

الأسطول التجاري البحري السوري (واقع وتحليل)

الدكتور رامي حوا*

(تاريخ الإيداع 26 / 5 / 2009. قُبل للنشر في 18/8/2009)

□ ملخص □

إن للتجارة البحرية مكانة هامة في الحياة الاقتصادية للقطر، ليس حديثاً بل منذ القدم، وقد كان للأزمة الاقتصادية العالمية تأثيرها الواضح على صناعة النقل البحري العالمية وعلى الأسطول البحري التجاري السوري الذي يشهد في السنوات الأخيرة تناقصاً كبيراً وواضحاً، وفي هذا البحث تم التطرق إلى الواقع الحالي للأسطول التجاري البحري السوري وتطوره، كمّاً ونوعاً، وبحث أسباب تراجع أعداد السفن المملوكة من قبل سوريين لكن بأعلام مواءمة، مع دراسة ما يسمى بمعامل الاستهداف للسفن Target Factor الذي تعتمد عليه سلطة رقابة الميناء في مذكرة تفاهم باريس وكيفية حسابه وتأثيرات عمر وجنسية السفينة عليه في حالات مختلفة. مؤشرات البلطيق للشحن الجاف BDI والتي تعكس حالة النقل البحري للمواد الرئيسية، تم التطرق إليها في هذا البحث لما تشكله من مقياس هام جداً لحركة النقل البحرية العالمية.

الكلمات المفتاحية: الأسطول السوري - عامل الاستهداف - مؤشرات البلطيق للشحن الجاف.

* أستاذ مساعد - قسم الهندسة البحرية - كلية الهندسة الميكانيكية والكهربائية - جامعة تشرين - اللاذقية - سورية.

Syrian Merchant Fleet (The reality and analysis)

Dr. Rami Hawa *

(Received 26 / 5 / 2009. Accepted 18 / 8 / 2009)

□ ABSTRACT □

The maritime trade has an important place in the economic life of Syria since ancient times, but the global economic crisis influenced on the global shipping industry and the Syrian merchant fleet which in recent years is greatly reduced.

In this paper the current reality of the commercial fleet Syrian Maritime and development of the quality and quantity has been discussed, and the causes of increasing number of vessels owned by the Syrian Owners. A study of the so-called Target Factor of ships on which the authority to control the port in the Paris Memorandum of Understanding was made and how it was calculated and the effects of age and nationality of the ship in different situations.

Indicators of the Baltic Dry Index BDI, which reflect the status of the maritime transport of the main raw material has been addressed in this research as it constitutes a very important measure of the global marine transport.

Key Words: Syrian fleet, target factor, BDI.

*Associate professor, Department of Marine Engineering Mechanical &Electrical Engineering Faculty, Tishreen University, Lattakia, Syria.

مقدمة:

يعتبر النقل البحري أساس النقل في العالم، حيث يشكل نسبة تفوق 70% من حجم النقل الدولي، و تطور النقل البحري في سورية على ضوء قواعد السلامة الدولية والاتفاقات المرتبطة معها، ولما كان النقل البحري يمثل مركز الصدارة في وسائل النقل الأخرى على مستوى التجارة العالمية، فقد أخضع لنظام دولي عالي الأداء يضمن أقل خطورة على سلامة الملاحين والبضائع والبيئة والركاب، وقل تكلفة من حيث نقل البضائع من مواقع إنتاجها إلى مواقع تصديرها.

أما الأسطول التجاري البحري السوري والمتمركز بغالبيته 99% في أيدي القطاع الخاص فيشهد حالياً نقصاناً واضحاً في أعداده لأسباب عدة، سنتطرق إلى بعضها في هذا البحث، هذا يقابله زيادة كبيرة جداً غير مشمولة بأي إحصائية للأسطول الذي يملكه ملاك سفن سوريون، لكنه غير مسجل في سورية أي لا يرفع العلم السوري ويتراوح عدده من 350 - 500 سفينة يعمل عليها حوالي 10000 ضابط وبحار.

