي تمثل اليمن في المنظمة البحرية الدولية.

2-2-1 أهداف ومهام الهيئة

تتلخص أهداف إنشاء الهيئة العامة للشئون البحرية في تنظيم ومراقبة وتأمين سلامة الملاحة البحرية وفقاً للمعايير الدولية والحفاظ على البيئة البحرية من التلوث اعتماداً على المعايير والمتطلبات البحرية الدولية والعمل على تهيئة الظروف التي تشجع على تكوين أسطول بحري يمني وتطبيق أحكام وإجراءات الرقابة على تنفيذ مهام الأمن البحري في الموانئ والسفن اليمنية وفقاً للمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (MAA, 2019).

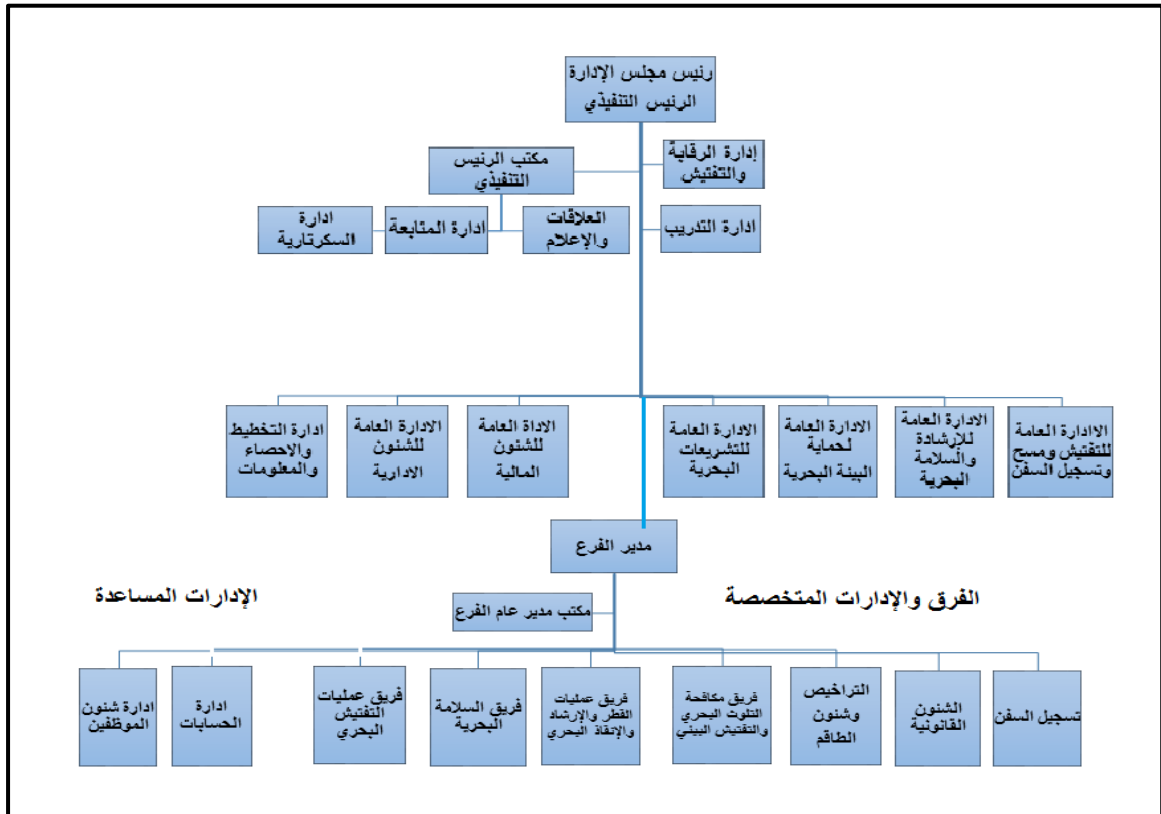
وأما المهام والمسئوليات الملقاة على عاتق الهيئة العامة للشئون البحرية والتي هي تفصيل للأهداف فهي تتلخص في الآتي:

- تنفيذ الاتفاقيات البحرية الدولية التي تكون الجمهورية طرفاً فيها وتنفيذ القوانين البحرية وقوانين حماية البيئة البحرية من التلوث واللوائح والأنظمة المنفذة لها.
- ممارسة الرقابة على السفن في البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.
- القيام بالتفتيش البحري على السفن الأجنبية في الموانئ اليمنية.
- إصدار التفويضات للهيئات الرسمية المماثلة في الدول الأخرى وهيئات تصنيف السفن الدولية للقيام بفحص السفن اليمنية وإصدار الشهادات اللازمة لها وفقاً للاتفاقيات الدولية النافذة .
- إصدار واعتماد ومعادلة شهادات الكفاءة البحرية للربانة والضباط والمهندسين البحريين والبحارة اليمنيين ومتابعة تنفيذ الاتفاقيات في مجال تنظيم عمل البحارة اليمنيين والمشاركة في تدريبهم وتأهيلهم.
- القيام بالتحقيقات البحرية في كافة الحوادث البحرية.
- تنظيم عمليات البحث والإنقاذ للأشخاص المتواجدين على متن السفن وتقديم تراخيص العمل لسفن الإنقاذ التي يمكن أن تقوم بها في ذلك الإقليم.
- إصدار التراخيص للسفن لمزاولة جميع الأعمال التي تتم في البحر الإقليمي والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف ويستثنى من ذلك التراخيص المتعلقة بنشاط الثروة السمكية وامتيازات استغلال واستخراج الثروات النفطية والمعدنية من قاع البحار.
- تحديد الممرات الملاحية البحرية في البحر الإقليمي للجمهورية.
- تسجيل السفن تحت العلم اليمني والقيام بالتفتيش عليها وإصدار كافة الشهادات اللازمة لتمكينها من الإبحار.
- مكافحة التلوث البحري واتخاذ الإجراءات اللازمة لضمان حماية البيئة البحرية من التلوث.
- متابعة إجراء رفع وانتشال الحطام البحري والتصرف فيها وفقاً للقانون البحري.
- تنظيم حركة الملاحة على المحطات الساحلية لتصدير النفط الخام والغاز وتقديم خدمات القطر والإرشاد أو الترخيص بها وفرض الرقابة على البيئة البحرية لحمايتها من التلوث في محيط الموقع.
- إقامة الفنارات والمساعدات الملاحية التي تخدم الملاحة الدولية المارة والإشراف عليها وتشغيلها.
- تقديم المشورة الفنية للدولة في الأمور ذات الصلة بأنشطة الهيئة.
- اقتراح مشروعات القوانين المتعلقة بالشئون البحرية والانضمام أو الانسحاب من الاتفاقيات البحرية الدولية.
- تمثيل الدولة في المنظمات البحرية الدولية كالمنظمة البحرية الدولية الإقليمية المتخصصة والمشاركة في المؤتمرات الدولية ذات الصلة بأنشطة الهيئة. (MAA, 2019)

2-2-2 الهيكل التنظيمي للهيئة

يتوزع عمل الهيئة على المركز الرئيسي في عدن والتي انتقل إليها في عام 2010م بموجب قرار جمهوري رقم (223) بعد أن كان في العاصمة صنعاء عند إنشاء الهيئة في العام 2001م، وعدد ثلاثة فروع في الموانئ الرئيسية لمؤسسات الموانئ اليمنية في كل من محافظات عدن والحديدة وحضرموت، ومكتب في صنعاء ومكتبين يتبعان لفرع الحديدة في كل من مينائي المخا والصليف.

ويوضح الشكل (2-6) الهيكل التنظيمي للهيئة والإدارات والتسلسل الهرمي للمسئوليات:



شكل (2-6) الهيكل التنظيمي للهيئة العامة للشئون البحرية.
المصدر: الهيئة العامة للشئون البحرية (2020)

3-2-2 الأسطول البحري اليمني

يوجد حالياً ستة عشر سفينة فقط ترفع العلم اليمني تم تسجيلها في الهيئة العامة للشئون البحرية وفقاً لآخر إحصائية تم الحصول عليها في العام 2019 وأكثر هذه السفن هي قاطرات بحرية (TUGBOAT) تعمل بالموانئ اليمنية ويوضح الجدول رقم (2-3) معلومات السفن كالتالي:

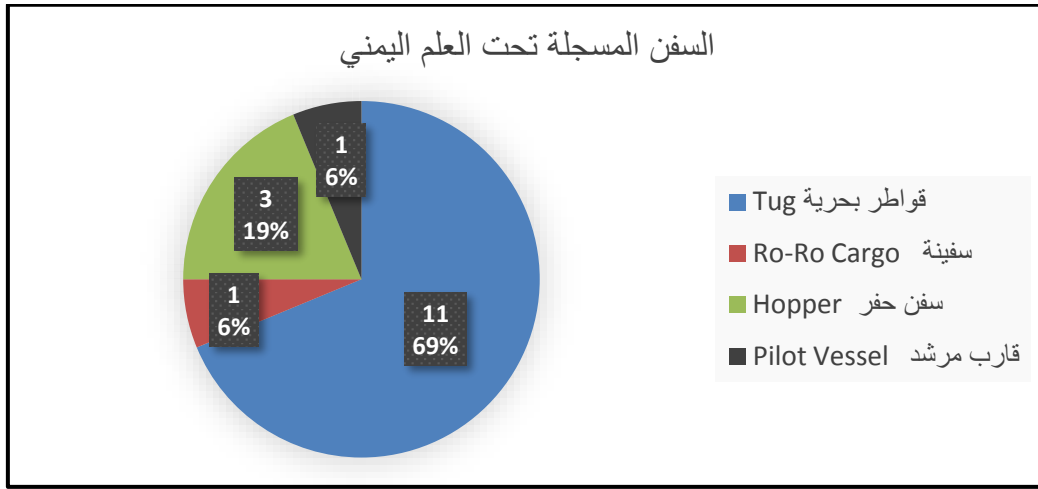
جدول رقم (2-3) الأسطول البحري اليمني 2019م

IMO Number	مكتب التسجيل	Gross Tonnage	سنة الصنع	نوع السفينة	اسم السفينة	م
7720984	Aden	232	1978	Tug	30TH NOVEMBER	1
7720996	Aden	232	1978	Tug	26TH SEPTEMBER	2
8211760	Aden	261	1983	Grab Hopper Dredger	AL-WAHDA	3
8516093	--	144	1993	Hopper, Motor	QATABAN	4
8805963	Hodeidah	208	1991	Tug	22 MAY	5
8919386	Hodeidah	620	1990	Hopper/Dredger (unspecified)	DUYAZAN	6
8973679	Aden	3621	1978	Ro-Ro Cargo Ship	SAM OF YEMEN	7
9059212	Hodeidah	134	1993	Tug	HAJAH	8
9059224	Hodeidah	140	1995	Tug	MIDI	9
9059236	Hodeidah	140	1995	Tug	SHABWA	10
9105774	Hodeidah	884	1995	Tug	RAS ISA	11
9173824	Aden	212	1998	Tug	DHU-HIRAB	12
9173836	Aden	212	1998	Tug	MAYOON	13
9186871	Aden	100	1998	Pilot Vessel	BAKLAN	14
9258777	Aden	313	2002	Tug	WADI HASSAN	15
9258789	Aden	313	2002	Tug	WADI HATEEB	16

المصدر: الهيئة العامة للشئون البحرية (2019)

ويتضح من الجدول أن السفن أعلاه هي السفن المسجلة في مكاتب فروع الهيئة بعدن والحديدة دون ذكر للسفن المسجلة في فرع الهيئة بالمكلا رغم أن تقرير الفرع يؤكد أن فيه سفناً مسجلة لديه ما يؤكد وجود قصور في التنسيق بين المركز والفرع فيما يخص السفن التي ترفع العلم اليمني، وسنستعرض السفن المسجلة في فرع الهيئة بالمكلا عند استعراض معلومات الفرع.

والشكل (2-7) يوضح السفن وفقاً لأنواعها حيث يبين أن القاطرات البحرية العاملة بالموانئ هي 69% من حجم الأسطول ولو أضفنا لها قارب المرشد Pilot Vessel ستكون النسبة 75 %



شكل (2-7) السفن المسجلة تحت العلم اليمني بحسب النوع لعام 2019
المصدر: الهيئة العامة للشئون البحرية وتصميم الباحث (2019)

في عام 2014 تم تشكيل فريق عمل مكلف بإعادة تأسيس عمل إدارة التسجيل في عدن من أجل إنشاء قاعدة بيانات إلكترونية لتسجيل السفن وقد رفع الفريق تقرير مفصل عن وضع السفن المسجلة حيث تبين وجود سفن مسجلة مفتوحة الصلاحية وأخرى لها صلاحيات لمدة خمس سنوات ويوجد سفن مسجلة دون وجودها على الواقع إما أنه قد تم إهلاكها أو أنها مجهولة المصير وغير ذلك، ولكن تدهور الوضع في اليمن بسبب الصراع الموجود منذ العام 2015 أثر سلباً على الإدارة البحرية اليمنية كغيرها من الإدارات الحكومية الأخرى. (MAA, 2014)

2-2-4 فروع الهيئة فرع الهيئة في محافظة عدن

تم إنشاء الفرع في عام 1991م ويقوم الفرع بتمثيل الهيئة في نطاق المياه الإقليمية اليمنية في منطقة خليج عدن وجميع الموانئ الواقعة فيه.

تم تجهيز الفرع بقارب مكافحة تلوث والمجهز بالوسائل والإمكانات التي تمكنه من أداء مهامه بالإضافة لكونه مجهز بوسائل الملاحة عبر الأقمار الصناعية بالإضافة إلى قارب آخر مساند، ويعمل على هذا القارب فريق من المفتشين والمختصين البيئيين بالإضافة إلى طاقم القارب.

يوجد بالفرع منظومة أجهزة اتصالات لاسلكية بحرية تعمل وفق متطلبات النظام الشامل للاستغاثة والسلامة البحرية Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS) وقد تم تشغيل هذه المنظومة في 10 فبراير 2007م وذلك بغرض استلام إنذارات ونداءات الاستغاثة المرسل من السفن التي تتعرض لحوادث في المياه الإقليمية وتقديم الخدمات الممكنة لهذه السفن. (MAA, 2019)

فرع الهيئة بمحافظة الحديدة

تم إنشاء الفرع في عام 2003م حتى يكون مكمل لدور المركز الرئيسي والفرع الأول بعدن ويقوم الفرع بتمثيل الهيئة في منطقة البحر الأحمر وجميع الموانئ الواقعة فيه وتم تجهيز الفرع بقارب مكافحة التلوث والمجهز بالوسائل والإمكانات التي تمكنه من أداء مهامه بالإضافة لكونه مجهز بوسائل الملاحة عبر الأقمار الصناعية ويعمل على هذا القارب فريق من المفتشين والمختصين البيئيين بالإضافة إلى طاقم القارب. يوجد بالفرع منظومة أجهزة اتصالات لاسلكية بحرية تعمل وفق متطلبات النظام الشامل للاستغاثة والسلامة البحرية (GMDSS) وقد تم تشغيل هذه المنظومة في 10 فبراير 2007م وذلك بغرض استلام إنذارات ونداءات الاستغاثة المرسله من السفن التي تتعرض لحوادث في المياه الإقليمية وتقديم الخدمات الممكنة لهذه السفن، ولدى الفرع رصيف خاص به وهو الرصيف رقم (1) في ميناء الحديدة. ويتبع للفرع مكتب في المخا وقد بدأ العمل فيه في عام 2006م ويحتوي هذا المكتب على جهاز تحديد أوتوماتيكي للسفن المارة في البحر الأحمر، ومكتب في الصليف بدأ العمل فيه في عام 2008م (MAA, 2019).

فرع الهيئة بمحافظة حضرموت (الحالة الدراسية)

تم إنشاء فرع الهيئة بمدينة المكلا محافظة حضرموت في عام 2007م بميناء المكلا ويغطي عمله منطقة البحر العربي والموانئ التجارية الواقعة فيه وهي ميناء المكلا بمحافظة حضرموت وميناء نشطون بمحافظة المهرة وميناء سقطرى بمحافظة سقطرى، إضافة لعلاقته بالموانئ النفطية وهي ميناء الشحر بمحافظة حضرموت وميناء بلحاف بمحافظة شبوة.

تم اختيار هذا الفرع لدراسة حالته ووضع المقترحات الكفيلة بالمساعدة في تطبيق التشريعات البحرية الدولية للسلامة البحرية بالاستفادة من أركان ومقومات التنمية المستدامة.

ورغم كبر المساحة الجغرافية التي يغطيها عمل الفرع إلا أنه لا يمتلك الموارد المادية والبشرية التي تمكنه من إنجاز مهام الهيئة فيها.

