

# مستقبل واعد لميناء الحميرية



العدد 49 يوليو - سبتمبر 2014

# الموانئ



# ALMANNIE

تصدر عن دائرة الموانئ البحرية والجمارك



## ارتفاع حركة المركبات في موانئ الشارقة خلال النصف الأول من عام 2014

جزة الحميرية تشارك في المعرض البحري  
(إس إم إم) في ألمانيا



## ميناء خورفكان يستقبل ناقلة الحاويات "سي إس سي إل ميركوري"





# A Promising Future for Hamriyah Port

## Port Khalid Reports Q2 Higher Vehicle Shipments

## Khorfakkan Container Terminal receives 'CSCL Mercury'



SCT records 14 percent container volume growth



[www.sharjahports.gov.ae](http://www.sharjahports.gov.ae)

Issue 49. Jun.-Sep. 2014  
**الموانئ**  
ALMWANIE

A quarterly Magazine Issued By The Department Of Seaports And Customs- Sharjah

**Hamriyah Free Zone Participates in SMM 2014 Expo**





United Arab Emirates دولة الإمارات العربية المتحدة  
Government of Sharjah حكومة الشارقة  
Department of Seaports & Customs المديرية العامة للموانئ البحرية والجمارك  
Seaports الموانئ البحرية



**SEAPORTS**



**CUSTOMS**





08

موضوع الخلف

04

كلمة العجدة



12

موانئنا



10

موانئنا



20

لوجستيات



16

لوجستيات



28

أخبار المنظمة البحرية



26

معارض بحرية





رئيس التحرير والمشرّف العام  
خالد بن عبد الله بن سلطان القاسمي

مدير التحرير  
عادل مصطفى حسين

هيئة التحرير  
صفاء سلطان مانيا سويد  
رعد عبد الستار

الترجمة  
رعد عبد الستار

للمراسلة

هاتف : 06 5026340 - 06 5026359

براق : 06 5281997 - 06 5281747

صندوق بريد : 70 الشارقة

جمارك الشارقة

الإمارات العربية المتحدة

E-mail: jumruki@sharjahcustoms.gov.ae

[www.sharjahports.gov.ae](http://www.sharjahports.gov.ae)



الإخراج الفني  
النيل هجانا



14

موانئنا



22

موانئ بحرية







# كلمة العدد

إذا أردنا أن نبحث طبيعة أعمال الموانئ، وما إذا كانت تعد من الأعمال التجارية الخالصة، باعتبار أن الجانب الأمني فيها تتولاه الأجهزة الجمركية التي تعمل معها جنباً إلى جنب، أم تعد من الأعمال الخدمية التي تقدم خدمة عامة بغض النظر عن الجانب الاقتصادي التجاري فيها، إذا أردنا ذلك علينا أن نسأل بداية عن جدوى مثل هذا البحث وما يمكن أن يرتبه من نتائج.

أما جدوى البحث فهي الوقوف على توجهات الحكومة بالنسبة لمرافقها العامة، وما إذا كانت تسعى إلى تقديم خدمات عامة فحسب، أم أنها تمارس شكلاً من أشكال الاستثمار بالنسبة لمرافقها التي تصلح لذلك، أم أنها تضع في اعتبارها الهدفين معاً فتقدم الخدمة العامة من دون أن يمنعها ذلك من الاستثمار الذي سترجع عوائده في النهاية لصالح المجتمع ككل.

وأما طبيعة أعمال الموانئ فهي طبيعة مختلطة تجمع بين مقومات الأعمال الاقتصادية، التي تبرر لجهاز الإدارة أن يستخدم كافة وسائل الترويج، والأعمال الخدمية، التي يسعى فيها جهاز الإدارة إلى تقديم الخدمة على الوجه الأفضل، هذا بالإضافة إلى ارتباط تلك الأعمال جنباً إلى جنب بأعمال أخرى ذات طبيعة لوجستية تتعلق بالإمداد والنقل والتعبئة وغيرها من الأعمال المساندة، وهي أعمال تجارية بحتة تمارسها عادة الشركات الخاصة ولا تقحم الحكومات نفسها فيها إلا من خلال شركات متخصصة تنشئها خصيصاً لهذا الغرض وتكون تحت رقابتها وإشرافها.

مدير التحرير









# مستقبل واعد لميناء الحميرية

يبعد ميناء الحميرية 15 كيلومتراً عن مركز مدينة الشارقة. ويقع الميناء ضمن القاعدة الصناعية للمنطقة الحرة بالحميرية، وقد صمم على ضوء عمق مياهه وسهولة الوصول إليه من خلال شبكة لطرق



إنشاء مرسى التحميل للغاز الطبيعي السائل الخفيف (LPG) وكان في بدايته مكوناً من ثلاثة أرصفة أحدها للغاز الطبيعي المسيل والآخر مكرس للبضائع العامة والحبوب والغلّال والثالث مخصص لمنتجات النفط وتم تحديث هذه المراسي والأرصفة البحرية . وبمساحة أكثر من مليوني مترمربع، أصبح عدد الأرصفة اليوم ستة مخصصة لشحن واستقبال البضائع السائبة والشحن العام وشحن المعدات والهياكل المعدنية المستخدمة في المشاريع الصناعية والمصنعة في المنطقة الحرة

الممر السريع لدولة الإمارات العربية المتحدة والدول الخليجية المجاورة.

وتعود أهمية ميناء الحميرية إلى إمكانية تعزيز وتقوية الاقتصاد الوطني وتحديدأ في إمارة الشارقة، فالميناء صمم للاستفادة ليس فقط من عمق مياه الميناء، لكن سهولة الوصول إليه عن طريق شبكة الإمارات العربية المتحدة للطرق السريعة الممتازة والتي تربط كل الإمارات السبع، كما أنها أيضاً تربط بين الدول الخليجية المجاورة. أنجز الميناء باكورة أعماله عام 1986 تلا ذلك



والناقلات الكبيرة والمتنوعة مما يسهل مختلف أنماط الشحن البحري موفراً فرصة ذات قيمة مضافة للمستثمرين في شحن أو إنزال طيف واسع من البضائع، بالإضافة إلى توفر صومعة كبيرة لتخزين الحبوب على أحد أرصفة الميناء وتوفر آلية متطورة في تفريغ الحبوب من السفن إلى الميناء. كل ذلك يؤدي إلى تنوع عمليات الشحن والتفريغ في الميناء وتسهيل العمل على المستثمرين.

بالحميرية، وهذا ما يمكنه من مناولة الكثير من الشحنات الأخرى ورفع مستوى أنشطة المناولة. وميناء الحميرية يخدم المستثمرين في المنطقة الحرة بالحميرية بشكل فعال في مجالي التصدير والاستيراد.