أهمية البحث وأهدافه:

تكمن أهمية هذا البحث في توضيح الواقع الحالي للأسطول التجاري البحري السوري وتطوره كما ونوعاً، وبحث أسباب تراجعته أمام تزايد أعداد السفن المملوكة من قبل سوريين لكن بأعلام مواعمة مع دراسة ما يسمى بمعامل الاستهداف للسفن، بالإضافة إلى نبذة عن الأزمة الاقتصادية ومنعكساتها على النقل البحري السوري.

طرائق البحث ومواده:

الغاية الأولى من البحث، دراسة تاريخ وواقع الأسطول التجاري البحري السوري والعمالة البحرية لذلك اعتمدنا في هذا البحث أولاً على المنهج الوصفي لتوصيف حالة الأسطول والشركات البحرية والعمالة وتحليل أسباب انخفاض عدد السفن بشكل ملحوظ. مع الاعتماد على التوضيح بالأشكال البيانية والجداول لكل المعلومات.

إن هذا البحث موضوع الدراسة، وهو تطور الأسطول التجاري البحري السوري، تم من خلال:

1. جمع البيانات وإحصائها وتحليل نتائجها من خلال أشكال بيانية.
2. التوصيات التي يمكن الاستفادة منها.

1- لمحة تاريخية بسيطة عن أسطول النقل البحري في سورية:

لا بد من الإقرار أولاً بأن للتجارة البحرية مكانة هامة في الحياة الاقتصادية للقطر، ليس حديثاً بل منذ القدم. حيث أثبت الفينيقيون جدارتهم في خوض غمار البحر والوصول إلى شواطئ البلدان الأخرى بمراكبهم التي كانوا يصنعونها بأنفسهم، وقد تطور الأسطول البحري للقطر العربي السوري وصولاً إلى السبعينيات من القرن العشرين، حيث لاقى الاهتمام من الجهات الوصائية لتصبح المراكب الخشبية سفناً بمحركات آلية.

2- قطاع النقل البحري في سورية:

يتبع قطاع النقل البحري إدارياً وتنظيماً إلى وزارة النقل، ويتمتع بأهمية فائقة من حيث فاعليته و مردوده بالنسبة للاقتصاد الوطني.

يضم هذا القطاع عدداً كبيراً من العاملين، ويتعامل مع الجهات المستوردة والمصدرة من القطاعين العام والخاص، ولا بد من الإشارة إلى أهمية كل من مرفأ طرطوس ومرفأ اللاذقية من حيث إمكانية استقبال السفن والمنشآت التخزينية، حيث أن استقبال السفن العابرة يشجع على تجارة الترانزيت التي لم تحصل بعد على الحالة والشروط المثلى الدنيا كما في المرفأ المجاورة من حيث الزمن اللازم للدخول والمغادرة للسفينة، وإجراءات التفريغ وزمنه.

3- واقع الأسطول البحري التجاري السوري:

لقد أسهم الأسطول البحري بفاعلية في الدورة الاقتصادية للقطر حيث تم شحن كميات كبيرة من البضائع الواردة والصادرة للقطاعين العام و الخاص وبأسعار تقل عن الناقلين الأجانب، مما انعكس إيجاباً على كلفة المواد التي تصل إلى المستهلك.

شهد العالم قفزات نوعية متطورة و سريعة جداً في هذا المجال، مما دفع النقل البحري في سورية لتطوير نفسه ومحاولة تحديث أسطوله بحيث يمكنه الاستمرار بعمله. يقسم الأسطول التجاري البحري السوري إلى قسمين:

القسم الأول:

سفن يملكها أصحاب سفن سوريون ويرفعون على سفنهم أعلاماً أخرى تدعى أعلام الموائمة FOC (Flag Of Convenience) مثل (جورجيا - ساوتومي - مالطة - قبرص - هونغ كونغ - باناما - كوريا الديمقراطية) وغيرها من الأعلام المختلفة، ولا يوجد إحصائية عن عددها و مواصفاتها بل يمكن تقديرها عن طريق إحصائيات تقديرية لغرفة الملاحة السورية بـ 400 سفينة مختلفة الأحجام يعمل عليها حوالي 10000 بحار الغالبية العظمى منهم من السوريين [1].