وأما الإمكانيات المادية للفرع فهي قليلة حيث لا يوجد مع الفرع زورق مكافحة تلوث بحري أو معدات مكافحة وقد كانت هناك ترتيبات لتعزيز الفرع بزورق مكافحة تلوث للفرع غير أن وضع اليمن الحالي حال دون ذلك، كما أنه لا يوجد للفرع مكاتب في جميع الموانئ الواقعة تحت إشرافه وليس له أي مندوبين هناك وهي ميناء سقطرى بمحافظة سقطرى، إضافة للموانئ النفطية في نفس المنطقة وهي ميناء الشحر بمحافظة حضرموت وميناء بلحاف بمحافظة شبوة، وفي شهر سبتمبر 2020م تم افتتاح مكتب جديد للهيئة في ميناء نشطون بمحافظة المهرة ومازال مكتبا قيد التأهيل حتى يؤدي جزء من مهامه المرجوة منه (MAA-MUKALLA, 2019).

السفن المسجلة في الفرع

وبحسب البيانات المستلمة من الفرع فإن الفرع لديه عدد من السفن المسجلة تحت العلم اليمني وهي موضحة في الجدول رقم (2-4) كالتالي:

جدول رقم (2-4) السفن المسجلة تحت العلم اليمني بفرع الهيئة بالمكلا

م	اسم السفينة	نوع السفينة	الطنية الكلية	تاريخ اصدار الشهادة	تاريخ انتهاء الشهادة	الملاحظات
1	AMWAJ AL BHAR	Fishing vessel	198.7	03.10.2017	03.12.2017	لم يتم تجديد الشهادة
2	AL MOHANDE	Fishing vessel	132	16. 08 2017	15. 08. 2022	
3	AL-MAGEORAH	Fishing vessel	223	13.08.2017	12.08.2022	
4	AL-DHEIA	Fishing vessel	236	13.08.2017	12.08.2022	
5	AL-NASSERI	CARGO	350	31.07.2017	28.02.2018	لم يتم تجديد الشهادة
6	DO ALNOON	Fishing vessel	161	02.04.2017	01.10.2017	لم يتم تجديد الشهادة
7	AL-AMAL	Fishing vessel	486	23.10.2014	23.10.2019	
8	AL-MAGEORAH	Fishing vessel	223	12.05.2012	11.05.2017	تم تجديد التسجيل
9	AL-MUHAND	Fishing vessel	132	25.05.2012	29.05.2017	تم تجديد التسجيل
10	AL-DHEIA	Fishing Vessel	236	28.05.2012	29.05.2017	تم تجديد التسجيل
11	KARAM	Fishing vessel	222	21.08.2010	20.08.2015	لم يتم تجديد الشهادة
12	OCEAN STAR-1	Fishing vessel	33	09.05.2017	08.05.2022	لم يتم تجديد الشهادة
13	OCEAN STAR-2	Fishing vessel	33	09.05.2017	08.05.2022	لم يتم تجديد الشهادة

المصدر: فرع الهيئة العامة للشئون البحرية بالمكلا (2019)

والسفن التي لم يتم تجديد تسجيلها هي سفن انتهت فترة شهادة التسجيل والتي مدتها خمس سنوات ولم يتواصل مالكو السفن أو مشغلوها مع الهيئة العامة للشئون البحرية لتجديد التسجيل وهي بهذا تعتبر سفنا غير رافعة للعلم اليمني.

عمليات التفتيش البحري بالفرع

يمارس فرع الهيئة عمليات التفتيش البحري للسفن الأجنبية التي تدخل ميناء المكلا فقط وليس للفرع مفتشين بحريين بمكاتب الموانئ الأخرى وهي موانئ نشطون وسقطرى إضافة للموانئ النفطية وهي ميناء الشحر وميناء بلحاف وهو ما يعتبر قصور كبير في مهام الهيئة في تحقيق السلامة البحرية وتطبيق التشريعات البحرية.

جدول رقم (2-5) عمليات التفتيش البحري للسفن الأجنبية بميناء المكلا

العام	عدد السفن التي تم التفتيش عليها	عدد السفن التي بها قصور او مخالفات	عدد السفن المحتجزة
-------	---------------------------------	------------------------------------	--------------------

0	2	7	2016
0	6	18	2017
0	2	5	2018
0	2	4	2019

المصدر: فرع الهيئة العامة للشئون البحرية بالمكلا (2019)

إحصائية الحوادث في منطقة الدراسة

سجل فرع الهيئة العامة للشئون البحرية بالمكلا عدد 17 حادث بحري للفترة من 2007 وحتى 2019 لعدد من السفن بحسب الجدول رقم (2-6) كالاتي:

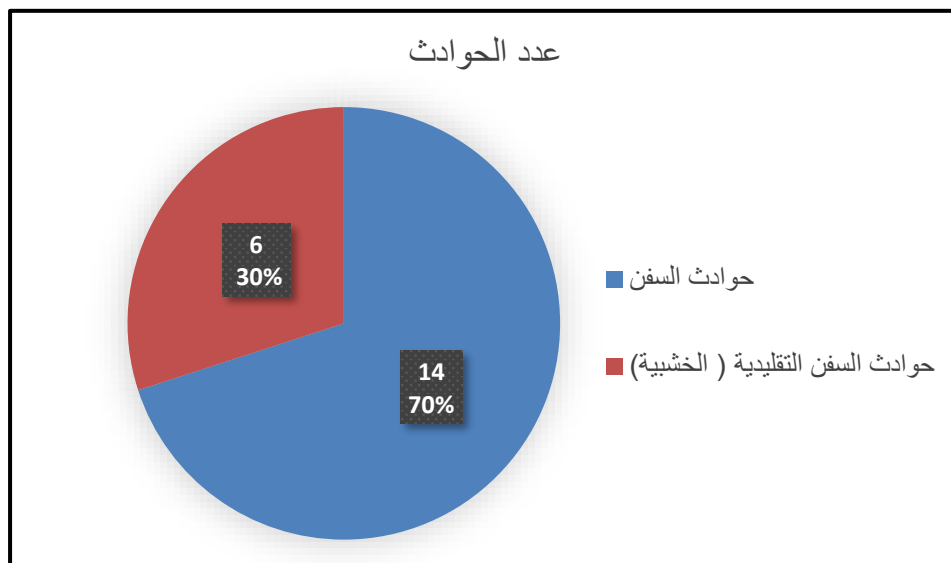
جدول رقم (2-6) الحوادث البحرية بمنطقة الدراسة للفترة من 2007 وحتى 2019

رقم	نوع الحادث	اسم السفينة		سبب الحادث	المكان والتاريخ
		نوعها	نوعها		
1	غرق	سارة هانم	بضائع	لا يعلم السبب	على بعد 30 ميل من محافظة المهرة بالقرب من راس فرتك في طريقها من ميناء الشارقة الى الصومال 2009/8/23م
2	غرق	Princess 7	بضاعة عامة	حريق في غرفة المحركات	المهرة 2009/2/7م
3	غرق	المصطفى (1)	بضائع عامة	بسبب وجود ثقب على سطح السفينة و الامواج العالية والامطار الشديدة ادى الى دخول الماء الى المكنية	على بعد 10 ميل من ميناء سقطرى 2010/11/17م
4	جنوح	شامبيون 1	ناقلة نفط	عدة أسباب أهمها: قصر طول سلاسل المخاطيف وعدم كفاءة طاقم السفينة والأحوال الجوية.	المكلا 2013/7/10م
5	جنوح	الكوثر	سفينة خشبية	سوء الطقس	الشحر 2014/1/30م
6	غرق	نور حاجي كرماني	سفينة خشبية	تسريب ماء الى غرفة المحركات	على بعد 30 ميل من ميناء نشطون اثناء اتجاهها من ميناء الشارقة الى الصومال 2014/7/9م
7	غرق	الحسنى	سفينة خشبية	شدة الرياح والامواج مما أدى الى صدع في بدن السفينة فتسرب الماء	في اتجاهها من ميناء المكلا الى ميناء سقطرى 2014/11/19م
8	جنوح	لاتينا	بضائع عامة	حالة البحر السيئة والرياح الموسمية	قبال ميناء نشطون 2015/7/14م
9	جنوح	نور الرحمن	بضائع عامة	حالة البحر السيئة والرياح الموسمية	غرب ميناء سقطرى 2016/1/6م
10	حريق	السعادة	ناقلة نفط	تسريب بترول في غرفة المضخات	مخطاف ميناء نشطون 2016/3/4م
11	جنوح	ديناس	ناقلة نفط	عمل مناورة في مكان خاطئ وضعف التواصل بين غرفة القيادة وغرفة المحركات	ميناء نشطون 2016/3/27م
12	جنوح	بي ستار 1		سوء الاحوال الجوية اثناء خروجها	ميناء نشطون

2016/5/21م	من ميناء نشطون	ناقلة نفط		
بالقرب من جزر كوريا موريا بسلطنة عمان اثناء توجهها من الشارقة الى جزيرة سقطرى 2016/5/23م	حريق في غرفة المحركات	الكوثر	غرق	13
		سفينة خشبية		
مخطاف ميناء المكلا 2016/9/14م	حدوث ثقب في بدن السفينة	ريقال A	غرق	14
		بضائع عامة		
مخطاف ميناء نشطون 2017/7/12م	التماس كهرباء في غرفه المحركات	الحافة	حريق	15
		رفاص		
مخطاف ميناء المكلا 2018/4/16	عدم تنظيم عملية الاتزان (تم اعادة طفوها)	الجودي	انقلاب	16
		فيبر جلاس		
نشطون 2018/10/10م	بسبب اعصار لبنان	ال جي	جنوح	17
		سفن تزويد		
نشطون 2018/10/10م	بسبب اعصار لبنان	اليحيى	جنوح	18
		سفن تزويد		
نشطون 2018/10/10م	بسبب اعصار لبنان	شاذن	جنوح	19
		سفن تزويد		
بالقرب من ميناء سقطرى 2018/10/10	قبطان الناقلة غير ملم بالملاحة في المنطقة واتجه إلى مكان خاطئ	قولف دوف	جنوح	20
		ناقلة نفط		
مخطاف ميناء سقطرى 2018/11/28	لم تعلم الأسباب الحقيقية لعدم وجود مفتش في الميناء وقد احترقت السفينة بالكامل	رنا صقر	حريق	21
		سفينة خشبية		

المصدر: الهيئة العامة للشئون البحرية فرع المكلا (2019)

ويؤكد تقرير فرع الهيئة بالمكلا بأن هناك حوادث تحصل في المنطقة ولكن لم يتم الإبلاغ عنها للفرع بسبب أنه لا يوجد للفرع مندوبين أو مكاتب في موانئ نشطون وسقطرى، كما أن الفرع يعاني من عدم تعاون بعض العاملين بالقطاع البحري من المؤسسات الأخرى والذين لا يبلّغون الفرع بالحوادث التي تحصل في المنطقة ، إضافة لقلّة الوعي وعدم المعرفة بمهام الهيئة لدى المواطنين بالمنطقة . (MAA-MUKALLA, 2019)



شكل (2-8): رسم بياني لعدد حوادث السفن في منطقة الدراسة
المصدر: الهيئة العامة للشئون البحرية بالمكلا وتصميم الباحث (2019)

3-2 النقل البحري وعلاقته باقتصاد الجمهورية اليمنية

يعد النقل البحري اليمني ركيزة من الركائز الأساسية لاقتصاد الجمهورية اليمنية نظراً لطول الساحل اليمني ولامتلاك اليمن لمجموعة من الموانئ منها ثلاثة موانئ رئيسية هي: (عدن، المكلا، الحديدة) والباقي موانئ فرعية إضافة إلى الجزر، ويطل اليمن على مضيق باب المندب الذي تمر منه قرابة 20 ألف سفينة سنوياً في المياه الإقليمية اليمنية (المركز الوطني، 2019).

ويعتمد الاقتصاد اليمني بدرجة كبيرة على حركة التبادل التجاري مع العالم الخارجي وتمثل الموانئ البحرية حلقة الوصل بين اليمن والعالم وينعكس تأثيرها بشكل كبير على المستوى الاقتصادي والاجتماعي والثقافي والعمراني في البلد. (دادية، 2019)

غير أن الوضع الاقتصادي في اليمن وفي ظل الصراع الموجود حالياً شهد تدهوراً حاداً فالناتج المحلي تقلص بنسبة 39% منذ نهاية عام 2014 وتسبب الصراع في توقف الكثير من الأنشطة الاقتصادية نظراً للانخفاض الكبير في الوظائف وعمليات القطاع الخاص وفرص الأعمال التجارية وارتفعت تكاليف التشغيل بشدة نتيجة انعدام الأمن ونقص الإمدادات والمستلزمات (worldbank, 2019).

ويعد النقل عبر البحر هو أهم وسائل نقل البضائع بين البلدان ومن أجل تعزيز التنمية الاقتصادية لابد من تطويره ، ومن أهم العوامل التي تسهم في تطويره وكفاءته هي طريقة تنظيم هذا القطاع والخدمات المرتبطة به ويمكن للتنظيم الهادف أن يمهّد الطريق لزيادة المنافسة بين مقدمي خدمات النقل، بحيث تؤدي إلى تحسين الخدمات، وتخفيض الأسعار، وتعزيز المساءلة والموثوقية وتؤدي هذه التحسينات بدورها إلى تعزيز المنافسة الاقتصادية السليمة وتشجيع الاستثمار الأجنبي المباشر في البنى الأساسية للنقل وخدماته (ESCWA, 2018).

3- أدوات الإدارات البحرية التشريعية الدولية ذات الصلة بالسلامة البحرية

تم وضع التشريعات البحرية الدولية والوطنية لتكون معياراً تستند عليها صناعة النقل البحري الدولية والوطنية وتتطلب منها وتكون هي الأدوات المحددة لعملها وإنجاز مسؤولياتها وأهدافها ومن خلالها تتحقق الفعالية المنشودة لهذه الصناعة.

فمنذ نهاية الحرب العالمية الثانية تسارعت وتيرة تطوير السلامة البحرية بشكل كبير وهناك العديد من العوامل التي أدت إلى تحسين السلامة ومن أهم هذه العوامل هو عامل النظام القانوني الدولي الحديث الذي أنشأ مجموعة مدمجة من اللوائح والمتطلبات وبطبيقها سيتم ضمان مستوى مناسباً من السلامة في البحر (Kopacz, 2001).

إن السلامة البحرية منظومة متكاملة فهي تتكون من عنصرين رئيسيين هما سلامة الأرواح والممتلكات في البحر ومنع تلوث البيئة البحرية من السفن، وسلامة الأرواح والممتلكات في البحر تتكون من عنصرين هما سلامة السفن وسلامة الأشخاص، وسلامة السفن في البحر تتكون من سلامة السفن تكنولوجياً وتشغيلياً، وسلامة الملاحة (Kopacz, 2001).

تقوم المنظمات الدولية بوضع معايير السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية من التلوث، ومن بين تلك الجهات الأمم المتحدة من خلال اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار بالإضافة إلى ذلك برز دور المنظمة البحرية الدولية International Maritime Organization (IMO) التي أوجدت قواعد دولية تعمل على تنظيم ورفع معدلات السلامة البحرية للسفن، وحماية البيئة البحرية من التلوث الناجم عن السفن كما ساهمت منظمة العمل الدولية International Labour Organization (ILO) مع المنظمة البحرية الدولية في إيجاد معيار متوازن لظروف العمل والمعيشة للبحارة على ظهر السفن، وذلك بتبني عدة قواعد تعنى بالعمل البحري (Chatzinikolaou, 2011).

هذه المعايير الدولية المقبولة عمومًا فيما يتعلق بالسلامة في البحر ويتم تطبيقها على المستوى الوطني كجزء من مسؤولية الدولة من خلال التشريع الوطني الذي يضيف بدوره القوة الوظيفية للإدارات البحرية Maritime Administrations (MARAD) لتعمل على ضمان إدارة الجودة والفعالية وتزويد الحكومة بالأدوات اللازمة لاستكمال الوظائف البحرية الوطنية والدولية. (Bellefontaine, 2018).

وسنبدأ أولاً بتعريف بسيط عن المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية تماماً للتعريف بالقطاع البحري اليمني ثم سيتم عرض مجموعة من التشريعات البحرية الدولية التي وضعتها هذه المنظمات والتشريعات البحرية الوطنية للقطاع البحري اليمني.

1-3 المنظمة البحرية الدولية

تعد المنظمة البحرية الدولية (IMO) السلطة العالمية لوضع المعايير للسلامة والأمن والأداء البيئي لصناعة النقل البحري وهي أحد الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، ويتمثل دورها الرئيسي في إنشاء إطار تنظيمي لصناعة النقل البحري يكون عادلاً وفعالاً ومعتمد ومنفذ عالمياً، والمنظمة هي المنتدى الذي يتم فيه الاتفاق على اللوائح والمعايير واعتمادها وتنفيذها على أساس دولي.

إن العالم يعتمد على صناعة نقل بحري دولية آمنة ومأمونة وفعالة - ويتم توفير ذلك من خلال الإطار التنظيمي الذي طورته المنظمة البحرية الدولية، حيث تغطي تدابيرها جميع جوانب الشحن الدولي - بما في ذلك تصميم السفن والبناء والمعدات والتشغيل والتخلص - لضمان بقاء هذا القطاع الحيوي آمناً وسليماً بيئياً وذو كفاءة وأمان في استخدام الطاقة.