ويبلغ عمق المياه في الميناء 14 متراً وتلك هي ميزة جيدة للميناء حيث بإمكانه استقبال سفن الشحن

## الميناء الداخلي في الحميرية

وميناء الحميرية يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالمنطقة الحرة للحميرية التي شهدت تطورات كثيرة بوتيرة عالية جداً، جعلت منها المنطقة الحرة الأسرع نمواً في العالم، ولتلبية متطلبات هذا التوسع وفي سياق الرؤية الصائبة لصاحب السمو الشيخ الدكتور سلطان بن محمد القاسمي عضو المجلس الأعلى، حاكم الشارقة، الذي لم يدخر جهداً في تطوير البنى التحتية لإمارة الشارقة والتوجيهات السديدة







للشيخ خالد بن عبدالله بن سلطان القاسمي، رئيس هيئة المنطقة الحرة بالجميرة ودائرة الموانئ البحرية والجمارك، كان لا بد من استحداث وتطوير ميناء داخلي للجميرة الذي شهد في عام 2003 افتتاحه بمرحلته الأولى والثانية بكلفة بلغت آنذاك نحو 180 مليون درهم وسرعان ما شغل المستثمرون قطع الأراضي المخصصة لهم مما جعل البدء بتنفيذ المرحلة الثالثة والرابعة من خطة تطوير الميناء ضرورية وملحة فكان ذلك، وبدأت أعمال التطوير في عام 2007 وانتهت بنهاية 2009، شهد الميناء الداخلي خلالها توسعاً كبيراً في مرافقه وتوسيع أوصفته بمقدار 3500 متر طول إضافة إلى تعميق مياهه إلى 9 أمتار (كحد أقصى)، إضافة إلى حوض صغير بعمق سبعة أمتار وآخر كبير بعمق خمسة أمتار، وتلك الإضافات أهمية كبيرة للمستثمرين في قطاع الصناعة البحرية والخدمات البحرية خاصة الشركات المنخرطة في أعمال صناعة وصيانة المنصات البحرية العائمة كان لتطور الصناعة في المنطقة الحرة أثره الكبير على



رفع الوتيرة الإنتاجية لميناء الحميرية إضافة إلى الميناء الداخلي للحميرية، كما أن استيعاب الميناء لعدد كبير من شركات الخدمات البحرية في الميناء الداخلي ساهم أيضاً في رفع الإنتاجية تشهد بذلك الأرقام الإحصائية التي تبين ارتفاع عدد السفن الداخلة إلى الميناءين بشكل كبير عن السنوات الماضية ومن الجدير بالذكر أن هناك شركات عالمية كبيرة في مجال الصناعات البحرية وصيانة السفن والمنصات العائمة المستخدمة في عمليات استخراج النفط في أعالي البحار تتخذ من الميناء الداخلي في الحميرية مقراً لها من أمثال شركة لامبريل Lamprell وكذلك شركة دامن Damen المتخصصة في صيانة القطع البحرية والتي افتتح مقر عملياتها صاحب السمو حاكم الشارقة في 13/1/2014.





# ارتفاع حركة المركبات في ميناء خالد خلال الربع الثاني من عام 2014

أظهرت الإحصائيات الخاصة بموانئ الشارقة تقدماً ملموساً في مجال الشحن البحري للمركبات لموانئ الشارقة خلال النصف الأول من العام الجاري.

فقد شهدت حركة المركبات الصادرة والواردة عبر ميناء خالد زيادة معتبرة بلغت 32.36% وصلت أعدادها 43,180 مركبة متنوعة في الربع الثاني لعام 2014 بعد أن كانت 32,623 مركبة لنفس الفترة من عام 2013 محققة بذلك زيادة في عدد المركبات بلغت 10557 مركبة متنوعة. وقد زارت 34 ناقلة





مركبات موانئ الشارقة خلال النصف الأول من العام الحالي فيما بلغت عدد ناقلات المركبات التي زارت موانئ الشارقة خلال الفترة ذاتها من العام الماضي 25 ناقلة محققة زيادة قدرها 48%.

تعكس الزيادة المتحققة في مجال تصدير واستيراد المركبات في ميناء خالد ثقة التجار والموردين للسيارات بالخدمات الكبيرة التي يقدمها ميناء خالد لهم حيث تعمل مجموعة من الخطوط الملاحية العالمية لناقلات المركبات على ميناء خالد ضمن حركة دورية منتظمة مثل خطوط أن واي كيه وايكور وغلوفيس وهويغ لاين وميتسوي وغيرها من الخطوط الملاحية العالمية.

ومن الجدير بالذكر أن ميناء خالد هو الرائد بين موانئ المنطقة، فهو الأول في عمليات شحن وتفريغ الحاويات والأول في الحمولات المحملة على عربات من وإلى السفن.





وفي مهمتها الأولى، أكملت ناقلة "سي إس سي إل ميركوري" كافة عمليات الشحن قبل وقت كافٍ من الموعد المحدد لها، لتحقيق بذلك معدلات إنتاجية إجمالية ممتازة تجاوزت أكثر من 150 عملية نقل في الساعة بالاعتماد على أربع رافعات جسرية

وبهذه المناسبة قال مدير محطة حاويات خورفكان، "تشهد المحطة في الوقت الحالي نجاحاً هائلاً في التوسع بالاعتماد على النمو الإيجابي في التجارة العالمية، وتطوير خدمات جديدة بالتعاون مع أبرز شركات الشحن الرائدة. ويسرنا أن نرحب بناقلة "سي إس سي إل ميركوري" في مهمتها الأولى، في واحد من أهم وأبرز طرق التجارة العالمية التي تربط بين آسيا وأوروبا".

وتعد محطة حاويات خورفكان المحطة التشغيلية الوحيدة المجهزة بالكامل في دولة الإمارات التي لا يتطلب الوصول إليها المرور في مضيق هرمز. ونظراً لموقعها الجغرافي المتميز، أصبحت المحطة واحدة من مراكز إعادة الشحن الأكثر أهمية في منطقة الخليج العربي وشبه القارة الهندية وخليج عمان وأسواق شرق إفريقيا. وتمثل هذه المحطة خياراً فعالاً من حيث توفير التكلفة والوقت لناقلات الحاويات الضخمة، حيث يمكن لهذه السفن العملاقة توفير الوقت الثمين عبر الرسو في خورفكان، والتمتع بإمكانية متابعة رحلاتها عبر المحيطات بسرعة. وتم تصنيف محطة حاويات خورفكان كواحدة من أفضل محطات الحاويات أداءً في العالم لعدة مرات


# ميناء خورفكان يستقبل ناقلة الحاويات "سي إس سي إل ميركوري" في مهمتها الأولى

## CSCS MERCURY

استقبلت شركة "غلستينر"، المشغل الرسمي لمحطة حاويات خورفكان في ميناء خورفكان لمصلحة دائرة الموانئ البحرية والجمارك، ناقلة الحاويات "سي إس سي إل ميركوري" وهي الأولى ضمن اتفاقية الخدمة المشتركة بين خطوط شحن الحاويات الصينية (AEX7) وشركة الملاحة العربية المتحدة (AEC8) وتربط هذه الخدمة الجديدة بين الشركتين مجموعة من أهم الموانئ في آسيا وشمال أوروبا







وتوفر هذه الخدمة المشتركة الموسعة بين خطوط شحن الحاويات الصينية وشركة الملاحة العربية المتحدة، 11 ناقلة حاويات عملاقة (ULCV) تربط بين قارتي آسيا وأوروبا، بواقع ست ناقلات من خطوط شحن الحاويات الصينية، وخمس ناقلات من قبل شركة الملاحة العربية المتحدة .

ويشمل نطاق جدول الوجهات مجموعة من أبرز وأهم الموانئ في بلجيكا وهولندا وألمانيا وفرنسا، لتتنقل عبر قناة السويس إلى جدة ومن ثم إلى محطة حاويات خورفكان وميناء جبل علي في الإمارات العربية المتحدة، قبل أن تكمل رحلتها إلى الشرق الأقصى لتصل إلى سنغافورة وكوريا والصين .