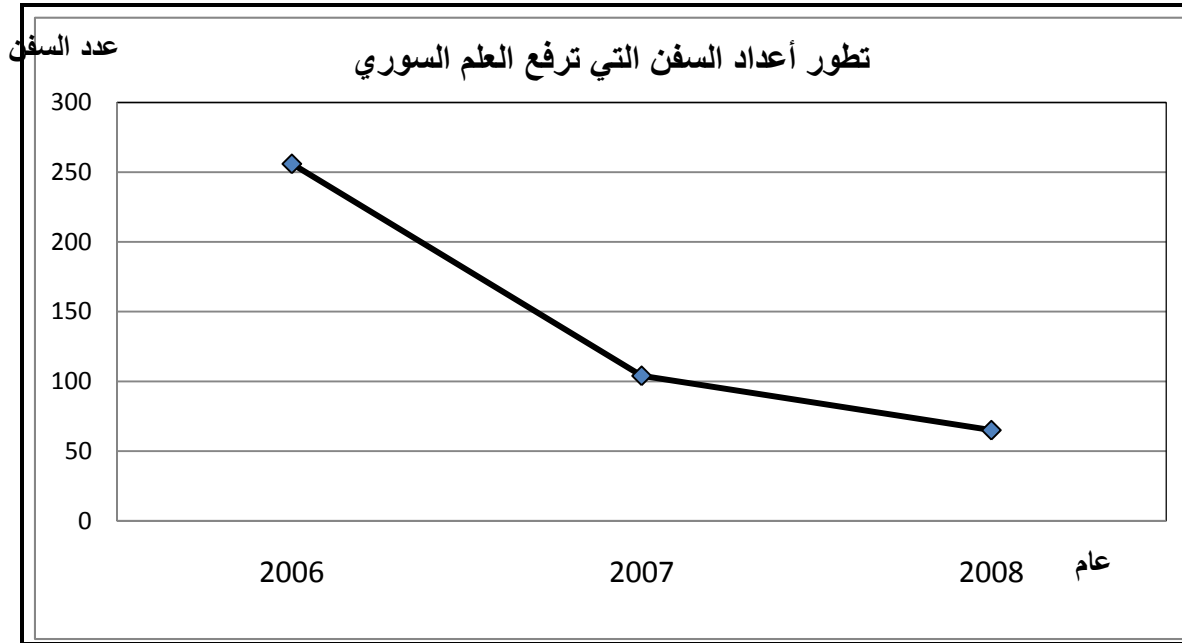
القسم الثاني:

سفن يملكها سوريون وترفع العلم السوري وهم ينقسمون أيضاً إلى قسمين:

1- قطاع عام و مشترك

2- قطاع خاص، وهو الغالبية الكبرى.

لقد شهدت السفن التي ترفع العلم السوري تناقصاً ملحوظاً في السنتين السابقتين لعدة أسباب منها فنية كالحالة الفنية للسفن واستهدافها من قبل رقابة سلطة الميناء، ومنها إدارية كصعوبة إجراءات تسجيل وشطب السفن، وأسباب أخرى متعلقة بالعمالة البحرية.



الشكل (1) تطور أعداد السفن التي ترفع العلم السوري

من الشكل رقم (1) نلاحظ تناقصا ملحوظا وكبيراً في أعداد السفن السورية خلال الأعوام السابقة وهذا التناقص كان نتيجة لعدة عوامل نذكر الفنية منها:

1- الأعمار الكبيرة للسفن السورية، مما انعكس سلباً على حالتها الفنية، وجعلها هدفاً لسلطة رقابة الموانئ الموقعة على مذكرة تفاهم باريس ومضابقتها والحجز عليها، مما جعل أصحاب السفن يتخذون إحدى الإجراءات التالية:

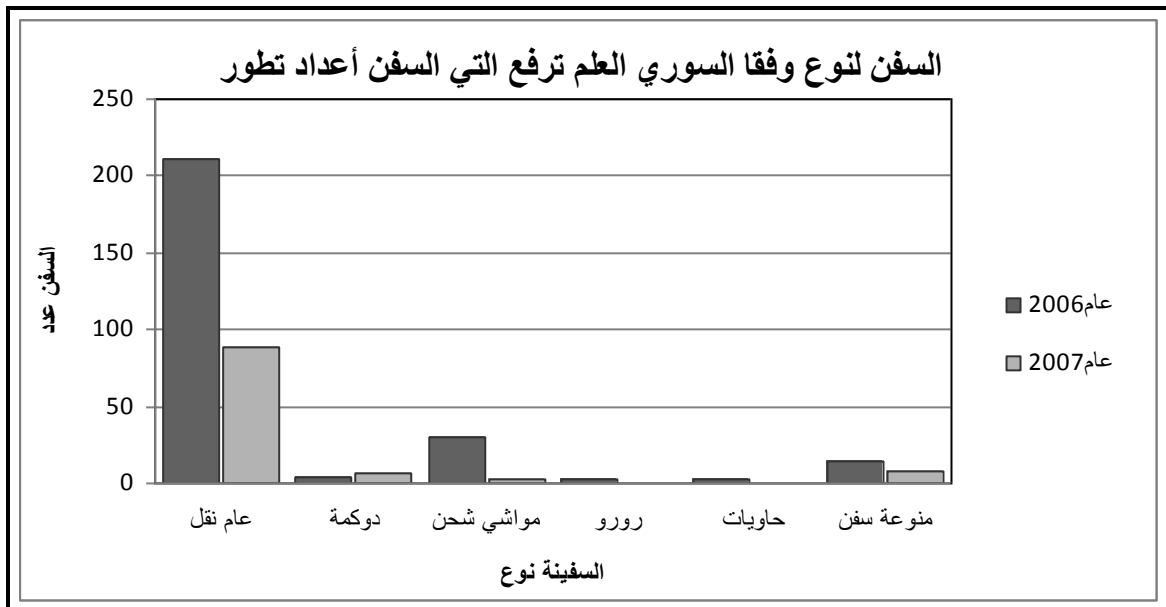
• تحاشي الرسو في الموانئ التي تخضع لسلطة رقابة الميناء لتفاهم باريس كي لا يتم تطبيق ما يدعى بـ **معامل الاستهداف [2]** على سفنهم وخضوعها للكشف والتفتيش الفني، وهذا انعكس سلباً على مجالات عمل السفن، حيث قلص وجهات السفر والنقل.

• تشطيب السفينة من السجلات السورية ورفع أعلام دول أخرى على اللاتحة البيضاء لتفاهم باريس أو بالأحرى غير مستهدفة Non-Targeted Flag مثل (قبرص - باناما - مالطا - هونغ كونغ) وهذا الإجراء قام به أصحاب السفن ذات الحالة الفنية الجيدة والأعمار الصغيرة.

2- اتجه الكثير من ملاك السفن إلى ما يسمى " علم المواءمة " " Flag of Convenience " (FOC)، ذات المستوى المنخفض لتخفيض تكاليف تشغيل سفنهم مما سبب انخفاض مستوى أداء العاملين على ظهر السفن، بسبب تشغيل طاقم ضعيف الكفاءات وتجهيز السفينة القديمة بمعدات قليلة وذات فعالية وكفاءة محدودة، بالإضافة إلى ضعف القيود المفروضة على تسجيل السفن ومنح الشهادات، حيث قامت بعض الدول بإصدار الشهادات الخاصة بتسجيل السفن لديها دون القيام بالتحقق والكشف على السفينة، فلقد انصب اهتمام تلك الدول على زيادة الدخل الاقتصادي لها فقط من خلال تسجيل السفن.