وتهتم المنظمة بتوفير الإطار المؤسسي الضروري لنظام النقل البحري العالمي الأخضر والمستدام في مجالات كفاءة الطاقة، والتكنولوجيا الجديدة والابتكار، والتعليم والتدريب البحري، والأمن البحري، وإدارة المرور البحري، وتطوير البنية التحتية البحرية. (IMO.2020)

2-3 منظمة العمل الدولية

تكرس منظمة العمل الدولية جهودها لتعزيز العدالة الاجتماعية وحقوق الإنسان والعمل المعترف به دوليًا، وتتابع مهمتها التأسيسية المتمثلة في أن العدالة الاجتماعية ضرورية لتحقيق السلام الشامل والدائم، ومنظمة العمل هي أحد وكالات الأمم المتحدة التي تجمع بين الحكومات وأصحاب العمل وممثلي العمال، وتعمل من أجل وضع معايير العمل والسياسات والبرامج التي تعزز العمل اللائق لجميع النساء والرجال. تقدم منظمة العمل الدولية خبرات ومعرفة للعمل اللائق وسبل العيش والكرامة. وهي تنشئ معايير عمل دولية مدعومة بنظام للإشراف على تطبيقها من خلال برنامج واسع للتعاون التقني الدولي تمت صياغته وتنفيذه في شراكة نشطة مع الهيئات المكونة، لمساعدة البلدان على وضع هذه السياسات موضع التنفيذ بطريقة فعالة. (ILO.2020)

3-3 المعايير والركائز التشريعية الدولية الرئيسية لتحقيق السلامة البحرية

تسهم التشريعات البحرية الدولية في تحسين السلامة في البحار والنهوض بها وهي المهمة الأساسية لجميع التشريعات الدولية من أجل جعل الملاحة البحرية أقل خطورة والحد من المخاطر المرتبطة بالملاحة البحرية وبالتالي انخفاض وقوع الحوادث البحرية والتلوث البحري (Grđinić, 2017).

إن الصورة العامة لصناعة النقل البحري في تحسن مستمر حيث سجلت قائمة اللويدز للحوادث البحرية Lloyds List Casualty Survey انخفاضًا بنسبة 18٪ في عدد الحوادث، وسجل الاتحاد الدولي لشركات التأمين البحري اتجاهًا نزوليًا مستمرًا في كل من الحمولة والنسبة المئوية للأسطول العالمي المفقود منذ عام 1980، وعلى الرغم من هذا التحسن إلا أن حوادث الشحن مازالت موجودة ومن ضمن أسباب ذلك أن بعض دول العلم وسلطات رقابة الميناء تعمل خارج المتطلبات التشريعية مما يؤدي إلى استمرار عمل صناعة النقل البحري دون المستوى وهو ما يعرض حياة الإنسان والبيئة البحرية للخطر (Butt, 2013).

ومن أجل تحقيق السلامة البحرية والحفاظ على البيئة البحرية فإن هناك أربعة أعمدة قانونية تركز عليها صناعة النقل البحري ثلاثة منها صادرة عن المنظمة البحرية الدولية وهي الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) والاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والخفارة للعاملين في البحر International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

(STCW) ، والركن الرابع أو الركيزة الرابعة وهي اتفاقية العمل البحري الموحد Maritime Labour Convention (MLC) وهي صادرة عن منظمة العمل الدولية (Graveson, 2008) .

وستتطرق للتشريعات البحرية الدولية وفقا والجهات التي أصدرتها بدء بالأمم المتحدة ثم المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية.

1-3-3 اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 (UNCLOS)

دخلت معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea 1982 حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994، وهي اتفاقية دولية توفر إطارا قانونيا متكاملًا لآلية الانتفاع بمياه البحار والمحيطات في العالم، من أجل ضمان الحفاظ على الموارد البيئية والبحرية والانتفاع العادل لتلك الموارد، كما تعالج المعاهدة المسائل المتعلقة بسيادة الدول على البحار والمحيطات وحق الانتفاع في المناطق البحرية والحقوق المتعلقة بالملاحة (المحكمة الدائمة، 2019).

واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار هي الإطار القانوني العام الذي يجب أن تنفذ فيه جميع الأنشطة في المحيطات والبحار (IMO, 2019) ، وقد وقعت اليمن على الاتفاقية في العاشر من ديسمبر 1982، وانضمت إليها رسميا في الواحد والعشرين من يوليو 1987 (UN, 2019) .

وأشارت الاتفاقية في عدة أحكام إلى "المنظمة الدولية المختصة" – وهي المنظمة البحرية الدولية بحسب المادة 2 -فيما يتعلق باعتماد قواعد ومعايير الشحن الدولية في المسائل المتعلقة بالسلامة البحرية وكفاءة الملاحة ومنع التلوث البحري الناجم عن السفن، حيث أنه لا يمكن تنفيذ العديد من أحكامها إلا من خلال لوائح تشغيلية محددة في اتفاقيات دولية أخرى (IMO, 2019) .

الاتفاقية تضمنت في مادتها 197 بأنه يتعين على الدول التعاون على أساس عالمي، وحسب الاقتضاء على أساس إقليمي، بشكل مباشر أو من خلال منظمات دولية مختصة، في صياغة ووضع القواعد والمعايير الدولية والممارسات والإجراءات الموصى بها بما يتسق مع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، لحماية والحفاظ على البيئة البحرية (IMO, 2019) .

وتحدد الاتفاقية الميزات الأساسية المتعلقة بممارسة ولاية دولة العلم في تنفيذ لوائح السلامة كما أنها تنظم المدى الذي قد تتدخل فيه الدول الساحلية بشكل شرعي في الملاحة بواسطة السفن الأجنبية في مختلف المناطق البحرية لغرض ضمان الامتثال السليم للوائح السلامة، وفي المادة 94 من الاتفاقية إلزام دول العلم بضمان السلامة في البحار وأنه يتعين على دول العلم ضمان أن كل سفينة قبل تسجيلها وبعد تسجيلها ملتزمة وأنه يتم التأكد على فترات معينة من ذلك بواسطة مفتشين مؤهلين، وهي تطلب من دولة العلم ضمان إبحار سفنها بعد الامتثال لمتطلبات القواعد والمعايير الدولية فيما يتعلق بتصميم السفن وبناءها ومعدات (IMO, 2012) .

1-1-3-3 المهام والواجبات للسلطات بموجب اتفاقية قانون البحار

أولاً: واجبات دولة العلم Flag State

تناولت المادة 94 واجبات دولة العلم -التي تختص بالسفن التي ترفع علمها- من خلال رقابتها في الشؤون الإدارية والتقنية والاجتماعية حيث حددت الاتفاقية مجموعة من التدابير لتأمين السلامة في البحار فيما يتعلق ببناء السفن ومعداتنا وصلاحياتها للإبحار، وتكوين الطواقم وشروط العمل الخاصة بهم، كما أنه لا بد أن تخضع كل سفينة قبل التسجيل من قبل دولة العلم وعلى فترات مناسبة بعد ذلك للتفتيش من قبل مفتش سفن مؤهل وأن تحمل من الخرائط والمنشورات الملاحية ومن أدوات وأجهزة الملاحة ما يكون ملائماً لسلامة ملاحتها (UN, 1982).

ومن ناحية طواقم السفن ومؤهلاتهم فقد جاء في الاتفاقية أن تكون كل سفينة في عهدة ربان وضباط تتوفر فيهم المؤهلات المناسبة، وبوجه خاص في مجالات قيادة السفن والملاحة والاتصالات والهندسة البحرية، وأن يكون طاقم السفينة مناسباً من حيث المؤهلات والعدد لنوع السفينة وحجمها وألاتها ومعداتنا، وأن يكون الربان والضباط وإلى المدى المناسب أفراد طاقم السفينة على دراية تامة بالأنظمة الدولية المطبقة فيما يتعلق بسلامة الأرواح في البحار، ومنع التصادم والتلوث البحري والسيطرة عليه، والمحافظة على الاتصالات بواسطة الراديو وأن يكونوا مطالبين بمراعاة تلك الأنظمة (UN, 1982).

أما موضوع التحقيق في الحوادث البحرية فإن على دولة العلم أن تأمر بتحقيق يجرى على يد شخص أو أشخاص من أصحاب المؤهلات المناسبة أو أمامهم، في كل حادث بحري أو حادثة ملاحية في أعالي البحار وتنتج عنها خسارة في الأرواح أو إصابات خطيرة تلحق برعايا دولة أخرى أو أضرار خطيرة تلحق بسفن أو منشآت تابعة لدولة أخرى، أو بالبيئة البحرية وتتعاون دولة العلم والدولة الأخرى في أي تحقيق تجريه تلك الدولة الأخرى في أي حادث بحري أو حادثة ملاحية من هذا النوع" (UNCLOS, 1982)

ثانياً: واجبات سلطة رقابة الميناء Port State Control

سلطة رقابة الميناء PSC على السفن الأجنبية الموجودة بأحد موانئ الدولة أو محطاتها ذكرت في الاتفاقية في أكثر من مادة نذكر منها المادة 218 والتي أوضحت الدور المنوط بها في حالة وجود أي تصريح من سفينة أو انتهاكاً للقواعد والمعايير الدولية حيث يجوز للدولة أن تجري تحقيقاً وتبرر الأدلة لتلك الدعوى ورفع الدعوى ضد السفينة المتسببة في ذلك، وعلى السفينة الموجودة طوعاً داخل أحد موانئ الدولة أو في أحد محطاتها القريبة من الشاطئ تلبية طلب أي دولة للتحقيق في أي انتهاك أو تصريح يعتقد أنه وقع في المياه الداخلية للدولة مقدمة الطلب أو في بحرها الإقليمي أو منطقتها الاقتصادية الخالصة، أو سبب لها الضرر أو جعلها عرضة له (UN, 1982).

2-3-3 الاتفاقيات الرئيسية للمنظمة البحرية الدولية

في عام 1948 اعتمد مؤتمر دولي في جنيف اتفاقية تأسيس المنظمة البحرية الدولية رسمياً وكان الاسم الأصلي هو المنظمة البحرية الدولية الاستشارية ولكن تم تغيير الاسم في عام 1982 إلى المنظمة البحرية الدولية، وقد دخلت اتفاقية المنظمة حيز التنفيذ في عام 1958 واجتمعت المنظمة الجديدة لأول مرة في العام التالي (IMO, 2019).

تعد المنظمة البحرية الدولية (IMO) أحد الهيئات التابعة للأمم المتحدة وهي الهيئة العالمية المختصة بوضع المعايير للسلامة والأمن والأداء البيئي للشحن الدولي، ويتمثل دورها الرئيسي في إنشاء إطار تنظيمي لصناعة النقل البحري يكون ميزته بأنه نظام عادل وفعال ومعتمد ويتم تنفيذه عالمياً (IMO, 2019).

وإن الغرض الرئيسي للمنظمة جاء موجزاً في المادة الأولى من اتفاقية إنشائها وهو توفير آلية للتعاون بين الحكومات في مجال التنظيم والممارسات الحكومية المتعلقة بالمسائل التقنية بجميع أنواعها التي تؤثر على النقل البحري المشترك في التجارة الدولية، وتشجيع وتيسير الاعتماد العام لأعلى المعايير العملية في الأمور المتعلقة بالسلامة البحرية، وكفاءة الملاحة ومنع التلوث البحري الناجم عن السفن. (IMO, 2019)

وبينما تعرّف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الاختصاص القضائي لدول العلم والساحل ودولة الميناء ، تحدد تشريعات المنظمة البحرية الدولية طريقة ممارسة الولاية القضائية لضمان الامتثال لأنظمة مكافحة التلوث البحري والسلامة وتقع مسؤولية إنفاذ هذه اللوائح في المقام الأول على الدولة، ومع ذلك فإن أحد أهم الميزات التي تعكس تطور عمل المنظمة البحرية الدولية في العقود الثلاثة الماضية هو التعزيز التدريجي للولاية القضائية لدولة الميناء بهدف تصحيح عدم الامتثال لقواعد ومعايير المنظمة البحرية الدولية من قبل السفن الأجنبية (IMO, 2012).

وبالحديث عن اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية فإن معظمها تدرج في ثلاث مجموعات رئيسية وهي اتفاقيات تهتم بالسلامة البحرية وأخرى تهتم بمنع التلوث البحري والثالثة تهتم بالمسؤولية والتعويض، وخاصة فيما يتعلق بالأضرار الناجمة عن التلوث، وخارج هذه المجموعات الثلاث هناك عدد من الاتفاقيات الأخرى التي تتعامل مع التيسير وقياس الحمولة والأعمال غير المشروعة ضد السفن والإنقاذ (IMO, 2019).

جدول رقم (1-3) تشريعات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة

م	اتفاقيات تتعلق بالسلامة والأمن البحري و السفينة والميناء	اتفاقيات تتعلق بمنع التلوث البحري	اتفاقيات تغطي المسؤولية والتعويض
1	اتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحر 1972 (COLREG)	الاتفاقية الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حالات ضحايا التلوث النفطي (التدخل)، 1969 (INTERVENTION)	الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث بالزيت 1969 (CLC)
2	اتفاقية تيسير النقل البحري الدولي (FAL)	اتفاقية منع التلوث البحري الناجم عن إلقاء النفايات وغيرها من المواد	البروتوكول الملحق بالاتفاقية الدولية لإنشاء صندوق دولي

التعويض عن أضرار التلوث النفطي(FUND 1992)	1972 (LC) (وبروتوكول لندن لعام 1996)	
الاتفاقية المتعلقة بالمسؤولية المدنية في مجال النقل البحري للمواد النووية (NUCLEAR 1971)	الاتفاقية الدولية للتأهب والاستجابة والتلوث بالزيت 1990(OPRC)	3 الاتفاقية الدولية لخطوط التحميل (LL)1966
اتفاقية أئينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم عن طريق البحر 1974 (PAL)	بروتوكول التأهب والاستجابة والتعاون في حوادث التلوث الناجم عن المواد الخطرة والضارة، 2000(OPRC-HNS)	4 الاتفاقية الدولية للبحث والإنقاذ البحري 1979 (SAR)
اتفاقية الحد من المسؤولية عن المطالبات البحرية 1976 (LLMC)	الاتفاقية الدولية لمراقبة النظم الضارة المضادة للقاذورات على السفن 2001 (AFS)	5 اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الملاحة البحرية 1988، وبروتوكول قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة المنشآت الثابتة الموجودة على الجرف القاري (وبروتوكولات عام 2005) (SUA)
الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية والتعويض عن الضرر الناشئ عن نقل المواد الخطرة والضارة عن طريق البحر 1996(HNS)	الاتفاقية الدولية للتحكم في مياه صابورة السفن ورواسبها وإدارتها	6 الاتفاقية الدولية للحاويات الآمنة (CSC)1972
الاتفاقية الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار تلوث زيت الوقود 2001	اتفاقية هونغ كونغ الدولية لإعادة التدوير الآمنة والسليمة بيئياً للسفن، 2009	7 اتفاقية المنظمة الدولية للأقمار الصناعية البحرية 1976 (IMSO C)
اتفاقية نيروبي الدولية لإزالة الحطام 2007		8

المصدر: المنظمة البحرية الدولية (IMO, 2019)

وسنقتصر هنا على عرض موجز عن اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية الرئيسية وهي الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS74 والاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL73 والاتفاقية الدولية لمعايير التدريب وإصدار الشهادات والخفارة للعاملين في البحر 1978 STCW. إضافة لاتفاقية اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحر (COLREG) والاتفاقية الدولية لخطوط التحميل (LL 66) International Convention on Load Lines (72) International Regulations for Preventing Collisions at Sea لمنع التصادم في البحر (IMSO C) اتفاقية المنظمة الدولية للأقمار الصناعية البحرية 1976. وأما الاتفاقية السادسة فهي اتفاقية تيسير النقل البحري الدولي The Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

65(FAL) لعلاقتها المباشرة بتنظيم إجراءات الموانئ واستقبال السفن فوضعها له علاقة بتطوير عمل إدارات السلامة البحرية في الموانئ .

1-2-3-3 الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS 1974 وتعديلاتها

تعتبر اتفاقية SOLAS في أشكالها المتتالية أهم المعاهدات الدولية المتعلقة بسلامة السفن التجارية وقد كان الإصدار الأول في عام 1914 استجابةً لكارثة سفينة تايانيك والثاني في عام 1929، والثالث في عام 1948، والرابع في عام 1960 ويتضمن إصدار عام 1974 إجراء القبول الضمني. ونتيجة لاتفاقية عام 1974 التي تم تحديثها وتعديلها في مناسبات عديدة يشار إلى الاتفاقية السارية اليوم باسم SOLAS 74 بصيغتها المعدلة.

الهدف الرئيسي من اتفاقية SOLAS 74 هو تحديد معايير دنيا لبناء السفن وتشغيلها بما يتوافق مع سلامتها، ودول العلم هي المسؤولة عن ضمان امتثال السفن تحت علمها لمتطلباتها.