# ارتفاع معدلات عمليات محطة حاويات الشارقة إلى 14%

سجلت شركة "غلفتينر"، أكبر شركات القطاع الخاص لإدارة الموانئ والخدمات اللوجستية في منطقة الشرق الأوسط، ومشغل محطتي الحاويات في إمارة الشارقة لمصلحة دائرة الموانئ البحرية والجمارك زيادة في نمو



المتحدة وشرق إفريقيا، إضافة إلى المشاريع والتطورات الجديدة في الشارقة .  
وقعت محطة حاويات الشارقة أكثر من 20 اتفاقية جديدة، ونمت حصة عملياتها في السوق خلال النصف الأول من العام، ما يضعها على الطريق الصحيح لتجاوز

عملياتها بنسبة 14% في العام على أساس سنوي في حجم مناولة الحاويات في ميناء الشارقة خلال الأشهر الستة الأولى (يناير إلى يونيو) من عام 2014 .  
ويُعزى هذا النمو في حجم العمليات إلى التطور الذي يشهده الطريق التجاري بين دولة الإمارات العربية



الإنتاجية المستهدفة بحلول نهاية العام

ويعود الأداء القوي الذي تشهده محطة حاويات الشارقة، والتي تعد من أوائل مشاريع "غلفتينر"، إلى النمو المطرد في حجم الواردات من المنسوجات والإلكترونيات وقطع الغيار والإطارات. وبهذا السياق قال بيتر ريتشاردز، مدير عام "غلفتينر": "يعود الأداء الإيجابي لمحطة حاويات الشارقة إلى تحسن ظروف قطاع التجارة بشكل عام، وتحديدًا بين الإمارات والدول الإفريقية. ولا تزال هذه المحطة خياراً مفضلاً لخطوط الشحن نظراً لما توفره كبديل مرن وفعال من حيث التكلفة للوصول إلى المناطق الداخلية في الإمارات".

وأضاف بالقول، "تشهد محطة حاويات الشارقة زيادة في نمو عملياتها ويخطى سرعة، حيث سجلت زيادة مطردة في حجم البضائع خلال الأشهر الـ 12 الماضية. وتعمل المحطة على ترسيخ مكانتها لتلبية النمو المتواصل لعمليات النقل والشحن، وسوف تستمر في الحفاظ على معايير الإنتاجية العالية من خلال ضمان تقديم خدمات فعالة وسريعة لعملائنا".

وأطلقت محطة حاويات الشارقة نظاماً إلكترونيًا على الانترنت لتبادل المعلومات آلياً بين دائرة موانئ الشارقة وجمارك الشارقة وشركة "غلفتينر"، وذلك بهدف تعزيز مستوى الإجراءات والمعاملات الجمركية الحالية، وضمان حركة سريعة وسلسة لنقل الحاويات عبر الميناء. وقد أسهمت هذه الخطوة الجديدة في تخفيض فترة تسليم البضائع إلى المستوردين.







## محطة حاويات الشارقة تستقبل الناقله «يو إيه إس سي عجمان»

عمالنا ممن يتطلعون لمثل هذا النوع من الروابط وهذا بلا شك سيؤدي الى نمو محطاتنا الرئيسية خلال العام المقبل. تمّ بناء الناقله «يو إيه إس سي عجمان» البرتغالية المسجلة والتي يبلغ طولها 267 متراً في 2010 في أحواض كاوشيونغ لبناء السفن في تايوان، وتبلغ طاقتها 4250 حاوية نمطية بسعة 20 قدماً.

وتعتبر محطة حاويات الشارقة أول محطة حاويات في الإمارات العربية المتحدة حيث بدأت عملياتها في العام 1976 وهي تقع في قلب الشارقة. وتعد المحطة البوابة المثالية للاستيراد والتصدير لأنها تربط أنحاء الخليج وآسيا وأوروبا والأمريكيتين وإفريقيا بخطوط شحن مباشرة.

استقبلت شركة «غلفتينر»، المشغل الرسمي لمحطة حاويات الشارقة لمصلحة دائرة الموانئ البحرية والجمارك، الناقله «يو إيه إس سي عجمان» في المحطة ، وذلك في زيارتها الأولى للناقله ضمن خدمة الخليج والهند.

وستربط الخدمة الجديدة بين الشارقة وكل من صحاري سلطنة عُمان وموندرا في الهند وكراتشي في باكستان.

وقال إيان راولينسن المدير التجاري لمجموعة «غلفتينر»: «إن إضافة هذه الخدمة تعتبر تطوراً مهماً لإمارة الشارقة، حيث إنها ستعمل على تعزيز العلاقات التجارية مع الهند والباكستان اللتين تعتبران من أكبر الشركاء التجاريين للإمارات. وستساهم الخدمة الجديدة في تلبية متطلبات



# Hamriyah Free Zone Authority

Your gateway to global business



Hamriyah  
**SME**  
Zone

Hamriyah  
**MB**Zone

Hamriyah  
**SME**  
E-office

Hamriyah  
**Logistic**  
Village

**7**  
Magnificent  
Zone

Hamriyah  
**Industrial**  
Zone

## ▶ Your Global Business Partner

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

**100%**

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



# للمرة الأولى في منطقة الشرق الأوسط إنشاء مركز للتحكيم البحري

أطلق سمو الشيخ حمدان بن محمد بن راشد آل مكتوم ولي عهد دبي رئيس المجلس التنفيذي " مركز الإمارات للتحكيم البحري " في مبادرة هي الأولى من نوعها لتسوية المنازعات البحرية في منطقة الشرق الأوسط وفق أطر قانونية وضوابط تنظيمية مدروسة ومستقلة .



وقدم سعادة سلطان بن سليم رئيس مؤسسة الموانئ والجمارك والمنطقة الحرة في دبي رئيس سلطة مدينة دبي الملاحية الشكر لسمو الشيخ حمدان بن محمد بن راشد آل مكتوم لمباركته تأسيس هذا المركز الذي تكمن أهميته في أنه يشكل ركيزة أساسية من ركائز البنية التحتية القانونية للقطاع البحري في دبي ويعد دافعاً قوياً لرفع مستوى ثقة المستثمرين بالبيئة البحرية المحلية واستقطاب ملاك السفن من مختلف أرجاء العالم الأمر الذي يعزز التكامل والتنسيق والمواءمة مع مختلف القطاعات الاقتصادية الحيوية في الإمارة بما في ذلك التأمين البحري والمحاكم الوطنية والطيران والفنادق والقطاع المصرفي والمالي والنظام القضائي بشقيه العام والخاص وغيرها من المجالات الأخرى .

وتأتي هذه الخطوة لتعكس الالتزام بإنشاء بيئة قانونية متكاملة ضمن القطاع البحري تماشياً مع أهداف استراتيجية القطاع البحري في إمارة دبي المتمثلة بتطوير وتنظيم وتعزيز تنافسية الإمارة كمركز بحري عالمي من الطراز الأول .