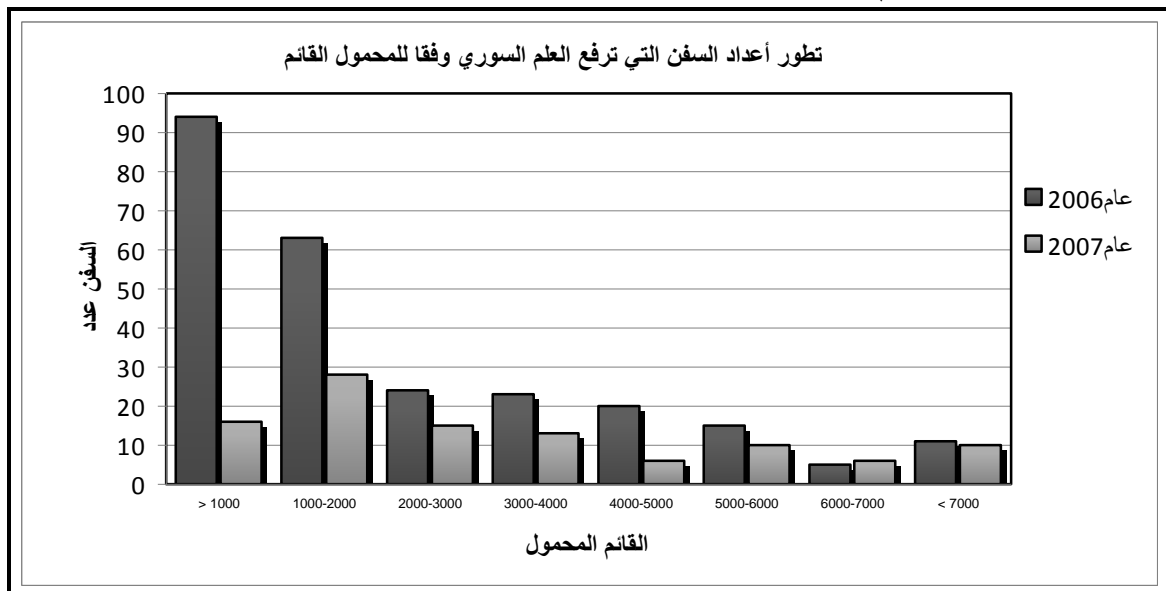
يتجه معظم أصحاب السفن إلى امتلاك سفن نقل البضائع العامة General Cargo وذلك لضمان إمكانية نقل مختلف أنواع البضائع فيها، وتتضمن بضائع الدكمة أيضاً، لذلك نجد من الشكل (2) أن القسم الأكبر من السفن

السورية هو سفن بضائع عامة وهذا الأمر ينضوي أيضا على السفن التي يملكها سوريون وترفع أعلام ما يسمى " علم المواطنة " (FOC) " Flag of Convenience " .



الشكل (2) تطور أعداد السفن التي ترفع العلم السوري وفقا لنوع السفن

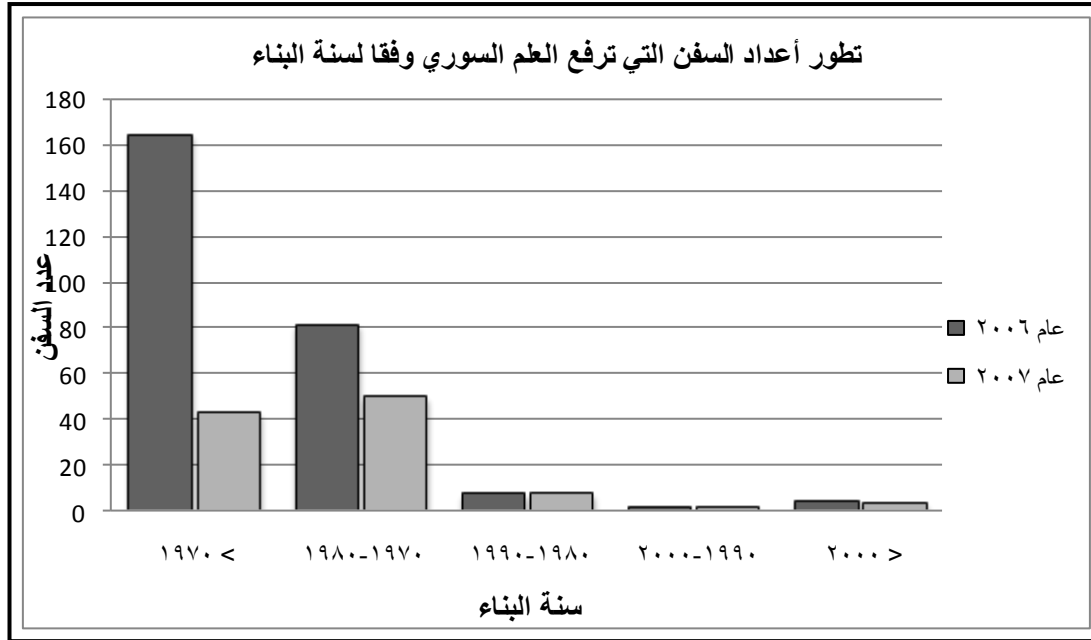
نجد من الشكل (3) أن الأسطول التجاري البحري السوري تألف بمعظمه من سفن ذات المحمول القائم الصغير (أقل من 1000 طن مسجل) لسهولة توفر سوق شحن لهذه الكميات [3].