وتتضمن فصول الاتفاقية أحكاماً عامة ثم تفاصيل بناء السفن وهياكلها وتقسيماتها وبعدها الوقاية من الحرائق وإخمادها ثم أجهزة الإنقاذ والاتصالات الراديوية وسلامة الملاحة، بعدها نقل البضائع وأنواع الوقود ثم نقل البضائع الخطرة ثم السفن النووية يأتي بعد ذلك التشغيل الآمن للسفن وتدابير السلامة للمراكب العالية السرعة والتدابير الخاصة لتعزيز السلامة البحرية والأمن البحري وفي الأخير تدابير سلامة ناقلات السوائب. ويقع تنفيذ اتفاقية SOLAS في المقام الأول على دول العلم من خلال فرض وتطبيق معايير الاتفاقية وضمان امتثال السفن التي تبحر تحت علمها وعليها إصدار الشهادات المقررة كدليل على الامتثال.(Sohn, 2014)

تتولى الإدارة البحرية إجراء عمليات تفقد السفن ومعاينتها فيما يتعلق بتنفيذ أحكام اتفاقية SOLAS وبمقدورها أن تعهد بهذه العمليات لخبراء معاينة معينين لهذا الغرض أو إلى هيئات معتمدة، كما تتعهد الإدارة بإجراء تحقيق في أي حادثة تتعرض لها أي سفينة تابعة لها. (IMO, 1974)

وبخصوص إجراءات الرقابة على السفن من قبل سلطة رقابة الميناء فإنه وبحسب الاتفاقية فإن كل سفينة عند وجودها في ميناء الدولة الأجنبية تخضع للرقابة من أجل التحقق من صلاحية الشهادات وأن السفينة ومعداتنا تستوفي أحكام الاتفاقية وفي حالة وجود أسباب جلية لعدم مطابقة السفينة أو معداتنا للاتفاقية فإنه يتم اتخاذ خطوات لضمان عدم إبحار السفينة إلا بعد أن تغدو قادرة على الخروج إلى البحر أو مغادرة الميناء للتوجه إلى حوض تصليح مناسب من دون تعرضها أو الأشخاص الموجودين على متنها للخطر. (IMO,1974)

2-2-3-3 الاتفاقية الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL 73/78 وتعديلاتها

تعتبر اتفاقية MARPOL هي الاتفاقية الدولية الرئيسية التي تغطي منع تلوث البيئة البحرية بواسطة السفن لأسباب تشغيلية أو عرضية، واعتمدت الاتفاقية في 2 نوفمبر 1973، واعتمد بروتوكول عام 1978 استجابة لمجموعة من حوادث الناقلات في عام 1976-1977، وبما أن اتفاقية MARPOL 73 لم تدخل حيز النفاذ بعد

فإن بروتوكول MARPOL عام 1978 استوعب الاتفاقية الأم ودخلت الاتفاقية المشتركة حيز التنفيذ في 2 أكتوبر 1983.

تتضمن الاتفاقية لوائح تهدف إلى منع التلوث الناجم عن السفن وتقليله إلى الحد الأدنى - سواء التلوث العرضي أو الناجم عن العمليات الروتينية. وتتكون الاتفاقية من ستة ملاحق لمنع التلوث بالزيت والتلوث الناجم عن المواد السائلة الضارة والتلوث بالمواد الضارة التي يحملها البحر في شكل معبأ والتلوث الناجم عن مياه الصرف الصحي من السفن والتلوث بسبب قمائم السفن والملحق السادس والأخير فلمنع تلوث الهواء من السفن (IMO, 2019).

وتلتزم دولة العلم بتطبيق أحكام الاتفاقية على السفن التي ترفع علمها وتقوم بمنح تلك السفن شهادات كما أنها تقوم بإجراء مجموعة من عمليات التفتيش والمسح للتأكد من التزام السفن للاتفاقية.

وحيثما تكون السفن الأجنبية في الموانئ أو المحطات البحرية الواقعة في ظل الولاية القانونية للدولة فإنها تخضع للتفتيش للتأكد من وجود شهادة صحيحة على متن السفينة، وفي حالة كانت هناك أسباب جلية بأن حالة السفينة أو تجهيزاتها تختلف اختلافاً جوهرياً عما ورد وصفه في تلك الشهادة فإنه يتم اتخاذ الخطوات الكافية بمنعها من الإبحار إلى أن يكون بمقدورها الإبحار دون تعريض البيئة البحرية للتهديد.

وبالنسبة لحوادث السفن فتتعهد دولة العلم بإجراء تحقيقاً في الحوادث التي تتعرض لها سفنها الخاضعة للوائح الاتفاقية ويتم إمداد المنظمة البحرية الدولية بنتائج تلك التحقيقات. (IMO, 1973)

3-2-3-3 الاتفاقية الدولية لمعايير التدريب والإجازة والخفارة للعاملين في البحار 78 STCW وتعديلاتها

وضعت اتفاقية 1978 STCW متطلبات أساسية بشأن التدريب وإصدار الشهادات ومراقبة البحارة على المستوى الدولي حيث كان في السابق يتم وضع معايير التدريب وإصدار الشهادات أطقم السفن ودرجات التقييم من قبل الحكومات الفردية، وعادةً دون الإشارة إلى الممارسات في البلدان الأخرى، ونتيجة لذلك تباينت المعايير والإجراءات على نطاق واسع، على الرغم من أن صناعة النقل البحري هي الأكثر عالمية في جميع الصناعات، وتنص الاتفاقية على الحد الأدنى من المعايير المتعلقة بالتدريب وإصدار الشهادات ومراقبة البحارة التي تلتزم الدول بالوفاء بها.

تمثل تعديلات عام 1995 التنقيح الرئيسي للاتفاقية استجابة للحاجة إلى تحديث الاتفاقية والرد على النقد الذي أشار إلى العديد من العبارات الغامضة، مثل "to the satisfaction of the Administration" "بما يرضي الإدارة"، مما أدى إلى تفسيرات مختلفة للعبارة وقد دخلت تعديلات عام 1995 حيز التنفيذ في 1 فبراير 1997. وكان هناك تغيير رئيسي آخر هو اشتراط قيام الأطراف في الاتفاقية بتقديم معلومات مفصلة فيما يتعلق بالتدابير الإدارية المتخذة لضمان الامتثال للاتفاقية ودورات التعليم والتدريب وإجراءات منح الشهادات وعوامل أخرى ذات صلة بالتنفيذ إلى المنظمة البحرية الدولية، وبعد استعراض تلك المعلومات من قبل خبراء يتم ترشيحهم من قبل الدول

تصدر لجنة السلامة البحرية بالمنظمة (MSC) Maritime Safety Committee قائمة "confirmed Parties" "الأطراف المؤكدة" امتثالاً لاتفاقية 78 STCW (IMO, 2019).

يجب على الدول الموقعة على الاتفاقية أن تصدر القوانين والتشريعات والأوامر والقواعد وأن تتخذ كل الخطوات لكي تكفل التنفيذ الكامل للاتفاقية بهدف التأكد أن العاملين على ظهر السفن يتمتعون باللياقة والأهلية التي تتناسب مع المهام الموكلة لهم من وجهة سلامة الأرواح والممتلكات وحماية البيئة البحرية. (IMO, 1978) ، وأما من ناحية سلطة رقابة الميناء فإنها تمارس سلطتها في حالة وجود قصور يشكل خطراً على الأشخاص أو الممتلكات أو البيئة كما يتعين وضع إجراءات للتحقيق في أفعال الأشخاص الذين أصدرت لهم شهادات تعرض السلامة أو البيئة للخطر ويجب فرض العقوبات وغيرها من الإجراءات التأديبية وإنفاذها في حالة عدم الامتثال للاتفاقية (IMO, 2019).

4-2-3-3 اتفاقية الأنظمة الدولية لمنع التصادم في البحار 72 COLREGs وتعديلاتها

تم اعتماد الاتفاقية في 20 أكتوبر 1972 ودخلت حيز التنفيذ في 15 يوليو 1977 وقد تم تصميم اتفاقية عام 1972 لتحديث واستبدال لوائح التصادم لعام 1960 التي تم اعتمادها في نفس الوقت الذي تم فيه اعتماد اتفاقية SOLAS لعام 1960 (IMO, 2019) .

تعتبر قواعد الاتفاقية بمثابة مبادئ توجيهية للمسؤولين عن مراقبة الملاحة لتجنب الاصطدامات البحرية وتمثل الأساس لتوزيع المسؤولية عند حدوث تصادم، خاصة وأن حوادث التصادم هي أكثر أنواع الحوادث البحرية شيوعاً، والسبب الرئيسي لذلك هو عدم الفهم أو التفسير الخاطئ للوائح الدولية لمنع التصادم في البحار (Ivanišević, 2018).

توفر القواعد العديد من الإرشادات المتعلقة بالمرور والعبور وتجاوز المناورات الواجب إجراؤها وتفصيل السفن التي لها الحق في المرور تبعاً لظروف وأنواع السفن المعنية والإجراءات التي ينبغي أن تتخذها هذه السفن كما تصف قواعد الإشارات (إشارات الأضواء والأشكال والأصوات) وهي واحدة من أهم الاتفاقيات الدولية في تعليم وتدريب البحارة (Ismail, 2016) .، فكل دولة لديها أنظمة متنوعة في التدريب واختبار فهم البحارة في تجنب الاصطدام وعلى ضوءها يتم منحهم شهادات على أنهم مؤهلين.

وتطبق قواعد الاتفاقية على جميع السفن في أعالي البحار وفي جميع المياه المتصلة الصالحة للملاحة وهي قواعد لا تتعارض مع أي قواعد وضعتها السلطة المختصة في الدول (IMO, 1972) .

يقع على عاتق دول العلم تطبيق لوائح منع التصادم في البحار على السفن التي ترفع علمها، كما يقع على عاتق البحارة العاملين في السفن الحرص على تطبيقها (Ismail, 2016). وليس في قواعد الاتفاقية ما يعفى أية سفينة

أو مالك أو ربان أو طاقم من أي تبعات عن الإهمال في تطبيق هذه القواعد أو الإهمال في اتخاذ أي احتياطات تتطلبها الممارسة العادية لرجال البحر أو وفقا للظروف الخاصة بتلك الحالة (IMO, 1972).

5-2-3-3 الاتفاقية الدولية لخطوط الشحن 66 LL وتعديلاتها

تم اعتماد الاتفاقية في الخامس من أبريل 1966 ودخلت حيز التنفيذ في 21 يوليو 1968، وتأخذ لوائحها في الاعتبار المخاطر المحتملة المقدمة في مناطق مختلفة ومواسم مختلفة ويحتوي الملحق الفني على العديد من تدابير السلامة الإضافية المتعلقة بالأبواب والجوانب freeing ports والمنافذ وغيرها من المواد والغرض الرئيسي من هذه التدابير هو ضمان السلامة المحكم لجسم السفن أسفل سطح السفينة. (IMO, 2019)

جاءت الاتفاقية رغبة من الحكومات المتعاقدة في تحديد وتوحيد المبادئ والقواعد لجهة حدود الغوص المرخص بها للسفن التي تسافر دوليا لضمان سلامة المسافرين والممتلكات في البحر (IMO, 1966).

تم تحديد أهمية وجود حد أقصى لحمولة السفن نتيجة للعديد من الحوادث البحرية التي حدثت في البحر بسبب التحميل الزائد للسفن، وتصدر دولة العلم شهادة خط التحميل الدولي للسفن بعد أن تقوم بالمسح عليها ووضع العلامات وفقا واتفاقية خطوط التحميل وتكون الشهادة صالحة لمدة لا تزيد عن خمس سنوات. (Bhattathiri, 2019)

وبمقدور الإدارة البحرية (MARAD) Maritime Administration أن تعهد إلى هيئات تحظى باعترافها أو إلى خبراء معاينة للقيام بإجراءات عمليات التفتيش والمسح من أجل تنفيذ متطلبات الاتفاقية وعلى الإدارة أن تكفل فعالية عمليات المعاينة والتفتيش، فهناك معاينات دورية على السفن من أجل تطبيق متطلبات الاتفاقية وهي المعاينات الأولية والتجديدية والسنوية (IMO, 1966).

بالنسبة للحوادث البحرية فإن دور الإدارة البحرية وفقا للاتفاقية أن تقوم بإجراء تحقيق في أية حوادث تتعرض لها السفن عندما ترى أن مثل هذا التحقيق يساعد في تحديد تغييرات مرغوب فيها ممكن إدخالها للاتفاقية وتوافي المنظمة البحرية الدولية بالمعلومات المهمة المتعلقة بنتائج التحقيقات ولا يجوز أن تكشف تقارير المنظمة أو توصياتها عن هوية السفينة المعنية أو جنسيتها (IMO, 1966).

6-2-3-3 اتفاقية تيسير النقل البحري الدولي 1965 FAL وتعديلاتها

جاءت الاتفاقية رغبة من الدول في تسهيل حركة الملاحة بالتبسيط والتقليل إلى أدنى حد من المعاملات الرسمية والمستندات المطلوبة والإجراءات اللازمة عند وصول السفن العاملة في الرحلات الدولية ومكوئها ومغادرتها (IMO, 1965).

اعتمدت الاتفاقية في التاسع من أبريل 1965 ودخلت حيز التنفيذ في الخامس من شهر مارس 1967 وتتمثل الأهداف الرئيسية للاتفاقية في منع أي تأخير غير ضروري في حركة النقل البحري، والمساعدة في التعاون بين الحكومات، وتأمين أعلى درجة عملية من التوحيد في الإجراءات الرسمية وغيرها من الإجراءات على وجه

الخصوص تقلل الاتفاقية من عدد المستندات التي يمكن أن تطلبها السلطات العامة، وتحتوي الاتفاقية في ملحقها على "المعايير" و "الممارسات الموصى بها" بشأن الإجراءات والمتطلبات والوثائق التي ينبغي تطبيقها عند الوصول والإقامة والمغادرة على السفينة نفسها وعلى طاقمها والركاب والأمتعة والبضائع (IMO, 2019).

وتشترك في تنفيذ الاتفاقية العديد من السلطات وقد جاء في الاتفاقية بأن السلطات العامة هي الهيئات أو الموظفون أو المسؤولون في الدولة المسؤولة عن تطبيق وإنفاذ القوانين والأنظمة لتلك الدولة التي تتصل بأي جانب من جوانب معايير الممارسات الموصى بها (IMO, 1965). فاتفاقية FAL 1965 لا تتعلق بالسفن أو بسلطات الموانئ فقط وإنما هناك مجموعة واسعة من أصحاب المصلحة في الاتفاقية ويجب أن يشارك الجميع وغالبًا ما يتم تمثيل الحكومات في لجنة FAL من قبل السلطات البحرية أو الموانئ، لكن سلطات الجمارك والصحة والشرطة والهجرة والزراعة والدفاع تشارك جميعها في عملية FAL، وتوصي الاتفاقية الحكومات بإنشاء لجنة تيسير وطنية تضم جميع أصحاب المصلحة (IMO, 2019).

وللاتفاقية تعديلات مختلفة كان آخرها تعديل عام 2016 الذي قدم تعاريف جديدة لوحدة نقل البضائع Cargo Transport Unit (CTU) والتخليص وحاويات الشحن ومدونة الأمن الدولي لمرافق السفن والموانئ International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code ، وقائد السفينة ووكيلها والشاحن وكذلك النافذة الواحدة والتبادل الإلكتروني للمعلومات Electronic exchange of information وغيرها (IMO, 2019).

أصبحت تعديلات تبادل البيانات إلكترونية إلزامية للسفن والموانئ اعتباراً من 8 أبريل 2019 وتبقى فترة مدتها 12 شهراً على الأقل يُسمح خلالها بالوثائق الورقية والإلكترونية. وتشجع الاتفاقية على استخدام ما يسمى بمفهوم "النافذة الواحدة" والذي تتبادل فيه جميع الوكالات والسلطات العديدة المعنية بالبيانات عبر نقطة اتصال واحدة لتبسيط الإجراءات عبر الأنظمة الإلكترونية (IMO, 2019).

7-2-3-3 اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية التي انضمت إليها الجمهورية اليمنية

يوضح الجدول رقم (2-2) الاتفاقيات والبروتوكولات البحرية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية والتي انضمت إليها الجمهورية اليمنية.