ويمثل "مركز الإمارات للتحكيم البحري" إضافة نوعية وأهمية كبيرة في سياق الجهود الرامية إلى توفير أعلى درجات التنوع والتجديد في تطوير مكونات التجمع البحري في دبي باعتبار أن التحكيم البحري يشكل رافداً أساسياً من روافد التجمعات البحرية العالمية بما من شأنه المساهمة الفاعلة في الارتقاء بالإمارة كلاعب رئيسي على الخارطة البحرية العالمية ودفع عجلة نمو التجارة البحرية الدولية في الإمارة .



تأجير السفن ونقل البضائع وبناء السفن وإصلاحها بالإضافة إلى عقود بيع السفن المستعملة وعقود التأمين وإعادة التأمين والتصادم البحري وغيرها من المنازعات الأخرى المتعلقة بتسوية الخسائر البحرية المشتركة والمساعدة البحرية والإنقاذ.. مشيراً إلى أن من شأن "مركز الإمارات للتحكيم البحري" أن يحفز تعزيز ثقة المستثمرين وأصحاب المصالح بالمنظومة البحرية في دبي وبالتالي الارتقاء بالقدرات التنافسية للإمارة.

ومن المقرر أن يبدأ المركز عند تأسيسه في حل المنازعات الناشئة في منطقة الشرق الأوسط على أن يتوسع نطاق عملياته مستقبلاً ليشمل مناطق أخرى.

### نجاح الفكر الإستراتيجي لإمارة دبي

وستتولى سلطة مدينة دبي الملاحية صياغة مسودة البنود التنظيمية للعقود المتعلقة بعمليات نقل البضائع بين السفن والتزويد بالوقود وتجزئة الحمولة وغيرها من العقود الأخرى التي تتطلب التحكيم في المنازعات التي تحصل ضمن المياه الإقليمية لدبي أو في إطار الأنشطة التي تتولى السلطة تنظيمها على أن تتوافق أعمال المركز مع استراتيجيات مراكز التحكيم القائمة في الدولة.

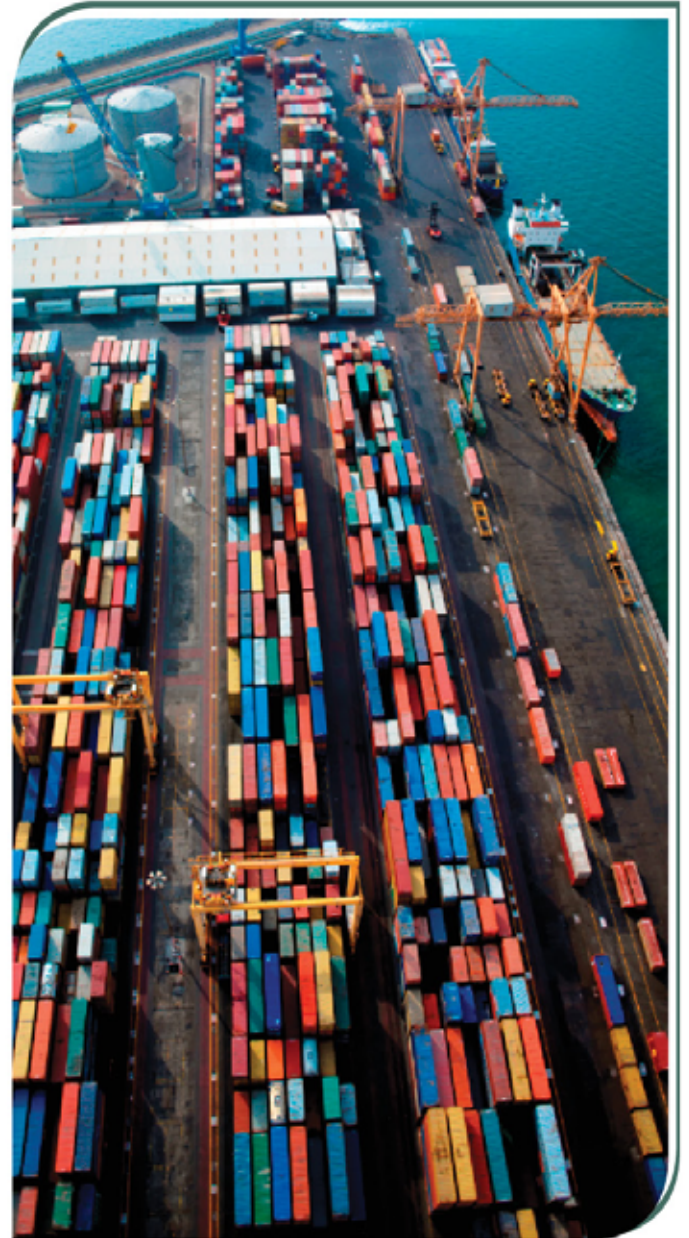
كانت "سلطة مدينة دبي الملاحية" قد أطلقت مجموعة واسعة من المبادرات الرامية إلى دفع عجلة نمو القطاع البحري في دبي وترسيخ المكانة الريادية للإمارة في مصاف كبرى الوجهات البحرية الرائدة على المستوى الإقليمي والعالمي.

وتواصل السلطة السعي إلى تطوير القوانين البحرية المحلية وخلق بيئة متكاملة قادرة على استقطاب المستثمرين ورواد القطاع للاستقرار واتخاذ دبي مقراً رئيسياً لإدارة عملياتهم البحرية.

ويأتي تأسيس هذا المركز كأحد المبادرات على نجاح الفكر الاستراتيجي لإمارة دبي في تعاملها مع مختلف جوانب القطاع البحري إذ شهد القطاع البحري المحلي في دبي تحولا جذريا خلال السنوات القليلة الماضية في ظل التعاون البناء بين الإمارة والجهات الحكومية والخاصة المعنية بالشأن البحري الأمر الذي شكل دعامة أساسية لتحديث اللوائح التنظيمية البحرية والاستراتيجيات التشغيلية التي كان

ويستند "مركز الإمارات للتحكيم البحري" في مضمونه إلى نظام قانوني أساسي يوفر الحرية المطلقة في اختيار قانون التقاضي وآليات التحكيم المتعددة وفق أعلى معايير السرية والفعالية القصوى بالإضافة إلى تقديم مجموعة واسعة من الخيارات القانونية لحل المنازعات المتعلقة بمختلف العمليات التجارية البحرية.

من جهته أوضح عامر علي المدير التنفيذي لسلطة مدينة دبي الملاحية أن التجمع البحري في إمارة دبي يشهد حاجة متزايدة لاستقطاب ملاك السفن باعتبارهم البنية الأساسية لنجاح الصناعة البحرية الأمر الذي دفع إلى إطلاق أول مركز من نوعه في المنطقة لتقديم خدمات التحكيم البحري في سبيل معالجة مختلف أنواع المنازعات الأكثر انتشاراً في المنطقة بما في ذلك عقود







ثلاث ركائز رئيسية تتمثل في تنظيم القطاع البحري عبر إصدار اللوائح التنظيمية والبحرية القادرة على مواكبة المتغيرات المتسارعة على المستويين الاقليمي والدولي وتحديث البنى التحتية البحرية والارتقاء بمستوى الكوادر البشرية القادرة على المنافسة عالميا فضلا عن تقديم خدمات متكاملة في مجال التأمين والتمويل والتوريد والغطاء القانوني والوساطة والتشغيل والصيانة والعمالة وفق أعلى معايير الجودة العالمية لتلبية احتياجات وتطلعات قاعدة العملاء.