جدول رقم (3-2) الاتفاقيات والبروتوكولات البحرية الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية التي انضمت إليها الجمهورية اليمنية وتاريخ الانضمام

م	التشريع	التاريخ	م	التشريع	التاريخ
1	IMO Convention 48	Mar 1979 14	15	INTERVENTION Convention 69	March 1979 6
2	SOLAS Convention 74	06.03.1979	16	INTERVENTION Protocol 73	March 1979 6

6 March 1979 تم الانسحاب 31 July 2008	CLC 1969	17	11.01.2012	SOLAS Protocol 88	3
June 1979 4	CLC Protocol 76	18	06.03.1979	LOAD LINES Convention 66	4
20.09.2006	CLC Protocol 92	19	11.01.2012	LOAD LINES Protocol 88	5
March 1979 6	NUCLEAR Convention 71	20	06.03.1979	TONNAGE Convention 69	6
March 1979 6	PAL Convention 74	21	06.03.1979	COLREG Convention 72	7
April 1987 28	PAL Protocol 76	22	March 1979 6	CSC Convention 72	8
March 1979 6	LLMC Convention 76	23	14.02.2005	STCW Convention 78	9
June 2000 30	SUA Convention 88	24	September 6 1979	Space STP Protocol 73	10
June 2000 30	SUA Protocol 88	25	January 24 2011	IMSO Convention 76	11
23 September 2008	SALVAGE Convention 89	26	January 24 2011	IMSO amendments 2008	12
May 2013 10	OPRC Convention 90	27	March 1979 6	FACILITATION Convention 65	13
May 2013 10	OPRC/HNS 2000	28	January 24 2011	London Convention Protocol 96	14

المصدر: المنظمة البحرية الدولية وتجميع الباحث (2019)

3-3-3 الاتفاقيات لمنظمة العمل الدولية الخاصة بالعمالة البحرية

إنّ منظمة العمل الدولية هي المنظمة الوحيدة ضمن منظومة الأمم المتحدة التي تتميز بتركيبها الثلاثية والتي تضم – في آنٍ واحد – كل من الحكومات ومنظمات العمال وأصحاب عمل الدول الأعضاء فيها في جهدٍ مشترك من أجل وضع معايير وسياسات العمل للنهوض بالعمل اللائق في مختلف أنحاء العالم.

إن عمل المنظمة مهم لصناعة النقل البحري خاصة مع وجود ملايين الأشخاص العاملين بتلك الصناعة، وتشمل برامجها المستمرة المتعلقة بالنقل البحري البرنامج الدولي لتعزيز العمل اللائق في الصناعة البحرية وبرنامج

تطوير أعمال النقل، ومنذ عام 1920 تبنت منظمة العمل الدولية أكثر من 60 معيارًا من معايير العمل البحري والتي تغطي الظروف العامة للعمل والحد الأدنى للأعمار والصحة والسلامة والتدريب والضمان الاجتماعي، من بين أمور أخرى. (ILO, 2019)

1-3-3-3 اتفاقية العمل البحري 2006 (MLC) Maritime Labour Convention

تبنت منظمة العمل الدولية منذ تأسيسها العديد من معايير العمل الدولية للبحارة، وفي عام 2006 اعتمدت الدورة البحرية الرابعة والأربعون لمؤتمر العمل الدولي اتفاقية العمل البحري 2006، وقد جمعت الاتفاقية تقريبًا جميع معايير منظمة العمل الدولية السابقة للبحارة في اتفاقية واحدة.

دخلت اتفاقية العمل البحري حيز النفاذ في 20 أغسطس 2013 حيث حددت الحد الأدنى من مستويات العمل والمعيشة لجميع البحارة على السفن (ILO, 2019).

تضع الاتفاقية في لوائحها مجموعة ثابتة من المبادئ والحقوق لهذه الصناعة العالمية وهي تستكمل ركائز صناعة النقل البحري الأربعة استكمالًا للاتفاقيات البحرية الرئيسية الثلاث وهي SOLAS، MARPOL و STCW (Adăscăliței, 2014).

جاءت الاتفاقية رغبة من منظمة العمل الدولية في وضع اتفاق وحيد ومتسق يجسد قدر الإمكان جميع المعايير المحدثة في اتفاقيات وتوصيات العمل البحري الدولية القائمة، وكذلك المبادئ الأساسية الموجودة في سائر اتفاقيات العمل الدولية وبالأخص اتفاقية العمل الجبري 1330 رقم (63) واتفاقية الحرية النقابية وحماية حق التنظيم 1348 رقم (87) واتفاقية حق التنظيم والمفاوضة الجماعية 1343 رقم (38) واتفاقية المساواة في الأجور 1351 رقم (100) واتفاقية إلغاء العمل الجبري 1357 رقم (105) واتفاقية التمييز في الاستخدام والمهنة 1358 رقم (111) واتفاقية الحد الأدنى للسفن 1373 رقم (138) واتفاقية أسوأ أشكال عمل الأطفال 1333 رقم (186) (ILO, 2006).

وما زالت الجمهورية اليمنية من ضمن الدول التي لم تصدق على الاتفاقية.

4-3 صلاحيات السفن للإبحار وسلطة إصدار الشهادات

يتم الحكم على السفن وصلاحياتها للإبحار بسلامة ودون إضرار بالبيئة من خلال عمليات المعاينة والتفتيش التي تقوم بها الجهات ذات العلاقة في صناعة النقل البحري وهي بموجب هذه العمليات تعطي السفن الشهادات والمستندات المؤكدة لصلاحياتها للإبحار.

ولذلك فقد أصبح لهذه الجهات دور بارز في تحقيق السلامة البحرية والحفاظ على البيئة البحرية وفقا والتشريعات البحرية الدولية والوطنية.

كما أسلفنا فإن السلامة البحرية منظومة متكاملة فهي تتكون من عنصرين رئيسيين هما سلامة الأرواح والممتلكات في البحر ومنع تلوث البيئة البحرية من السفن، وسلامة الأرواح والممتلكات في البحر هي سلامة السفن في الجوانب التكنولوجية والتشغيلية وسلامة الملاحة والأشخاص (Kopacz, 2001).

ومن أجل ضمان سفنا صالحة للإبحار فإن هناك جهات منوط بها تحقيق ذلك وهي كالآتي:

1-4-3 السلطات البحرية بإدارتها المختلفة

للسلطات والإدارات البحرية نظام يتم من خلاله تطبيق الأدوات والمعايير الدولية والوطنية للسلامة البحرية على السفن التي ترفع العلم الوطني أو السفن التي تزور الموانئ الوطنية أو التي تمر بالمياه المختلفة وكذلك على الموانئ الوطنية والجهات التي لها أنشطة في المجال البحري، وهذه الجهات هي دولة العلم وسلطة رقابة الميناء والدولة وسلطة الموانئ Ports Authority.

إن نظام النقل البحري المستدام يتطلب إدارات منظمة تنظيماً جيداً تتعاون دولياً وتعزز الامتثال للمعايير العالمية تدعمها مؤسسات ذات خبرة فنية ذات صلة مثل هيئات التصنيف (IMO, 2013)، فمسؤولية مراقبة امتثال السفن للمعايير الدولية للسلامة ومنع التلوث وظروف المعيشة والعمل تقع على عاتق دولة العلم بالدرجة الأولى وتضمن دولة العلم اكتمال وكفاءة عمليات التفتيش والمسح التي يتم إجراؤها لإصدار الشهادات ذات الصلة (Bellefontaine, 2018).

سلطة رقابة الميناء وهي عمليات تفتيش السفن الأجنبية التي تزور ميناء بلد آخر يتمثل دورها في تحديد مستوى امتثال تلك السفن للاتفاقيات الدولية ذات الصلة التي تحكم السلامة البحرية ومكافحة التلوث البحري وظروف معيشة وعمل البحارة على متن السفن بهدف نهائي هو إزالة السفن المتدنية المستوى Sub-standard ships (Usoro, 2014).

وتلعب الدولة الساحلية دوراً رئيسياً في التنظيم والتطبيق البحري العالمي وهي مكملة لدور دولة العلم وسلطة رقابة الميناء ولها أهمية قصوى في ضمان السلامة والنظام في البحر بما في ذلك حماية البيئة البحرية والحفاظ على الموارد الحية وغير الحية للمحيطات (Warner, 2015).

وبالنسبة لسلطات الموانئ ولكونها جهازاً عاماً فهي مسؤولة عن التقيد بالاتفاقيات والقوانين المتعلقة بالسلامة والأمن العام والبيئة والملاحة والرعاية الصحية وهي تقوم بإصدار اللوائح الداخلية للميناء والتي تتضمن العديد من القواعد واللوائح فيما يتعلق بسلوك السفن في الميناء، واستخدام مناطق الميناء، وغيرها من القضايا (Mundial, 2007).

2-4-3 هيئات التصنيف المعتمدة Classification Society

تعد هيئات التصنيف Classification Society أو المنظمات المعتمدة (ROs) واحدة من المنظمات الرئيسية التي تعزز أعلى المعايير في سلامة السفن وجودة صناعة النقل البحري لأنها تخدم صناعة الشحن كنظام

تنظيمي داخلي، وهي تلعب دوراً مهماً في الحفاظ على سلامة السفن ومنع التلوث، ويهدف تصنيف السفن إلى ضمان بقاءها صالحة للعمل من يوم التسليم عند إصدار شهادة التصنيف الأولى حتى يتم إخراج السفن من الخدمة (Goh, 2014).

وقد اعتمدت المنظمة البحرية الدولية مدونة إلزامية تنظم عمل المنظمات المعتمدة وسميت (RO Code) ويزود هذا الكود دول العلم بمعايير للإشراف على تلك المنظمات وتقييمها والإذن لها وتوضيح مسؤولياتها، وتم اعتماد هذا الكود من أجل جمع جميع المتطلبات للمنظمات المعتمدة في قانون إلزامي واحد للمساعدة في تحقيق التنفيذ العالمي المتسق لأدوات المنظمة البحرية الدولية ولتقييم المنظمات، وتم الاعتماد بموجب القرارين MEPC.237 (65) و MSC.349 (92) ودخل حيز التنفيذ في 1 يناير 2015 (IMO, 2019).

يأتي دور هيئات التصنيف أو المنظمات المعتمدة كونها تنوب عن دول العلم في إجراء العديد من عمليات التفتيش والمسوحات للسفن والتي تتطلبها الاتفاقيات الدولية مثل SOLAS و MARPOL وغيرها بناء على قرار تفويض صادر عن تلك الدول، وعلى الرغم من أن دول العلم قد فوضت واجباتها إلى هيئات التصنيف فإن المسؤولية النهائية عن هذا التفويض يقع على عاتق دولة العلم وبالتالي فإن RO تنفذ المهمة المفوضة وفقاً للسلطة المعنية بناءً على الاتفاق المبرم مع ضرورة أن يتوافق مع المعايير الدولية (Syafiuddin, 2016)، وتظل العلاقة التي تربط بين هيئات التصنيف والإدارة البحرية ذات تأثير عميق للغاية في مجال صناعة النقل البحري، مما حدا بالمجتمع البحري متمثلاً في الأمم المتحدة إلى عقد معاهدات لتحكم هذه العلاقة وتجعل لها مسار يصب في مصلحة رفع معايير السلامة وحماية البيئة البحرية من التلوث، وعلى سبيل المثال وليس الحصر معاهدة الأمم المتحدة لتسجيل السفن (UNCROS) التي تربط بين دولة العلم (Flag State) وهيئات الإشراف والتصنيف (RO) ومالك السفينة. (شريف، 2010)

إن دور جمعيات التصنيف في جودة صناعة النقل البحري أمر أساسي ومع ذلك يُقال إن هيئات التصنيف لا تقوم دائماً بعملها بشكل صحيح كما هو متوقع على الرغم من التأكيد على أن هيئات التصنيف هي هيئات غير هادفة للربح، إلا أنه تتقاضى أجرًا من قبل مالك السفينة، وتوجد منافسة بين الهيئات المختلفة وفي كثير من الحالات تتعرض لضغوط من أصحاب السفن من أجل المعايير الأدنى المطبقة على سفنهم وبعض الهيئات تقدم تنازلات، وإدراكاً لهذه المشكلات، أنشأت الرابطة الدولية لجمعية التصنيف The International Association of Classification Societies (IACS) برنامجاً للجودة، يهتم بأنظمة الجودة الداخلية لأعضائها وكذلك مع أنظمة للتدقيق والتوثيق (Li, 2000).

تم تأسيس الرابطة الدولية لجمعيات التصنيف IACS في عام 1968 وكانت أهدافها هي الحفاظ على المعايير وتطويرها لتحقيق سلامة السفن والحد من التلوث، وفي عام 1969 منحت المنظمة البحرية الدولية IACS وضع

استشاري، وهي المنظمة غير الحكومية الوحيدة التي تتمتع بمركز مراقب في المنظمة البحرية الدولية (Goh, 2014).

تقدم هيئات الإشراف والتصنيف خدمات أخرى بالإضافة للخدمات الأساسية لها كونها تمتلك خبراء في المجال البحري، ومن تلك الأعمال الخدمات الاستشارية للعاملين في صناعة النقل البحري وهي تشمل خدمات المواصفات والإشراف، تحليل الوقود ومواد التشحيم، تقييم المخاطر وإدارتها، التحقيقات الفنية للحوادث، التدريب وخدمات الاستجابة لحالات الطوارئ مثل الحرائق أو التصادم (Goh, 2014).

3-4-3 مذكرات التفاهم الخاصة بسلطات رقابة الميناء للدول

يحق للدول تفتيش السفن الأجنبية التي تزور موانئها لضمان عدم وجود نقص بما في ذلك ما يتعلق بالظروف المعيشية وسلامة موظفي السفن وإلزام السفن بالإصلاح قبل السماح لهم بالإبحار، وإجراءات سلطة رقابة الميناء هي تدابير مكملة لسيطرة دولة العلم (IOMOU, 2019).

اعتمدت المنظمة البحرية الدولية القرار رقم (17) A682 لعام 1991 من أجل تعزيز التعاون الدولي والإقليمي في رصد وإنفاذ متطلبات السلامة، والذي يشجع في تطبيق تدابير سلطة رقابة الميناء PSC في جميع أنحاء العالم لمنع وإزالة تشغيل السفن المتدنية المستوى Substandard Ship ، وبالتالي المساهمة بشكل كبير في السلامة البحرية ومنع التلوث، وحث القرار الحكومات على النظر في إبرام اتفاقات إقليمية بشأن تطبيق تدابير سلطة رقابة الميناء بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية وتقديم معلومات عن أي من هذه الاتفاقيات الإقليمية المبرمة والإجراءات المتخذة لتنفيذ أحكامها (Usoro, 2014).

جاء قرار المنظمة البحرية بعد نجاح مذكرة تفاهم باريس التي أنشئت في العام 1982م وهو ما شجع الدول على توقيع مذكرات تفاهم Memorandum of Understanding (MoU) مختلفة لتعزيز عمل سلطة رقابة الميناء بينها. إن نظام سلطة رقابة الميناء الإقليمي الفعال والمستدام يحرم السفن المتدنية من العمل في منطقتهم، والعكس يحصل مع المناطق التي تكون فيها سلطة رقابة الميناء ضعيفة حيث يزيد تركيز السفن دون المستوى في المنطقة ويرى مالكو السفن تلك المناطق ملاذاً آمناً لسفنهم دون المستوى، وتعاني تلك المنطقة من الحوادث البحرية المرتفعة التي تؤدي إلى إلحاق الضرر بالبيئة البحرية وفقدان الأرواح والممتلكات، إضافة إلى التداعيات الأخرى وهي زيادة أقساط التأمين، وارتفاع معدلات الشحن، وعدم كفاية القوى العاملة البحرية المؤهلة، وصعوبة الحصول على التصنيف حسب جمعيات التصنيف (Usoro, 2014).

الاتفاقيات الإقليمية لسلطة رقابة الميناء الموجودة حالي هي مذكرات تفاهم أوروبا وشمال الأطلسي (مذكرة تفاهم باريس)، آسيا والمحيط الهادئ (مذكرة تفاهم طوكيو)، أمريكا اللاتينية (مذكرة تفاهم أمريكا اللاتينية)، الكاريبي (مذكرة تفاهم الكاريبي)، غرب ووسط إفريقيا (مذكرة تفاهم أبوجا)، منطقة البحر الأسود (مذكرة تفاهم البحر الأسود)، البحر المتوسط (مذكرة تفاهم البحر المتوسط)، المحيط الهندي (مذكرة تفاهم المحيط الهندي)، ومذكرة التفاهم بالرياض، إضافة لخر سواحل الولايات المتحدة (IMO, 2019).

1-3-4-3 إحصاءات السفن المخالفة بحسب مذكرات التفاهم

تنشر مذكرات التفاهم المختلفة للإحصاءات والبيانات لعمليات التفتيش على السفن الأجنبية من قبل الدول الأعضاء فيما يخص سلطة رقابة الميناء مساهمة منها في تحسين صناعة النقل البحري وإيضاحاً لدور مذكرات التفاهم في تحقيق السلامة البحرية ومكافحة الشحن دون المستوى. يوضح الجدول رقم (2-3) إحصائيات عام 2018م لمذكرات تفاهم باريس وطوكيو وهما أول مذكرتين وأشهرهم، وأيضاً إحصاءات مذكرة تفاهم المحيط الهندي كون الجمهورية اليمنية – منطقة الدراسة – عضو فيها.