لها الأثر الأكبر في الارتقاء بأداء وسلامة وكفاءة وتنافسية القطاع البحري وترسيخ مكانة دبي كمركز بحري عالمي من الطراز الأول.

وتتمحور الاستراتيجية البحرية لدبي حول وضع برامج لوجستية متكاملة وتهيئة البنى التحتية وتطوير لوائح تنظيمية وتشريعات بحرية مستحدثة وتطبيق اشتراطات جديدة لضمان إدارة العمليات التشغيلية البحرية وفق أعلى معايير السلامة المهنية وأفضل الممارسات البيئية والقرارات المحلية والدولية في خطوة نوعية من شأنها خلق بيئة عمل مثالية لتعزيز المقومات التنافسية للقطاع البحري المحلي.

وتستند الاستراتيجية البحرية بالدرجة الأولى إلى الاستفادة من عناصر القوة الموجودة حاليا ضمن القطاع البحري لا سيما على صعيد الموانئ وخدمات الدعم البحري والعمليات غير الشاطئية والهندسة البحرية.

كما تستند استراتيجية القطاع البحري إلى رؤية واضحة تتمثل في تعزيز ريادة دبي كمركز بحري رائد عالميا عبر التركيز على تنظيم وتطوير وتعزيز كافة مكونات التجمع البحري في الإمارة لخلق بيئة متكاملة من شأنها تعزيز مساهمة القطاع البحري في دعم الاقتصاد المحلي.

وارتكزت الاستراتيجية البحرية لتحقيق هذه الغاية إلى







# الموانئ السعودية تدرس التحول من الإدارة المؤسسية إلى الإدارة عن طريق هيئة



أكد وزير النقل السعودي الدكتور جبارة الصريصري، أن وزارته تكثف جهودها وتسخر جل وقتها في عمل الدراسات، لتحويل المؤسسة العامة للموانئ السعودية إلى هيئة. وعلى رغم مرور ثمانية أعوام على هذه الدراسات، فإن الوزير رفض تحديد وقت معين لإنهائها، موضحاً أنها (ما زالت تحتاج إلى مزيد من الدراسات الإضافية).

وأقر وزير النقل، خلال افتتاحه مؤتمراً دولياً عن الهندسة البحرية وهندسة المنصات، بمضي ثمانية أعوام على إعلان بدء دراسة تحويل المؤسسة العامة للموانئ السعودية إلى هيئة، إلا أن هذا الأمر لم ير النور، موضحاً أن هذه الدراسة (أخذت مراجعات عدة، وهي تدرس حالياً من جانب اللجنة الوزارية للتنظيم الوزاري، وستنتهي الدراسة قريباً).

ولم يحدد الوزير وقتاً للانتهاء من الدراسات، وقال في تصريحه لـ «الحياة»: «هذه الدراسة أخذت مراجعات عدة، وستنتهي في أقرب وقت ممكن».

## مشاريع السكك الحديدية

وتنفذ، ومنها قطار خادم الحرمين الشريفين، والجسر الذي يربط البحر الأحمر بالخليج العربي، وقطار الشمال - الجنوب، الذي يلتقي قطار الركاب والبضائع في الرياض، ويواصل المسير نحو الدمام.. وأضاف وزير النقل، «هناك مشاريع تربط موانئ المملكة في الخليج العربي بالقطارات»، مؤكداً أن «قطار المعادن اكتمل منذ عامين، إضافة إلى أن قطار دول مجلس التعاون، تقوم كل دولة بالعمل فيما يخصها»، معللاً عدم تنفيذها حتى الآن بـ«أن المشاريع كبيرة، وتحتاج إلى وقت، وبعضها سينفذ قريباً، والبعض الآخر في وقت بعيد».

وعما تردد عن تنفيذ قطار «وعد الشمال، منتصف العام 2014، إلا أن ذلك لم يتم حتى الآن، أبدى وزير النقل عدم درايته بهذا التوقيت الذي تناولته الصحف، وقال، «ليس لدي علم بالتاريخ الذي نشر في الصحف»، مؤكداً أن «الجهود حثيثة لإنجاز هذا المشروع وبقية المشاريع المرتبطة به»، وأشار الصريصري إلى أن «حلم المواطن السعودي بالتنقل عبر مناطق المملكة كافة بالقطار، يحظى باهتمام خادم الحرمين الشريفين الملك عبد الله بن عبد العزيز، الذي أمر بتنفيذ مشاريع كبيرة، إضافة إلى خطوط حديد في مختلف مناطق المملكة. وهناك مشاريع تُقام



البلدان العربية من نهضة كبرى في شتى المجالات، بعد هدوء الحراك السياسي في المنطقة، إذ كان أهم المشاريع هو ازدواج قناة السويس وتنمية الموانئ التي تقع على القناة، وإنشاء مناطق لوجستية، وصناعة المنصات البحرية.

وكان المهندس عبد العزيز التويجري رئيس المؤسسة العامة للموانئ السعودية قد كشف في إبريل من العام الماضي عن حاجة الموانئ إلى إنشاء هيئة لإدارتها وتنظيم العمل فيها، من مهامها توزيع المهام داخل الميناء، وتسريع إنجاز الأعمال.

وأكد في حوار مع «الشرق»، أنه لا نية لدى المؤسسة لنقل ميناء جدة الحالي، مشيراً إلى أن هذا الأمر لم تبحثه المؤسسة من قبل. واستبعد التويجري وجود أي تداخل في اختصاصات الإدارات الأمنية العاملة في الميناء، موضحاً أن لكل جهة مهامها ومرجعيتها، وأهداف الجميع تصب في صالح الوطن والمواطن، ناهياً أي تكديس في ميناء جدة خلال الفترة الماضية، متسائلاً: كيف تشير الصحافة إلى أن هناك شللاً في الميناء الذي يستقبل 4.8 مليون حاوية؟

وأضاف أن التطوير في الموانئ عملية مستمرة، وتقوم على أسس وخطط ودراسات مهنية، تجريها المؤسسة لمتطلبات كل مرحلة، فالاستراتيجية الوطنية لتطوير وتشغيل الموانئ، التي تعدها المؤسسة، تمر بمراحلها النهائية، وتحدد تطور الموانئ السعودية خلال السنوات المقبلة، ويتم البناء عليها في تنفيذ خطط التطوير والتوسعة في جميع الموانئ لتلبية متطلبات التنمية وما يترتب عليها من توسع عمراني ونمو سكاني وحركة تجارية، كما تقوم المؤسسة حالياً بإعداد خطة لتطوير كل ميناء، وفقاً لموقعه وأهم خصائصه ومقوماته المميزة، وكيفية استغلالها.

وأكد أن الموانئ السعودية الرئيسة مصنفة بدرجات عالمية في مجال التشغيل، فمثلاً ميناء جدة هو من الموانئ المحورية في مجال استقبال السفن الكبيرة، ويحتل المرتبة الـ 27 ضمن الموانئ العالمية في مجال الحاويات، وميناء الملك عبد العزيز في الدمام، وميناء الجبيل الصناعي يحصلان على جوائز عالمية في مجالات متميزة، وما يتم حالياً في الموانئ السعودية من توسيع للبنى التحتية وتطوير أساليب التشغيل، والاستفادة من خبرات الشركات العالمية، إضافة إلى الدراسات التي تتم حالياً بهدف إعادة هيكلة المؤسسة وكل هذه أمور ستقود الموانئ السعودية إلى مستوى متقدم.

وأضاف أن نجاح العمل في الموانئ يعتمد على تضافر جهود العاملين من الجهات الحكومية، ومنها الموانئ والجمارك وحرس الحدود والجهات الرقابية الأخرى، والتجار يقومون بدور أساس في عملية تخليص البضائع، وهم مواطنون يدركون مسؤوليتهم، وهناك تنسيق ولقاءات

## مؤتمر علمي للنقل البحري

ووصف وزير النقل المؤتمر الدولي الأول في الهندسة البحرية وهندسة المنصات، بأنه «مؤتمر علمي لمناقشة قضايا علمية للمهتمين بمجال النقل البحري، وكذلك المنصات البحرية»، لافتاً إلى أن هناك «متحدثين من جامعات مرموقة، ولديهم أبحاث عدة في هذا المجال، إذ إن المؤتمر سيشكل قاعدة كبيرة لكل المهتمين بهذه الصناعة»، موضحاً أن «صناعة النقل البحري لها أسس، وهي مهمة جداً. كما أنها تجارة دولية».

ولفت الصريصري إلى أن «أكثر من 95 في المئة من التجارة الدولية تتم عن طريق البحار، مضيفاً: «إن المؤتمر تقرر عقده كل عامين، بالتناوب بين الدول العربية، ومن ضمنها مصر».

بدوره، أوضح وزير النقل المصري المهندس هاني ضاحي، في كلمة ألقاها، أن المؤتمر أقيم «لإتاحة الفرصة لتبادل الخبرات والتقنيات الحديثة في مختلف فروع الهندسة البحرية، ومواكبة التطور العالمي في هذه الصناعة، وخصوصاً فيما يتعلق بتطوير البنية التحتية للمنشآت البحرية، لإنتاج ونقل المنتجات النفطية والغاز الطبيعي، إضافة إلى تبادل المعلومات الفنية بين المختصين والعاملين في هذا المجال».



## تعاون سعودي مصري

وأكد ضاحي، أن التعاون بين السعودية ومصر في شأن النقل البحري «عاد إلى وضعه الطبيعي، بعد توقف دام ثمانية أعوام، لافتاً إلى «تصنيع خمس منصات بحرية في الإسكندرية ونقلها إلى الخفجي». فيما تم تصميم وتصنيع وتركيب المنصات البحرية حتى 3 آلاف طن للمنصة الواحدة، وحتى 30 عاماً في هذا المجال، كما أن مصر في صدد إنشاء شبكة طرق جديدة بطول 3200 كيلومتر، وتمثل 12 في المئة من الشبكة الحالية، كاشفاً عن تنفيذ مشروع ازدواج وتوسعة الممر الملاحي لقناة السويس، بطول 72 كيلومتراً، وسيم الانتهاء منه في عام واحد.

يهدف المؤتمر الدولي الأول للهندسة البحرية والمنصات، إلى «تبادل المعلومات والخبرات بين المختصين والمهتمين في مجال النقل البحري والموانئ والمنصات والصناعة، إضافة إلى عرض أبحاثهم ودراساتهم». وعرض المؤتمر النشاط البحري بين السعودية ومصر، وما تشهده



البحرية، حيث تتوافر بها جميع الوسائل والتجهيزات والأدوات الخاصة بأعمال السلامة في الموانئ، كما أنها تمتلك منظومة متكاملة من الفئارات والمساعدات الملاحية على سواحل المملكة لمراقبة وإرشاد السفن، وتجهيزات مكافحة التلوث والحرائق داخل حدود الموانئ، وتطبق المؤسسة مجموعة من القواعد والتعليمات لضمان جودة التجهيزات القائمة والخدمات المقدمة، وسلامة عمليات الإرشاد البحري وسرعة الرسو، وكذلك الجودة في الآليات وإجراءات العمل.

بين جميع هذه الجهات يتم خلالها معالجة كل المعوقات، والشركات المشغلة تعمل وفق عقود تحدد المسؤوليات ومعايير قياس الأداء، كما تتضمن عقوبات تنفذ عند التقصير، أما وجود الملاحظات فهو أمر طبيعي، ولكن يحرص المسؤولون في المؤسسة والعاملون في الشركات على تلافي كل الملاحظات.

وقال إن الموانئ السعودية تحتفظ بسجل مشرف في مجال السلامة



وتأتي السعودية في طليعة دول العالم التي تلتزم بتطبيق التشريعات والاتفاقات الدولية الصادرة من المنظمة البحرية الدولية (IMO)، والمنظمات والاتحادات الدولية الأخرى ذات العلاقة مثل اتفاقية سلامة الأرواح في البحار (74 SOLAS)، والمدونة الدولية لأمن السفن والمرافق المينائية (ISPS CODE). وهناك تنسيق وتعاون بين كل من المؤسسة، وحرس الحدود، والهيئة العليا للأمن الصناعي لرفع مستوى السلامة في الموانئ السعودية وتطبيق أعلى المعايير العالمية في مشاريع الأمن والسلامة والحماية من الحرائق. كما تستفيد المؤسسة من تجارب الآخرين وبيوت الخبرة في هذا المجال.