جدول رقم (3-3) إحصائيات عام 2018م لمذكرات التفاهم في باريس وطوكيو والهندي

مذكرة التفاهم	عدد عمليات التفتيش	عدد السفن التي بها مخالفات	عدد المخالفات	عدد عمليات الاحتجاز للسفن	نسبة الاحتجاز لإجمالي السفن
مذكرة تفاهم باريس	17,952	9,368	40,368	566	3.2 %
مذكرة تفاهم طوكيو	31,589	18,091	73,441	934	2.96 %
مذكرة تفاهم المحيط الهندي	5697	2856	11847	252	4.42 %

المصدر: مذكرات التفاهم في باريس وطوكيو والمحيط الهندي وتجميع الباحث (2019)

ولبيان واقع الجمهورية اليمنية ضمن دول مذكرة تفاهم المحيط الهندي نستعرض إحصاءات السنوات من 2010 وحتى 2018 بحسب التقارير السنوية لمذكرة تفاهم المحيط الهندي، حيث توضح إحصائيات عمليات التفتيش البحري لليمن بحسب المذكرة بأن السنوات الأخيرة 2016-2017-2018م لم يعد هناك أي معلومات عن اليمن، بينما في السنوات من 2010 وحتى 2015 فإن عمليات سلطة رقابة الميناء لليمن في هبوط، ويوضح الجدول رقم (2-4) عمليات التفتيش البحري لليمن من 2010 وحتى 2019.

جدول رقم (3-4) عمليات التفتيش لسلطة رقابة الميناء اليمنية من عام 2010 وحتى 2019

العام	عدد السفن التي تم الحجز عليها	عدد المخالفات أو العيوب	عدد السفن التي بها مخالفات	عدد السفن التي تم التفتيش عليها
2019	0	5	2	6
2018	-	-	-	-
2017	-	-	-	-
2016	-	-	-	-

2015	29	5	17	0
2014	101	20	93	0
2013	53	13	56	0
2012	131	49	189	0
2011	157	47	152	0
2010	217	40	146	0

المصدر: مذكرة تفاهم المحيط الهندي وتجميع الباحث (2020)

ورغم أنه توجد عمليات تفتيش خلال السنوات من 2016 وحتى 2018 بحسب ما وضعه تقرير الهيئة العامة للشئون البحرية بالمكلا الذي سنعرضه في الفصل الثالث غير أنه من المتوقع أن تلك العمليات لم ترسل لمذكرة تفاهم المحيط الهندي حتى يتم عرضها ضمن الإحصائيات لعمليات سلطة رقابة الميناء للدول. وأما من ناحية أغلب المخالفات الموجودة على السفن التي تم تفتيشها من قبل الدول الأعضاء في مذكرة تفاهم المحيط الهندي خلال فترة الخمس السنوات الأخيرة من 2014 وحتى 2018 فيوضحها الجدول رقم (5-2)

جدول رقم (5-3) المخالفات للسفن التي تفتيشها في موانئ مذكرة تفاهم المحيط الهندي للفترة من 2014 وحتى 2018

2018	No. of Deficiencies	Deficiency %	2017	No. of Deficiencies	Deficiency %
Safety of Navigation	1622	13.69%	Safety of Navigation	2013	15.37%
Fire safety	1427	12.05%	Fire safety	1685	12.86%
Life saving appliances	1025	8.65%	Life saving appliances	1259	9.61%
Working Conditions	895	7.55%	Water/Weather tight conditions	864	6.6%
Water/Weather tight conditions	778	6.57%	Propulsion and auxiliary achinery	732	5.59%
Total: 11847			Total: 13099		
2016	No. of Deficiencies	Deficiency %	2015	No. of Deficiencies	Deficiency %
Safety of Navigation	2317	15.62%	Safety of Navigation	2255	15.13%
Fire safety	1961	13.22%	Fire safety	2057	13.8%

Life saving appliances	1569	10.58%	Life saving appliances	1493	10.02%
Water/Weather tight conditions	880	5.93%	Emergency Systems	846	5.68%
Propulsion and auxiliary machinery	809	5.46%	Water/Weather tight conditions	778	5.22%
Total: 14830			Total: 14907		
2014	No. of Deficiencies	Deficiency % age	2014	No. of Deficiencies	Deficiency % age
Safety of Navigation	2626	15.58%	Working Conditions	916	5.43%
Fire safety	2474	14.68%	Water/Weather tight conditions	888	5.27%
Life saving appliances	1710	10.14%	Total: 16856		

المصدر: مذكرة تفاهم المحيط الهندي (2019)

4-4-3 شركات التأمين على السفن

تضطلع شركات التأمين بدور مباشر ضمن الجهات المنوط بها المساهمة في تطبيق وتحقيق المعايير الدولية للسلامة البحرية من خلال التشريعات البحرية الدولية، فشركات التأمين في الأصل تعمل فحوصاتها ومسوحاتها من أجل قبول سفن مستوفية للمتطلبات الدولية حتى لا تكبدها خسائر كبيرة بسبب الحوادث.

إن شركات التأمين ليس لها سلطة تشريعية ولكنها تؤثر على السلامة البحرية ويعتبر التأمين البحري ونوادي الحماية والتعويض P & I من ضمن الأدوات الاقتصادية لتطبيق السلامة البحرية (Kuronen, 2009)، إذ يحتاج مكتب التأمين إلى معرفة تفاصيل السفينة التي يتم التأمين عليها عندما تم بناؤها وأين ومن بناءها، ومجتمع التصنيف وحالة التصنيف، ومالك السفينة ومديرها وكذلك أصحابها السابقين والمديرين (Visvikis, 2017).

ترفض شركات التأمين أي سفينة تعاني من مشاكل خطيرة، بينما في الحالات الأقل خطورة قد يتم تعليقها حتى يتم الإصلاح وسترفض بعض أندية الحماية تجديد دخول السفينة لأنديتها إذا كانت تخل بمتطلبات الإصلاح (Carden, 2006)، ويمكن التمييز بين ثلاثة أنواع رئيسية من التأمين أولاً، حماية ضد الأضرار التي لحقت بالسفينة نفسها والتي يتم تنفيذها من خلال تأمين الهيكل والآلات (H&M) hull and machinery وثانياً يحتاج مالك السفينة إلى تغطية للالتزامات والتي يمكن تكبدها فيما يتعلق بتشغيل السفينة وعادةً ما تكون في شكل غطاء

حماية وتعويض (P&I) protection and indemnity وثالثًا قد تكون هناك حاجة إلى تأمين فقدان التآجير لتوفير التعويض عن فقدان الدخل في حالة وقوع إصابة (LoH) (Visvikis, 2017).

تعد أندية الحماية والتعويض اليوم واحدة من أهم أنواع الشركات المتخصصة وهي واحدة من أهم أدوات السلامة في صناعة النقل البحري الدولي سواء فيما يتعلق بالطاقم أو فيما يتعلق بتشغيل السفينة فهي تعمل كضمان من طرف ثالث وتغطية لأصحاب السفينة في نطاق مثل التلوث البحري والحجر الصحي وما إلى ذلك (Amir, 2017) ويمكن استخدام دور أندية الحماية والتعويض لمعالجة مشكلة الشحن المتدني Substandard shipping من خلال التمييز المالي ضد السفينة دون المستوى بسبب المخاطر الإضافية التي تجلبها تلك السفن وهو ما سينعكس في أقساط أعلى يدفعها مشغلوا تلك السفن وبالعكس فسيتم تخفيض تكاليف التأمين للسفن الأقل خطورة (Carden, 2006).

1-4-4-3 التأمين البحري الإلزامي على السفن

أصبح التأمين البحري الإلزامي على مدار نصف القرن الماضي لتغطية مسؤولية مالك السفينة أو المشغل متطلبًا قانونيًا شائعًا بشكل متزايد لا سيما فيما يتعلق بمسؤولية التلوث وظهر أول مثال بارز للتغطية الإلزامية للتأمين في الاتفاقية الدولية للمسؤولية المدنية عن أضرار التلوث النفطي لعام 1969 (CLC) ويستند نظام المسؤولية في CLC إلى مسؤولية صارمة بغض النظر عن أي خطأ أو إهمال من جانب صاحب السفينة (Visvikis, 2017).

تفرض الاتفاقية مسؤولية مثل هذا الضرر على مالك السفينة التي تسرب منها الزيت الملوثة أو خرج منها، وتشترط الاتفاقية على السفن التي تغطيها الحفاظ على التأمين أو أي ضمان مالي آخر بمبالغ تعادل المسؤولية الكاملة للمالك عن حادثة واحدة. وقد تم تبني الاتفاقية أو اعتمادها في 29 نوفمبر 1969 ودخلت حيز التنفيذ في 19 يونيو 1975، وتم استبدالها ببروتكول عام 1992 الذي اعتمد في 27 نوفمبر 1992 ودخل حيز التنفيذ في 30 مايو 1996 (IMO, 2019).

5-3 معايير السفن وإصدار الشهادات

تقع مسؤولية مراقبة امتثال السفن للمعايير الدولية للسلامة البحرية ومنع التلوث وظروف المعيشة والعمل على عاتق دول العلم بالدرجة الأولى حيث تضمن دول العلم اكتمال وكفاءة عمليات التفتيش والمعاينات التي يتم إجراؤها على السفن من أجل إصدار الشهادات (Froholdt, 2018).

وتعد عمليات المعاينة التي تتم على السفن من عناصر التطبيق الرئيسية لدولة العلم للمعايير البحرية الدولية وهي المعاينات الأولية والدورية والمتوسطة والسنوية والتي تكون في المقام الأول تحت اتفاقيتي SOLAS و MARPOL (Mukherjee, 2013).

إن عمليات التفتيش والمعاينة تتم بواسطة ضباط إدارات دولة العلم أو المنظمات المعتمدة ROs من أجل إصدار الشهادات التي تثبت أن السفن قد صممت وصنعت وتمت صيانتها تدار وفقا لمتطلبات اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية IMO (2019, IMO).

وقد اعتمدت المنظمة البحرية الدولية (IMO) في فبراير 2000 نظام معاينة منسق للسفن Harmonized System of Survey and Certification (HSSC) من أجل التخفيف من المشاكل الناجمة عن مواعيد المعاينة والفواصل الزمنية التي تغطي لوائح الشحن الدولية (Dasgupta, 2019).

وبحسب إرشادات المعاينة وفقا للنظام المنسق HSSC والذي أصدرته الجمعية العمومية للمنظمة البحرية بالقرار رقم (29) A.1104 وتم اعتماده في ديسمبر 2015 فإن المعاينات خمسة أنواع هي المعاينة الأولية Initial surveys والمعاينة الدورية Periodical surveys ومعاينة التجديد Renewal surveys والمعاينة المتوسطة Intermediate surveys والمعاينة السنوية Annual surveys والمعاينة على الجزء السفلي من قاع السفينة ship's bottom والمعاينة الإضافية Additional surveys (IMO, 2015).

ويأتي دور سلطة رقابة الميناء PSC لمعالجة القصور من قبل دول العلم وهيئات التصنيف وملاك السفن حيث ينظر إلى PSC على أنها شبكة أمان مصممة للتعويض عن أوجه القصور في مالك السفينة والدولة وهيئة التصنيف والجهات الفاعلة الأخرى وبموجبها تتمتع الدول بصلاحيات فحص السفن الأجنبية التي تدخل موانئها أو محطاتها. (Mukherjee, 2013)

6-3 أنواع السفن وفقا لتصنيفاتها بالتشريعات البحرية

يتم تقسيم السفن وفقا والتشريعات البحرية الدولية إلى سفن تخضع للتشريعات البحرية أي أنها تدخل ضمن السفن التي يتطلب تطبيق التشريعات عليها وسفن أخرى لا يتطلب تطبيق التشريعات الدولية عليها أي تدخل ضمن السفن المعفاة، وسنتناول هنا هذا التقسيم وفقا لأهم معاهدة بحرية وهي الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS74

1-6-3 تقسيم السفن وفقا لاتفاقية SOLAS

بحسب اللائحة الأولى من الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار فإن السفن التي تنطبق عليها الاتفاقية هي السفن التي تقوم برحلات دولية، وقد عرفت الاتفاقية الرحلة الدولية بأنها أي رحلة من بلد تنطبق عليه الاتفاقية إلى ميناء يقع خارج ذلك البلد، أو بالعكس.

واستثنت من تطبيق الاتفاقية بحسب اللائحة الثالثة السفن الحربية وناقلات الجنود وسفن البضائع التي تقلّ حمولتها الإجمالية عن 500 طن والسفن غير المجهزة بوسائل الدفع الميكانيكي والسفن الخشبية البدائية الصنع ويخوت النزهة التي لا تقوم بأي نشاط تجاري وسفن الصيد

كما عرفت الاتفاقية بعضا من أنواع السفن وهي كالتالي :

سفينة الركاب: هي سفينة تحمل أكثر من اثني عشر راكباً.

سفينة البضائع: هي أي سفينة بخلاف سفينة الركاب.

الناقلة الصهريجية: هي سفينة بضائع مبنية أو معدلة لنقل بضائع سائلة سائبة قابلة للاشتعال.

سفينة الصيد: هي سفينة تُستخدم في صيد الأسماك أو الحيتان أو الفقمة أو أفراس البحر أو غيرها من الموارد البحرية الحية.

السفينة النووية: هي سفينة مزودة بمولد طاقة نووية (IMO, 1974).

1-1-6-3 السفن الخشبية

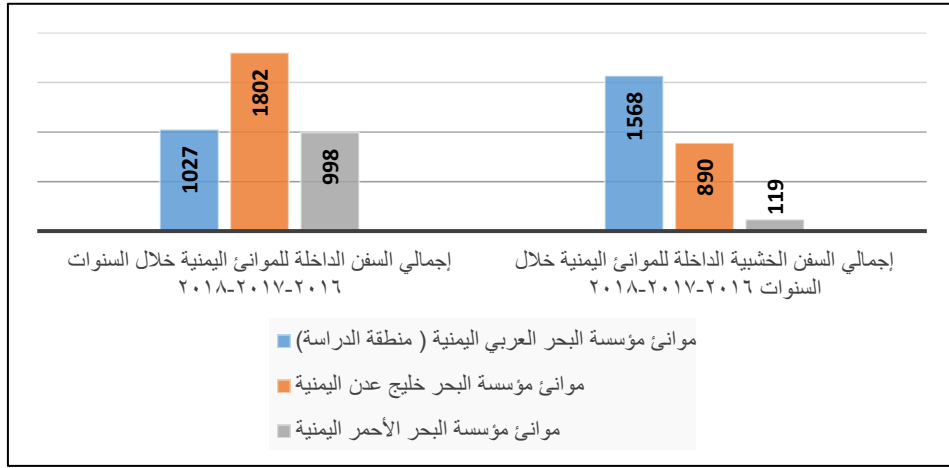
كما سبق فإن الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار استثنت بعض السفن من تطبيق الاتفاقية عليها ومن تلك السفن المستثناة هي السفن الخشبية بدائية الصنع، وهذه السفن لها نشاط كبير في الموانئ اليمنية خاصة الموانئ اليمنية التجارية التي تطل على البحر العربي (منطقة الدراسة) ويوضح الجدول رقم (2-6) عدد السفن الخشبية التي دخلت الموانئ اليمنية مقارنة بالسفن التي ينطبق عليها التشريعات البحرية.

جدول رقم (3-6) إحصائية بالسفن التي دخلت الموانئ اليمنية خلال السنوات 2016-2017-2018

النشاط	العام	موانئ مؤسسة البحر العربي اليمنية	موانئ مؤسسة البحر خليج عدن اليمنية	موانئ مؤسسة البحر الأحمر اليمنية
السفن الخاضعة للتشريعات البحرية الدولية	2016	411 سفينة	482 سفينة	346 سفينة
	2017	347 سفينة	619 سفينة	365 سفينة
	2018	269 سفينة	701 سفينة	287 سفينة
الإجمالي للسفن خلال ثلاث سنوات		1027	1802	998
السفن التقليدية (السفن الخشبية) الغير خاضعة للتشريعات البحرية الدولية	2016	516 سفينة	390 سفينة	53 سفينة
	2017	468 سفينة	266 سفينة	41 سفينة
	2018	584 سفينة	234 سفينة	25 سفينة
الإجمالي للسفن خلال ثلاث سنوات		1568	890	119

المصدر: مؤسسات الموانئ اليمنية وتجميع الباحث (2019)

والشكل رقم (2-1) يوضح النشاط للسفن الثلاث بحسب نوع السفن التي استقبلتها الموانئ.



شكل رقم (1-3) إجمالي عدد السفن التي استقبلتها الموانئ اليمنية للسنوات 2016-2018
المصدر: مؤسسات الموانئ اليمنية وتصميم الباحث (2019)

يلاحظ أن موانئ مؤسسة موانئ البحر العربي اليمنية (منطقة الدراسة) هي أكثر المناطق استقبالا للسفن الخشبية حيث بلغ العدد (1568) سفينة خشبية خلال ثلاث سنوات مقارنة بـ (1027) سفينة غير خشبية خلال نفس الفترة رغم أن هذه السفن أي الخشبية لا تخضع لاتفاقية SOLAS والإدارة البحرية اليمنية (الهيئة العامة للشئون البحرية) تستثنيها من عمليات التفتيش البحري لعدم وجود لائحة وطنية معتمدة تنظم عمل هذه السفن، لذلك رأت الدراسة أن يتم التركيز على جوانب السلامة البحرية لهذه السفن أيضا والتي تعد من ضمن عمل الإدارة البحرية اليمنية.