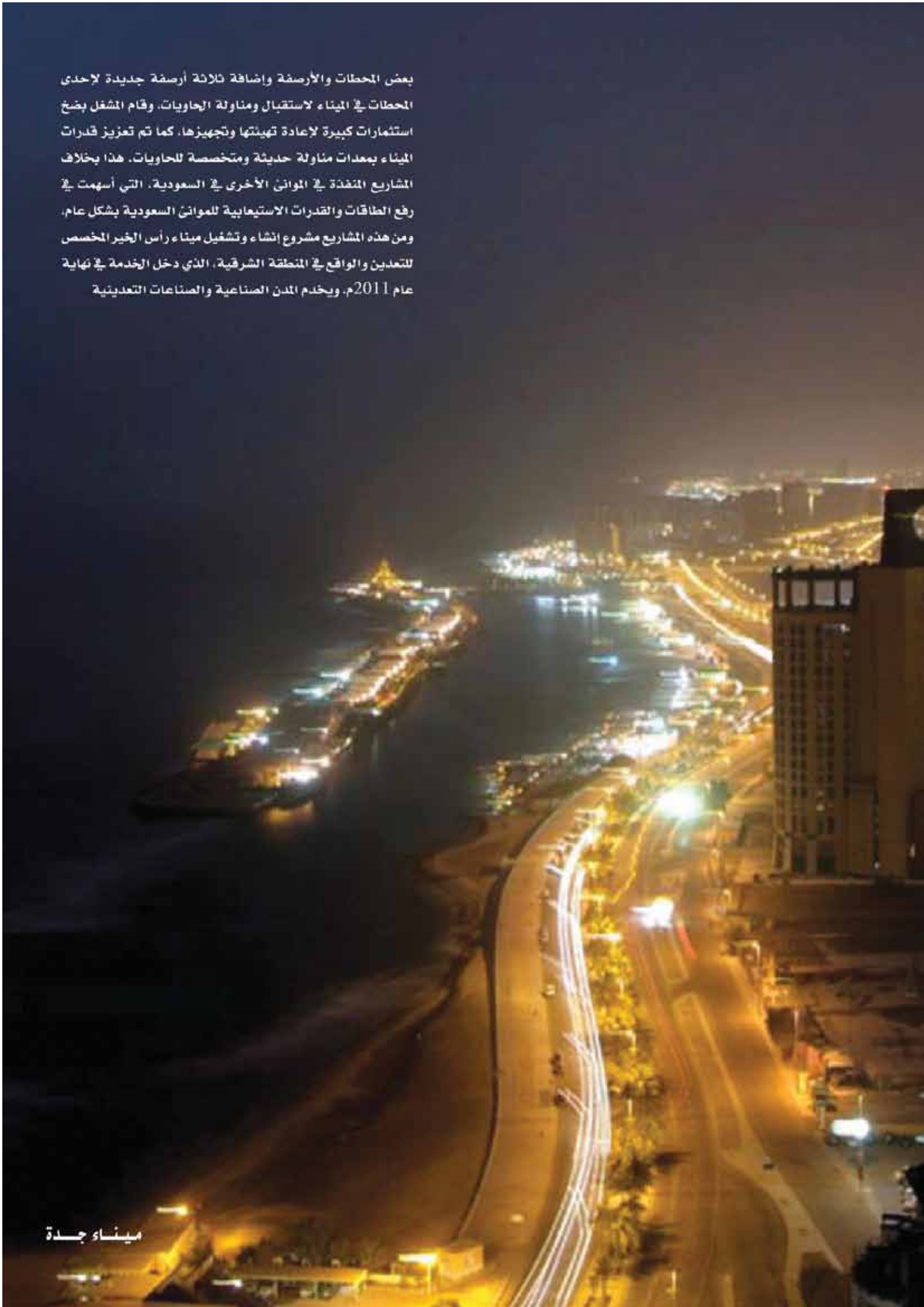
وأكد على أن ميناء جدة لا يحتاج لشركة عالمية لتشغيله فالشركات المشغلة للموانئ السعودية هي شركات سعودية وسعودية مختلطة، تمتلك خبرة عالمية في مجال الشحن والتفريغ وجميع عمليات المناولة، وتدير مشاريع ومحطات كبرى في بعض الموانئ الأخرى في العالم، وأسهمت في نقل الخبرة والتكنولوجيا إلينا، وأسهمت في توظيف وتدريب المتخصصين السعوديين، واستقطبت خطوط ملاحية عالمية منتظمة، وميناء دبي الذي تديره موانئ دبي هي مملوكة بالكامل للدولة، وما نحتاجه بالفعل لإدارة الموانئ السعودية هو إنشاء هيئة لإدارة الموانئ لتنظم وتوزع المهام داخل الميناء، وتسرع إنجاز عديد من الأعمال. وبالنسبة للتصنيف الدولي للموانئ، فيتم وفقاً لأعداد الحاويات القياسية المتداولة في كل ميناء على مدار العام، وقد بلغ معدل النمو في ميناء جدة الإسلامي خلال عام 2012م 18% وذلك بفضل المشاريع التطويرية التي تم تنفيذها في الميناء، في حين بلغ معدل النمو في ميناء دبي خلال العام نفسه (1.9%) فقط.

وصرح بأن الجسر البري الذي سيربط شرق السعودية بغربها ليس من المشاريع التي تتابعها المؤسسة، ويحظى المشروع باهتمام الأجهزة المعنية، وهناك خطوات عملية جادة ومعلنة لتنفيذه. وهناك عدة مشاريع أسهمت في تحقيق نقلة نوعية في تجهيزات ومنشآت وآليات التشغيل في الموانئ لزيادة طاقتها ومضاعفة إنتاجيتها، ومن المشاريع المنفذة في الموانئ محطة بوابة البحر الأحمر للحاويات في ميناء جدة الإسلامي، التي افتتحت في شهر جمادى الأولى 1432هـ بكلفة تجاوزت 1.6 مليار ريال بتمويل كامل من القطاع الخاص، وقد رفعت المحطة طاقة الميناء الاستيعابية بمقدار مليون ونصف المليون حاوية قياسية. وقد سبق تنفيذ هذا المشروع اتخاذ خطوات تنظيمية من المؤسسة لاستغلال التجهيزات المتاحة في المحطات بفعالية أكبر، وإعطاء مرونة أكبر في استقبال أنواع السفن المختلفة، حيث تم دمج

وأكد على أن ميناء جدة لا يحتاج لشركة عالمية لتشغيله فالشركات المشغلة للموانئ السعودية هي شركات سعودية وسعودية مختلطة، تمتلك خبرة عالمية في مجال الشحن والتفريغ وجميع عمليات المناولة، وتدير مشاريع ومحطات كبرى في بعض الموانئ الأخرى في العالم، وأسهمت في نقل الخبرة والتكنولوجيا إلينا، وأسهمت في توظيف وتدريب المتخصصين السعوديين، واستقطبت خطوط ملاحية عالمية منتظمة، وميناء دبي الذي تديره موانئ دبي هي مملوكة بالكامل للدولة، وما نحتاجه بالفعل لإدارة الموانئ السعودية هو إنشاء هيئة لإدارة الموانئ لتنظم وتوزع المهام داخل الميناء، وتسرع إنجاز عديد من الأعمال. وبالنسبة للتصنيف الدولي للموانئ، فيتم وفقاً لأعداد الحاويات القياسية المتداولة في كل ميناء على مدار العام، وقد بلغ معدل النمو في ميناء جدة الإسلامي خلال عام 2012م 18% وذلك بفضل المشاريع التطويرية التي تم تنفيذها في الميناء، في حين بلغ معدل النمو في ميناء دبي خلال العام نفسه (1.9%) فقط.



بعض المحطات والأرصفة وإضافة ثلاثة أرصفة جديدة لإحدى المحطات في الميناء لاستقبال ومناولة الحاويات، وقام المشغل بضخ استثمارات كبيرة لإعادة تهيئتها وتجهيزها، كما تم تعزيز قدرات الميناء بمعدات مناولة حديثة ومتخصصة للحاويات، هذا بخلاف المشاريع المنفذة في الموانئ الأخرى في السعودية، التي أسهمت في رفع الطاقات والقدرات الاستيعابية للموانئ السعودية بشكل عام، ومن هذه المشاريع مشروع إنشاء وتشغيل ميناء رأس الخير المخصص للتعدين والواقع في المنطقة الشرقية، الذي دخل الخدمة في نهاية عام 2011م، ويخدم المدن الصناعية والصناعات التعدينية







## حرة الحميرية

# تشارك في المعرض البحري (إس إم إم) في ألمانيا



شارك وفد من هيئة المنطقة الحرة بالحميرية برئاسة سعود سالم المزروعى، مدير الهيئة وهيئة المنطقة الحرة مطار الشارقة الدولي في معرض (إس إم إم) البحري في مدينة هامبورغ الألمانية خلال الفترة من 9 - 12-9-2014) وتأتي أهمية المشاركة باعتبار المعرض واحداً من أهم المعارض البحرية الدولية، حيث يضم (2100) عارض من 26 دولة.