تعرف هذه السفن في المجتمع المحلي بحضرموت باسم الساعية أو السنوق وهي أسماء تطلق على أي سفينة صنعت من الخشب والمسمار وتحمل بضائع بكميات كبيرة وتجوب البحار وتسمى أيضا سفينة شراعية ويطلق عليها بالإنجليزية (DHOW). (اليزيدي، 2017)

واستمرت السواعي الشراعية التي ترسو بميناء المكلا إلى أواخر الخمسينات من القرن العشرين وبدأ عصر جديد بإضافة المحركات وهو ما ساهم في سرعة السفن الخشبية، وازدهرت هذه السفن في السبعينات والثمانينات والتسعينات من القرن المنصرم ووصلت حمولتها إلى 1000 طن و1500 طن وفي الآونة الأخيرة بلغت 2000 طن. (اليزيدي، 2017)

وبحسب تقرير الإدارة البحرية بمنطقة الدراسة – الهيئة العامة للشئون البحرية بحضرموت – فإنه توجد سفن خشبية مسجلة لدى الهيئة العامة للشئون البحرية وتفرض عليها الهيئة بعض التزامات السلامة بحسب حجمها ونوعها وفقا للائحة داخلية قام بإعدادها عدد من المفتشين بالهيئة- لكنها لائحة غير معتمدة -، أما تفتيشها فيقتصر على أنه إذا حصل حادث أو تم الاشتباه أن السفينة تهدد الملاحة والسلامة البحرية. (MAA-MUKALLA, 2019)

بعد الاستعراض السابق للأدوات التشريعية الدولية لصناعة النقل البحري الدولي الخاصة بالسلامة البحرية والجهات التي تضطلع بدور وضع المعايير والتشريعات البحرية الدولية والركائز التشريعية الدولية المنظمة لعمل

صناعة النقل البحري الدولي بدء باتفاقية قانون البحار 1982 ومرورا باتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية، ودور الجهات المنوط بها تحقيق وتطبيق التشريعات البحرية الدولية وهي السلطات والإدارات البحرية وهيئات التصنيف ومذكرات التفاهم لمراقبة دولة الميناء، وتوضيح أنواع السفن وفقا وعلاقتها بالتشريعات البحرية الدولية، كان لزاما الحديث عن التشريعات البحرية الوطنية اليمنية ونلخص ذلك في الآتي :

4- التشريعات البحرية الوطنية للقطاع البحري باليمن

تختلف مكانة الاتفاقيات الدولية من دولة لأخرى بحسب موقفها من العلاقة بين القانون الدولي والقانون الوطني فهناك دول تعطي الاتفاقيات أولوية سمو على دساتيرها الوطنية أو قيمة أعلى من تشريعاتها العادية وأقل من الدستور أو قيمة مساوية لتشريعاتها العادية وأقل من الدستور أو قيمة مساوية لتشريعاتها وهناك دول لم تتضمن دساتيرها تحديدا مكانة الاتفاقيات الدولية في نظامها القانوني.

وبالنسبة لليمن فقد كانت هناك دلالة واضحة في دستور الجمهورية اليمنية لعام 1994 وتحديدا المادة السادسة منه على التزام الجمهورية اليمنية بتنفيذ التزاماتها من الاتفاقيات والمعاهدات الدولية التي صادقت عليها (العراسي، 2015).

وتعتمد فاعلية وكفاءة الإدارة البحرية اعتمادًا كبيرًا على مدى التزامها وتزامنها مع التشريعات البحرية الوطنية، التي تمت صياغتها والتي بالتأكيد يجب أن تتضمن القواعد والمعايير والالتزامات الدولية المقبولة عمومًا والتي قبلتها الدولة (Li, 2000)، ويتمثل دورها في تنفيذ قواعد وأنظمة السلامة البحرية الدولية والوطنية من خلال التشريعات الوطنية (Belete, 2018).

1-4 القانون البحري اليمني

القانون رقم (15) لسنة 1994م بشأن القانون البحري هو القانون الذي يحدد العلاقات القانونية على استخدام الدول للبحار وعلى ضوء ذلك فإنه يتناول كافة الأنشطة البحرية المختلفة، ووضع مبادئ توجيهية للأعمال التجارية والبيئية وإدارة الموارد الطبيعية البحرية، وتعتبر اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 UNCLOS المرجع الرئيسي للقانون البحري اليمني (قعيل، 2018).

ويهدف نشاط الهيئة العامة للشئون البحرية كجهة بحرية مختصة إلى تنفيذ مهام الدولة في مجال الشئون البحرية وفقاً للقوانين والتشريعات النافذة ذات الصلة ومنها القانون البحري رقم (15) لسنة 1994م (MAA, 2019).

يتناول القانون البحري تنظيم أدوات الملاحة البحرية ويحدد طبيعتها القانونية وتنظيم جنسيتها والحقوق الواردة عليها ويحدد المركز القانوني لأشخاص الملاحة البحرية وهم الأشخاص الذين يساهمون في إنجاز الرحلات البحرية مثل مجهزة السفينة والطاقم ومقاوم الشحن وينظم أوجه الاستغلال التجاري للبيئة البحرية والنقل البحري للبضائع والأشخاص، وينظم أيضا الآثار الناتجة عن الكوارث البحرية وغيرها من الحوادث والمساعدة والإنقاذ والتأمين وغيرها، وكل ذلك تضمنه القانون البحري اليمني (البوصى، 2005).

ومما جاء في القانون بأنه يحق للجهة البحرية المختصة - وهي الهيئة العامة للشئون البحرية- أن تتخذ الإجراءات القانونية في حالة انتهاك سفينة أجنبية للقوانين فيما يتعلق بسلامة الملاحة كما أنه لا يجوز للسفينة لها أن تبحر من أحد الموانئ اليمنية أو توجد بالمياه الإقليمية ان لم يتوفر فيها شروط السلامة طبقاً لأحكام الاتفاقيات الدولية النافذة في الجمهورية والخاصة بسلامة الأرواح في البحار وخطوط الشحن وحماية البيئة البحرية من التلوث.

وبالنسبة للسفن التي ترفع العلم اليمني فإنه لا يجوز لها أن تبحر إلا إذا حصلت على ترخيص ملاحية يتم منحه بعد معاينة السفينة والتحقق من صلاحيتها للملاحة وكذا توفر سائر الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح النافذة (القانون البحري اليمني، 1994).

2-4 تشريعات السلامة البحرية والحفاظ على البيئة البحرية

قامت اليمن ممثلة بالهيئة العامة للشئون البحرية بالتصديق على معاهدات السلامة البحرية المذكورة في الجدول رقم (3-8) إيماناً منها بأهمية تلك المعاهدات والاتفاقيات التي من شأنها تحقيق السلامة البحرية للأرواح والممتلكات (قعييل، 2018).

جدول رقم (1-4) تشريعات السلامة البحرية والحفاظ على البيئة البحرية المنضمة إليها اليمن

م	المعاهدة / الاتفاقية	تاريخ التصديق	تاريخ الإيداع
1	المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحار SOLAS, 74	-----	6.3.1979
2	قواعد اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحار COLREG,72	-----	6.3.1973
3	المعاهدة الدولية لخطوط التحميل LOAD LINES.1966	-----	6.3.1979
4	المعاهدة الدولية الخاصة بالبحث والإنقاذ البحري SAR,1979	26.3.2008	لم يتم الإيداع
5	معاهدة تسهيل حركة الملاحة الدولية FAL,1965	-----	6.3.1979
6	المعاهدة الدولية للإنقاذ SALVAGE,1989	27.7.2008	23.9.2008
7	المعاهدة الدولية المتعلقة بالتدخل في أعالي البحار في حال وقوع حوادث مسببة للتلوث الزيتي INTERVENTION,1969	-----	6.3.1979
8	المعاهدة الدولية الخاصة بالاستعداد والتصدي والتعاون لحوادث التلوث بالمواد الضارة والسامة OPRC,2000	22.12.2012	10.5.2013
9	المعاهدة الدولية بشأن المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث الزيتي CLC,1969	تم الإلتحاق منها والاكتمال بإيداع على بروتوكول 1976 والتصديق والإيداع للبروتوكول 1992 المعدل للاتفاقية في 2006	

المصدر : (قعييل، 2018)

ومن ناحية حماية البيئة البحرية فإن الهيئة العامة للشئون البحرية هي الجهة البحرية المختصة لتنفيذ قانون

حماية البيئة البحرية من التلوث رقم (16) لسنة 2004م (MAA, 2019).

ويتضمن هذا القانون مواداً وضعت وفقاً لما تضمنته المعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن MARPOL 73 وهي المرجع التشريعي لقانون حماية البيئة البحرية اليمنية (قعييل، 2018).

كما أن هناك مجموعة من القرارات الوطنية لتنظيم عمل إدارة السلامة البحرية اليمنية وهي موضحة في الجدول رقم (3-10):

جدول رقم (2-4) قرارات محلية يمنية لتنظيم عمل السلامة وحماية البيئة البحرية

م	القرار
1	قرار وزير النقل رقم (62) لعام 2004 م بشأن اللائحة التنظيمية للهيئة العامة للشئون البحرية
2	قرار وزير النقل رقم (36) لعام 2007م بشأن لائحة تنظيم أعمال المسح البحري التجاري للسفن والبضائع
3	قرار وزير النقل رقم (66) لسنة 2007م بشأن لائحة تنظيم إجراءات منع التلوث الزيتي من السفن
4	قرار وزير النقل رقم (67) لسنة 2007م بشأن لائحة تنظيم إجراءات منع التلوث بالمواد الضارة السائلة السائبة من السفن
5	قرار وزير النقل رقم (68) لسنة 2010م بشأن لائحة تنظيم إجراءات منع التلوث بالمواد المؤذية المنقولة بحراً في عبوات
6	قرار وزير النقل رقم (69) لسنة 2007م بشأن لائحة تنظيم إجراءات منع التلوث من قاذورات مجارير السفن
7	قرار وزير النقل رقم (70) لسنة 2007م بشأن لائحة تنظيم إجراءات منع التلوث من قمامة السفن
8	قرار وزير النقل رقم (76) لسنة 2010م بشأن لائحة الرسوم المقررة في الهيئة العامة للشئون البحرية
9	قرار وزير النقل رقم (77) لعام 2010م بشأن نظام احتساب التعويضات البيئية عن حوادث التلوث البحري بالزيت
10	قرار وزير النقل رقم (78) لعام 2010م بشأن نظام احتساب التعويضات البيئية عن حوادث التلوث البحري بالمواد الضارة

المصدر: الهيئة العامة للشئون البحرية (2019)

3-4 التشريعات البحرية الوطنية فيما يخص الموانئ اليمنية

لتنظيم الموانئ البحرية اليمنية التجارية صدر القانون رقم (23) لسنة 2013م بشأن الموانئ البحرية من أجل وضع إطار قانوني تتمكن بموجبه سلطات الموانئ المختصة من الاضطلاع بمسئولياتها في تخطيط وبناء وصيانة وتشغيل وإدارة الموانئ، وتشجيع التنمية ومشاركة القطاع الخاص في توفير البنية الأساسية والتحتية للموانئ، وخدمات وتسهيلات الموانئ، وتسري أحكام القانون على جميع الموانئ البحرية التجارية اليمنية وجميع السفن والمراكب والقوارب وناقلات البضائع والمركبات والشركات والمؤسسات والأشخاص الذين يدخلون هذه الموانئ أو يستخدمونها (قانون الموانئ، 2013).

وقد أوضحت بعض مواد القانون المسئوليات المترتبة على سلطات الموانئ وإدارة السلامة البحرية والمتعاملين مع الموانئ ومن ذلك ما جاء في المادة (18) بأنه على كل مالك أو ربان أو وكيل سفينة يتقدم بطلب الحصول على

إذن للسفينة بدخول الميناء أن يضمن أن السفينة تلتزم بالحد الأدنى من المعايير التي يحددها هذا القانون، وقواعد وتعليمات الموانئ وكذا بأية شروط إضافية تحددها سلطة الموانئ المختصة وعلى جميع مستخدمي الميناء الالتزام بقواعد وتعليمات الموانئ فيما يتعلق بالسلامة والأمن في الميناء، كما جاء في المادة (24) بأنه يجب على ربان السفينة الحرص على عدم الإضرار بالبيئة البحرية أو تلويثها سواءً من السفينة أثناء وجودها في الميناء أو طاقمها (قانون الموانئ، 2013).

ومن مسؤوليات سلطة الموانئ بحسب القانون توفير مرافق استقبال مناسبة في الميناء من أجل استقبال نواتج النفايات الصادرة عن السفن، وإعداد وتنفيذ خطة لاستقبال النفايات ومناولتها والتخلص منها وفقاً للاتفاقيات الدولية، والقوانين النافذة وقواعد وتعليمات الموانئ، كما أن على سلطة الموانئ المختصة، والمشغل، إعداد خطط للطوارئ يتم اعتمادها من الجهة البحرية المختصة – الهيئة العامة للشئون البحرية - لمواجهة أية حادثة ممكن أن تتسبب في تلوث بحري وفقاً للقوانين النافذة وقواعد وتعليمات الموانئ (قانون الموانئ، 2013).

ومما سبق طرحه فإن هناك جملة من النتائج التي تم استخلاصها وعلى ضوء تلك النتائج والمعلومات المعروضة فإن هناك توصيات عبارة عن حلول لتطوير أداء الإدارة البحرية اليمنية بما يسهم في قيامها بمهامها وأهدافها والتي تصب في تحقيق السلامة البحرية في المياه اليمنية وللأسف اليمنية والأجنبية وحماية البيئة البحرية اليمنية.

5- النتائج

ومما سبق نستنتج الآتي:

- اليمن ورغم موقعه الجغرافي المتميز على البحر الأحمر وخليج عدن والبحر العربي والمحيط الهندي وامتداد شواطئه لأكثر من 2500 كم وإشرافه على باب المندب إلا أن القطاع البحري لم يلق الاهتمام الكافي خاصة مجالات السلامة البحرية في الموانئ والمياه اليمنية.

- تشرف على قطاع النقل البحري بالجمهورية اليمنية وزارة النقل ويتكون القطاع من الهيئة العامة للشئون البحرية (إدارة السلامة البحرية) ومؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية ومؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية ومؤسسة موانئ البحر العربي اليمنية وتشرف كل مؤسسة على عدد من الموانئ في نطاقها الجغرافي.

- الأسطول البحري اليمني مكون من 16 سفينة فقط أغلبها قاطرات بحرية TUGBOAT تعمل بالموانئ اليمنية.

- لا يوجد باليمن أية مؤسسات تعليمية بحرية تابعة للهيئة العامة للشئون البحرية .

- فرع الهيئة العامة للشئون البحرية بالمكلا (الحالة الدراسية) يغطي عمله ثلاثة موانئ تجارية واثنين موانئ نفطية وساحل يمتد لأكثر من (1232) كيلومتر ومع ذلك فالفرع يعاني من ضعف في الموارد البشرية والمادية.

- عمليات سلطة رقابة الميناء على السفن الأجنبية في منطقة الدراسة لا تنفذ إلا في ميناء المكلا وأما موانئ نشطون وسقطرى فلم تنفذ فيها أي عملية لعدم تواجد مفتشين بحريين فيها.
- منطقة الدراسة وهي الموانئ البحرية المطلة على البحر العربي تحصل بها حوادث بحرية لم تسجل لدى الهيئة لعدم تبليغ الهيئة ولعدم تواجدها في جميع موانئ المنطقة.
- نشاط السفن الخشبية بالموانئ اليمنية كبير ومع ذلك هي لا تخضع لعمليات التفتيش البحري وليس لدى الإدارة البحرية اليمنية لائحة معتمدة لتطبيق السلامة البحرية على هذه السفن رغم أنها سفنا تبحر في أعالي البحار بين اليمن والهند ودول الخليج وحمولتها الطنية تزيد عن 500 طنا بل تصل بعضها إلى 2000 طن.
- تعتبر المنظمة البحرية الدولية هي الجهة المنوط بها وضع المعايير للسلامة والأمن وحماية البيئة البحرية ويتمثل دورها في إنشاء إطار تنظيمي لصناعة النقل البحري الدولية.
- الشحن دون المستوى له أثر سلبي على صناعة النقل البحري ويشكل خطورة كبيرة وهو سبب للكثير من الحوادث البحرية.
- اتفاقيات المنظمة البحرية الدولية تتدرج ضمن ثلاث مجموعات رئيسية هي اتفاقيات تهتم بالسلامة البحرية وأخرى تهتم بمنع التلوث البحري وثالثة تهتم بالمسؤولية والتعويض.
- هناك جهات أخرى لها دور في تطبيق التشريعات البحرية الدولية إضافة للإدارات والسلطات البحرية وهي هيئات التصنيف ومذكرات التفاهم وشركات التأمين وغيرها.