وصرح المزروعى بأن مشاركة الهيئة تأتي ضمن الخطة الترويجية التي تنتهجها للترويج لهيئة المنطقة الحرة بالحميرية كواحدة من أهم المناطق الحرة في مجال الصناعات البحرية، وذلك لما تتميز به من موقع







استراتيجي متصل بميناء داخلي بعمق 7 أمتار، وميناء رئيسي بعمق 14 متراً يخدم الحركة الملاحية في المنطقة . وأضاف أن الهيئة تتطلع من خلال المشاركة إلى الوصول إلى أكبر عدد من المستثمرين في مجال الصناعات البحرية والتعريف بالميزات والتسهيلات التي تقدمها الهيئة لهذا القطاع الحيوي، كما تتطلع دائماً للتعرف إلى ما هو جديد في عالم التكنولوجيا البحرية في سعيها الدؤوب إلى التطوير في الخدمات والبنية التحتية التي تخدم القطاع البحري بشكل خاص، وقطاع الصناعات الثقيلة بشكل عام.





## قواعد اتفاقية الـ (سولاس) تدخل حيز التنفيذ

دخلت حيز التنفيذ اعتباراً من الأول من يوليو 2014 المتطلبات الجديدة للاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار (سولاس) والتي تتطلب من جميع السفن أن تضع خططاً وإجراءات لإنقاذ الأشخاص في عرض البحر.



### إنقاذ الأرواح من مياه البحار

إن تعديلات اتفاقية الـ (سولاس) التي اتخذت في 2012 كان قد تم تطويرها كجزء من نشاط المنظمة البحرية الدولية في مجال سلامة السفن الكبيرة الناقلة للركاب والتي تهدف إلى ضمان أن تكون لتلك السفن المقدرة على القيام بعمليات

إنقاذ للأرواح وأن تمتلك المعدات المناسبة التي بواسطتها تستطيع القيام بمهامها في إنقاذ الأشخاص من مياه البحر من قوارب النجاة عند حصول حادث بحري.

إن المتطلبات الجديدة تهدف إلى تعزيز دور السلامة في البحر وكذلك في مساعدة منسقي عمليات البحث والإنقاذ في جميع أنواع عمليات الإنقاذ خصوصا تحت ظل الظروف التي تكون فيها قدرات الاستعانة بالطائرات أو الهليكوبترات المتخصصة بالبحث غير متوفرة أو غير كافية.

ويجب أن تأخذ خطط وإجراءات السفينة بعين الاعتبار خطوط الدلالة الخاصة بتطوير خطط وإجراءات إنقاذ الأرواح من المياه.

ويتطلب من السفن التي تم بناؤها قبل الأول من يوليو 2014 الإذعان إلى متطلبات تقرير المسح الدوري الأول لمعدات السلامة للسفينة أو تجديده، على أن يتم ذلك بعد الأول من يوليو 2014 أيهما أقرب.

إن لجنة السلامة البحرية تشجع على تطبيق هذه المتطلبات على السفن التي لا تخضع لاتفاقية الـ (سولاس) بموجب قرارها الصادر في 2012 والذي يدعو الحكومات المنضوية تحت اتفاقية الـ (سولاس)



سفن صيد الأسماك، زوارق فائقة السرعة، زوارق إسناد، سفن مصنوعة لأغراض خاصة ووحدات عائمة متنقلة للتنقيب عن النفط. وقد أصدرت المنظمة البحرية الدولية، دليل جيب حول تقنيات الاسترداد.

أي مدى يجب أن تطبق المتطلبات على: سفن الشحن ذات حمولات كلية أقل من 500 طن مرتبطة بأي رحلة بحرية دولية أو سفن ذات حمولات كلية أعلى من 500 طن غير مرتبطة برحلات دولية، سفن ركاب غير مرتبطة برحلات دولية،



## الاتصالات الخاصة بمكافحة الحريق

إن التعديلات على الـ (سولاس) في التعديل رقم II-1/10 حول مكافحة الحريق والذي يدخل حيز التنفيذ اعتباراً من الأول من يوليو 2014، يتطلب استخدام جهازي راديو نقال (باتجاهين، أي إرسال واستلام المكالمات) لكل مجموعة من مجاميع مكافحة الحريق. ويجب أن تكون أجهزة الراديو هذه ذات كفاءة عالية جداً ومقاومة للانفجارات. وعلى السفن التي تم بناؤها قبل الأول من يوليو 2014 الالتزام بالمتطلبات المذكورة خلال مدة أقصاها الأول من يوليو 2018.

## خفض الضجيج في المركب

كذلك يدخل في حيز التنفيذ اعتباراً من الأول من يوليو 2014 التعديل رقم II-1/3-12 الذي يتطلب من السفن التي تبني حديثاً مراعاة تخفيض الضجيج فيها وأن تحمي أفرادها وطواقمها من الضجيج طبقاً للقانون المنقح الخاص بمستويات الضجيج والذي يحدد المستويات القصوى المسموح بها على متن السفينة للفضاءات الخاصة للمكائن وغرف السيطرة وغرف سكن البحارة والطواقم وغيرها من الأماكن في السفينة.





## التعليمات و التمارين والتدريبات على متن السفينة

كما يتضمن التعديل رقم II-2/15 حول الأوامر والتمارين التي تجرى على سطح السفينة، الذي يتطلب توفير وسائل إعادة شحن أجهزة التنفس أثناء ممارسة التمارين والتدريبات أو توفير عدد مناسب من الأسطوانات الاحتياطية.

## حماية المركبات

أما التعديل رقم II-2/20 حول حماية المركبات والفضاءات الخاصة لمركبات الرو - رو الواجب توفرها لغرض تثبيت أجهزة مكافحة الحريق، تطبق تلك التعليمات على السفن التي يتم بناؤها بعد الأول من يوليو 2014، أما السفن التي بنيت قبل الأول من يوليو 2014 فيجب أن تخضع إلى تطبيقات المتطلبات السابقة.

## أشكال شهادات وسجلات المعدات

أما التعديلات الأخرى على فهرست ملحق اتفاقية ال(سولاس)، يبدل جميع أشكال الشهادات وسجلات المعدات بما فيه بروتوكولها لعام 1988 والتعديلات الأخرى المتعلقة باستمارات شهادة سلامة بناء سفينة شحن وشهادة معدات السلامة لسفينة الشحن الواردة في بروتوكولها لعام 1978.

## تعديلات اتفاقية سلامة الحاويات

كما يدخل حيز التنفيذ اعتباراً من الأول من يوليو 2014 التعديلات الجارية على اتفاقية سلامة الحاويات لعام 1972 والتي تم تبنيها في عام 2013 بموجب القرار رقم 92 (MSC. 355) لغرض ضم وتسهيل إدخال التعديلات حيز التنفيذ على اتفاقية سلامة الحاويات التي تمت الموافقة عليها في عام 1993 بموجب القرار رقم 18 (A. 737)، بما فيه التعديلات المتعلقة بشكل لوحة اعتماد سلامة الحاوية والمصادقة على الحاويات الموجودة فعلياً وعلى الحاويات الجديدة. كما تتضمن التعديلات فترة انتقالية من



## أخبار المنظمة البحرية الدولية

الجاويات بسعة الرص المحددة والتي تضم قائمة بالنواقص والتي لا تتطلب من موظف الرقابة المسؤول اتخاذ قرار فوري يكون الحاوية خارج نطاق الخدمة وإنما بحاجة إلى إجراءات أمان أكثر من أجل ضمان شحنها بشكل آمن.

### اتفاقية السولاس

لقد تم المصادقة على الاتفاقية من قبل 162 دولة التي تضطلع بـ 98.77% من كميات الشحن البحري عبر العالم.