6- التوصيات

بعد الاستعراض السابق فإن الباحث يوصي بالآتي:

- ضرورة تعزيز التعاون الشامل بين مؤسسات القطاع البحري اليمني من أجل تحقيق التنمية المستدامة والتطوير المستمر لتلك المؤسسات وتحقيق السلامة البحرية منع التلوث والحفاظ على البيئة البحرية.
- ملف السفن الخشبية يتطلب اهتماما متزايدا من قبل القطاع البحري اليمني لارتباط نشاطه بالإدارة البحرية وبالموانئ اليمنية.
- على الإدارة البحرية اليمنية إعداد لائحة أو قانون ينظم عمل السفن الخشبية وتحقيق السلامة فيها وعرضه على الجهات المختصة لإقراره، سواء كانت سفنا ترفع العلم اليمني أو سفنا أجنبية تزور الموانئ اليمنية.
- نوصي الهيئة العامة للشئون البحرية بضرورة افتتاح مكاتب لها في جميع الموانئ اليمنية التجارية والنفطية وتزويدها بموظفين مؤهلين لتحقيق أهداف ومسئوليات الهيئة.
- ينبغي على الهيئة العامة للشئون البحرية تكثيف نشاط التوعية والتثقيف للمجتمع البحري بشكل خاص والمجتمع اليمني بشكل عام بقضايا السلامة البحرية والحفاظ على البيئة البحرية والتعريف بالهيئة ونشاطها.
- ضرورة تعزيز فرع الهيئة العامة للشئون البحرية بحضرموت بالإمكانات البشرية والمادية اللازمة للقيام بمهامه في تطبيق التشريعات البحرية الدولية والوطنية.
- ضرورة توسيع نشاط سلطة رقابة الميناء في جميع الموانئ اليمنية التجارية والنفطية ولو عن طريق المفتشين الزائرين إلى حين افتتاح مكاتب رسمية للهيئة.
- تحتاج الهيئة العامة للشئون البحرية للعديد من الإصلاحات الإدارية لإعطاء صلاحيات أكثر واستقلالية للفروع في اتخاذ قراراتها اليومية دون الرجوع للمركز.
- دراسة هيكلية الهيئة وعلاقتها بفروعها ومن ذلك فكرة إنشاء إدارات بحرية بنفس تقسيم مؤسسات الموانئ اليمنية.
- لتوفير عمالة بحرية ماهرة ومتخصصة فإنه لا بد من توفر مؤسسات تعليمية ومعاهد بحرية متخصصة لتقديم برامج التعليم والتدريب البحري، فنوصي الهيئة العامة للشئون البحرية بإنشاء معاهد خاصة بذلك أو عمل شراكات مع الأكاديميات البحرية لتقديم برامج التأهيل والتعليم البحري باليمن.
- ضرورة أن يتم التشاور بين شركاء صناعة النقل البحري باليمن لإزالة الصعوبات والتغلب على التحديات حتى يتم تحقيق تنمية شاملة في القطاع البحري اليمني
- ضرورة أن يتم دراسة وضع الأسطول البحري اليمني والآليات الكفيلة بتنميته وإقناع مالكي السفن بتسجيل سفنهم تحت العلم اليمني.
- زيادة نشاط التوعية البحرية وعقد الندوات وورش العمل مع الجهات ذات الصلة لتبادل الخبرات وعرض المشكلات التي تواجه صناعة النقل البحري اليمني.

- تفعيل دور سلطة رقابة الميناء اليمنية ضمن مذكرة تفاهم المحيط الهندي وتطبيق المعايير المطلوبة من الدول للتفتيش على السفن الأجنبية في الموانئ اليمنية.
- ينبغي لوزارة النقل اليمنية المسؤولة عن القطاع البحري اليمني وضع الاستراتيجيات والخطط لتطوير قطاعها البحري والاستفادة من تجارب الدول الناجحة في هذا المجال كتجربة دولة سنغافورة التي استعرضناها.
- منطقة المحيط الهندي هي واحدة من المناطق التي يوجد بها العديد من السفن دون المستوى وهي تشكل خطورة كبيرة على السلامة البحرية، فينبغي على مذكرة تفاهم المحيط الهندي زيادة فاعليتها لتقليل نشاط الشحن دون المستوى وينبغي على الدول المطلة على المحيط الهندي زيادة الأنشطة لمحاربة هذا النوع من الشحن من خلال دول العلم ودول مراقبة الميناء والدولة الساحلية.

المراجع

- wikiwand، (2019). التقسيم الإداري في اليمن. تم الاطلاع بتاريخ (2019/08/26) متاح على: <https://2u.pw/ZJXic>
- البنك الدولي، worldbank، (2019). اليمن: الأفاق الاقتصادية: <https://www.albankaldawli.org/ar/country/yemen/publication/economic-update-april-2019>
- البوصى، عايش عبدالله، (2005). التكيف القانوني للسفينة كأداة أساسية للتجارة البحرية: دراسة في القانون اليمني والمقارن. رسالة ماجستير. جامعة النيلين. متاح على: <http://repository.neelain.edu.sd:8080/jspui/bitstream/123456789/9302/1/aaish.pdf>
- دادية، محمد ابراهيم، (2019). أهمية النقل البحري والموانئ البحرية للاقتصاد اليمني. المركز العربي للإعلام الاقتصادي. تم الاطلاع بتاريخ (2019/08/10) متاح على: <https://acemdia.com/story-of-a-brand/t13340.html>
- العراسي، سارة محمود، (2015). مدى مواجعة الحقوق المدنية والسياسية في التشريع اليمني مع الاتفاقيات الدولية. جامعة الناصر. متاح على: <https://2u.pw/3rAw1>
- عصمت فضل شريف، (2010). انشاء ادارة بحرية فعالة مسنولة عن سلامة الملاحة والأمن وحماية البيئة البحرية بالتطبيق على جمهورية السودان. رسالة ماجستير. الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
- القانون البحري اليمني، (1994). القانون البحري. تم الاطلاع بتاريخ (2019/08/10) متاح على: http://yemen-nic.info/db/laws_ye/detail.php?ID=6717
- قانون الموانئ، (2013). قانون رقم (23) لسنة 2013م بشأن الموانئ البحرية: https://yemen-nic.info/db/laws_ye/detail.php?ID=69429
- قعيل، زين محمد، (2018). الرقابة على تنفيذ معايير السلامة البحرية على سواحل البحر الاحمر اليمنية. رسالة دكتوراه. الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
- لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لغرب آسيا ESCWA، (2018). النقل البحري في المنطقة العربية: قضايا تحرير القطاع: https://www.unescwa.org/sites/www.unescwa.org/files/events/files/lnql_lbhry_fy_lmmtq_lrby.pdf
- المحكمة الدائمة للتحكيم، (2019). معاهدة الأمم المتحدة لقانون البحار. تم الاطلاع بتاريخ (2019/10/10) متاح على: <https://pca-cpa.org/ar/services/arbitration-services/unclos>
- المركز الوطني للمعلومات NIC.INF، (2019). النقل والمواصلات: <https://yemen-nic.info/contents/transportatoin>
- المركز الوطني للمعلومات، (2019). جزيرة سقطرى. تم الاطلاع بتاريخ (2019/08/16) متاح على: <http://www.yemen-nic.info/contents/Brief/socotra.php>
- الهيئة العامة للشئون البحرية فرع المكلا، (2019). تقرير عن فرع الهيئة العامة للشئون البحرية بحضرموت
- الهيئة العامة للشئون البحرية، (2014). تقرير فريق العمل المكلف بإعادة تأسيس عمل إدارة التسجيل - فرع عدن
- الهيئة العامة للشئون البحرية، (2019). الأهداف والمهام. تم الاطلاع بتاريخ (2019/07/26) متاح على: http://maa-yemen.com/ar/?page_id=13
- وزارة النقل اليمنية، (2009). النقل عصب التنمية. تم الاطلاع بتاريخ (2019/07/26) متاح على: http://www.mediafire.com/file/fnc122y2o1tz1uy/Mot_Book.pdf/file
- البيدي، مروان، (2017). ميناء المكلا بين الماضي والحاضر. دار حضرموت للنشر
- Belete, L. K، (2018). **Implementation and enforcrment of the ISM Code in the Ethiopian Maritime Safety Administration.** Available at: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1630&context=all_dissertations
- Bellefontaine, N. a، (2018). **Effective and Efficient Maritime Administration and Corporate Social Responsibility,**available at : <http://dlib.scu.ac.ir/bitstream/Hannan/547225/1/9783319691435.pdf>
- Bhattathiri, N، (2019). **Introduction To Ship Load Lines.**(accessed online on 01.09.2019), available at : <https://www.marineinsight.com/marine-navigation/introduction-ship-load-lines/>
- Butt, N., Johnson, D., Pike, K., Pryce-Roberts, N., & Vigar, N. (2012). **15 Years of Shipping Accidents: A review for WWF.** Southampton Solent University, Southampton,UK, ,(accessed online on 01.10.2019), available at : http://awsassets.panda.org/downloads/15_years_of_shipping_accidents_a_review_for_wwf.pdf

- Carden, N. (2006). **The role of P&I Clubs in raising shipping standards.** ,(accessed online on 17.09.2019), available at : http://www.interspill.org/previous-events/2006/pdf/marine_clubs_doc.pdf
- Chatzinikolaou, S. D & Ventikos, N. P, (2011). **Sustainable maritime transport: An operational definition.** In *Sustainable Maritime Transportation and Exploitation of Sea Resources* (Vol. 931, No. 939, pp. 931-939). ROUTLEDGE in association with GSE Research), available at : http://www.academia.edu/download/42327577/Sustainable_maritime_transport_An_operat20160207-26127-hb4s8b.pdf
- Dasgupta, S. (2019). **What is Harmonised Survey System for Ships,**(accessed online on 24.09.2019), available at : www.marineinsight.com/maritime-law/what-is-harmonised-survey-system-for-ships
- Forbes ,Vivian Louis, (2011). **Indian Ocean Region - Maritime Regimes for Regional Cooperation.** Available at: <https://www.springer.com/gp/book/9781441959881>
- Froholdt, L. e. (2018). **Corporate Social Responsibility in the Maritime Industry .** Available at: <https://www.springer.com/gp/book/9783319691428>
- Goh, L.-B. a, (2014). A way forward for ship classification and technical services.. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 30(1), 51-74), available at : https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2092521214000108/pdf?md5=3bf9baffc7b413ad198ebbb412d60f3f&pid=1-s2.0-S2092521214000108-main.pdf&_valck=1
- Graveson, A. & House, O. (2008). **Quality Personnel – Investment or Cost.** 2nd International Scientific Maritime Conference: Frederick University . Human Resources in the Shipping Industry:New Trends and Challenges in the 21st Century. Limassol, Cyprus.21st and 22nd November 2008, **Available from:** https://www.healart.org/filemanager/root/site_assets/standalone_article_pdfs_0605-/he00775.pdf
- Grdinić, J. N. (2017)**Improving Safety at Sea Through Compliance with International Maritime Safety Codes.** *Transactions on maritime science*, 6(02), 130-139. Available from: <https://hrcak.srce.hr/file/276923>
- ILO, (2020). About the ILO,(accessed online on 24.09.2020), Available at: <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/mission-and-objectives/lang--en/index.htm>
- IMO. (1965). Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL) , Available at: <https://www.uqn.gov.sa/articles/1527799317364345800/>
- IMO. (1966). International Convention on Load Lines. Available at: <http://www.almeezan.qa/ClarificationsNoteDetails.aspx?id=13904&language=ar>
- IMO. (1972). **Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea(COLREGs).** Available at: <http://www.almeezan.qa/AgreementsPage.aspx?id=1976&language=ar>
- IMO. (1973). **International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL).** Available at: <http://www.almeezan.qa/AgreementsPage.aspx?id=1234&language=ar>
- IMO. (1974). International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). Available at: <http://www.almeezan.qa/AgreementsPage.aspx?id=1980&language=ar>
- IMO. (1974). International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS). Available at: <http://www.almeezan.qa/AgreementsPage.aspx?id=1980&language=ar>
- IMO. (2012). **Implications Of The United Nations Convention On The Law Of The Sea For The International Maritime Organization.** Available at: <https://noOilcanarias.files.wordpress.com/2012/11/implications-of-unclos-for-imo.pdf>
- IMO. (2013). **IMO Assembly adopts mandatory audit scheme.** Available at: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/A-28-ends-.aspx#.XYVnMC77TIU>

- IMO (2015). **Survey Guidelines Under the Harmonized System of Survey and Certification (Hssc)**. Available at: [http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Documents/A%2029-J-60%20-%20RES.1104%20\(E\).pdf](http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Documents/A%2029-J-60%20-%20RES.1104%20(E).pdf)
- IMO (2019). **Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL)**, (accessed online on 12.08.2019), Available at: <http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx>
- IMO (2019). **Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 (COLREGs)**. (accessed online on 12.08.2019), Available at: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/COLREG.aspx>
- IMO (2019). **International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)**. (accessed online on 8.08.2019), Available at: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx)
- IMO (2019). **International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)**. (accessed online on 8.08.2019), Available at: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-\(CLC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Civil-Liability-for-Oil-Pollution-Damage-(CLC).aspx)
- IMO (2019). **International Convention on Load Lines**. accessed online on (18.08.2019), Available at: <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx>
- IMO (2019). **International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)**. (accessed online on 8.09.2019), Available at: [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)
- IMO (2019). **Port State Control**. accessed online on (23.07.2019), Available at: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/PortStateControl.aspx>
- IMO (2019). **The United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)**. accessed online on (26.08.2019), Available at: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/SpeechesByTheSecretaryGeneral/Pages/iltos.aspx>
- IMO (2019). **Recognized Organizations**. accessed online on (23.08.2019), Available at: <http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/RecognizedOrganizations.aspx>
- IMO (2020). **Introduction to IMO**. accessed online on (24.09.2019), Available at: <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>
- International Labour Organization ILO, (2006). **Maritime Labour Convention**. Available from: www.ilo.org
- IOMOU (2019). **What is PSC?**. (accessed online on 20.08.2019), Available at: <http://www.iomou.org/armain.htm>
- Ismail, M. R (2016). **A Study Of Collision Regulations And Their Application At sea**. Available at: https://www.researchgate.net/profile/Mohammed_Ismail55/publication/333197988_A_Study_Of_Collision_Regulations_And_Their_Application_At_Sea/links/5ce0bfd1a6fdccc9ddbc1500/A-Study-Of-Collision-Regulations-And-Their-Application-At-Sea.pdf
- Ivanišević, D., Gundić, A., & Mohović, Đ, (2018). **COLREGs in STCW Convention**. , (accessed online on 13.08.2019), available at : <https://hrcak.srce.hr/file/297817>
- Kopacz, Z., Morgaś, W., & Urbański, J. (2001). **The maritime safety system, its main components and elements**. *The Journal of Navigation*, 54(2), 199-211.
- Kuronen, J., & Tapaninen, U, (2009). **Maritime safety in the Gulf of Finland. Review on policy instruments**. accessed online on (26.09.2019), Available at: <https://www.utupub.fi/handle/10024/50601>

- Li, S. (2000). **Efficiency and effectiveness in maritime safety administration**. Master World Maritime University. Available at: http://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1389&context=all_dissertations
- Mukherjee, P,(2013). **Farthing on international shipping**. Springer. Available at: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-3-642-34598-2.pdf>
- Patrick Donner, G. T,(2013). **Methods to Promote Improved Governance in Maritime Administrations of Developing Nations**. Springer
- R. and Kaye, S. eds Warner,(2015). **Warner, Robin, and Stuart Kaye, eds. Routledge Handbook of Maritime Regulation and Enforcement**. Routledge
- Sohn, L. B., Noyes, J., Franckx, E., & Juras, K. (2014). *Cases and Materials on the Law of the Sea*. Martinus Nijhoff Publishers.
- Syafiuddin, S. (2016). **An analysis of the implementation of flag states obligations in Indonesia A case study for flag state performance**. Available at: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1525&context=all_dissertations
- Syafiuddin, S. (2016). **An analysis of the implementation of flag states obligations in Indonesia A case study for flag state performance**. Available at: https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1525&context=all_dissertations
- UN,(2019). **United Nations Convention on the Law of the Sea UNCLOS**. accessed online on (26.08.2019), Available at:
 - https://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm
- UN,(1982). **United Nations Convention on the Law of the Sea UNCLOS**. Available at: <http://www.almeezan.qa/AgreementsPage.aspx?id=991&language=ar>
- United Nations UN,(2019). **United Nations Convention on the Law of the Sea UNCLOS**. Available from: https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI-6&chapter=21&Temp=mtdsg3&clang=en
- Usoro, M. E., & General, S,(2014). **Port state control: a tool for sustainable management of maritime safety and marine environment**. Available at: <http://www.abujamou.org/post/707.pdf>
- Usoro, M. E., & General, S,(2014). **Port state control: a tool for sustainable management of maritime safety and marine environment**. Available at: <http://www.abujamou.org/post/707.pdf>
- Visvikis, I. D, (2017). **Shipping Operations Management**. Available at: <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007%2F978-3-319-62365-8.pdf>