الشكل (3) تطور أعداد السفن التي ترفع العلم السوري وفقا للمحمول القائم [9]

نلاحظ من الشكل (4) أن أعمار سفن الأسطول السوري مرتفعة نسبيا بمتوسط قدره 30 سنة، وهذا انعكس سلبيًا على الحالة الفنية للسفن، وأدى بدوره إلى حجز السفن وتسجيل ملاحظات كثيرة عليها، لكن مؤخرًا ونظرًا لهبوط أسعار السفن عالميًا مع موجة ضعف سوق النقل البحري يقوم بعض ملاك السفن ببيع سفنهم القديمة وشراء سفن حديثة،

فأصبح بإمكاننا ملاحظة وجود سفينة ترفع العلم السوري عمرها أربع سنوات، وهذا كان من الصعب سابقاً. إنَّ عدم وجود تمويل مادي من قبل البنوك السورية للاستثمار في قطاع النقل البحري، ساهم في عدم القدرة على تحديث الأسطول بسفن حديثة تساعد في إمكانية الحصول على نتائج إيجابية في تحسين مستوى الأسطول.



الشكل (4) تطور أعداد السفن التي ترفع العلم السوري وفقاً لسنة البناء

بعد فترة من الازدهار والانتعاش التي لم يسبق لها مثيل والتي مرت بها صناعة النقل البحري العالمية في النصف الثاني من عام 2007 وحتى النصف الأول من عام 2008 شهدت هذه الصناعة انهياراً حاداً ترافق مع تعاظم الأزمة المالية وتباطؤ الطلب على الشحن البحري، هذا الانهيار كان واضحاً من خلال مؤشرات البلطيق للجاف BDI والتي تعكس حالة النقل البحري للمواد الخام الرئيسية، كما كان له تأثيرات واسعة الانتشار وصلت إلى حد الإفلاس بين مالكي السفن، وبما أن قطاع النقل البحري السوري هو جزء لا يتجزأ من قطاع النقل البحري العالمي وشريك فعال في التجارة، فقد نال حصته أيضاً من هذا الانهيار.

3-1- مؤشر البلطيق للشحن الجاف BDI

عبارة عن رقم يصدر يومياً بواسطة بورصة البلطيق - لندن London - Based Baltic Exchange ، ويمثل تقييماً لأجور نقل أهم المواد الخام الرئيسية عن طريق البحر مستخدماً سفن نقل البضاعة السائبة BULK CARRIER في أبرز الخطوط في العالم، أخذاً بعين الاعتبار 26 طريق ملاحية رئيسياً. ولأنه شامل، فإنه يعكس النمط الذي تسري على أساسه التجارة الدولية، وإن لم يكن يعبر مباشرة عن حجمها [4].

ويحسب هذا المؤشر لأربع قياسات من سفن الحمولة السائبة وهي:

- 1- سفن تستخدم طريق رأس الرجاء الصالح أو كيب هورن وتعرف بالـ Capesize وقياساتها 100000+ طن وتمثل 10 % من أسطول سفن الحمولات السائبة العالمي.

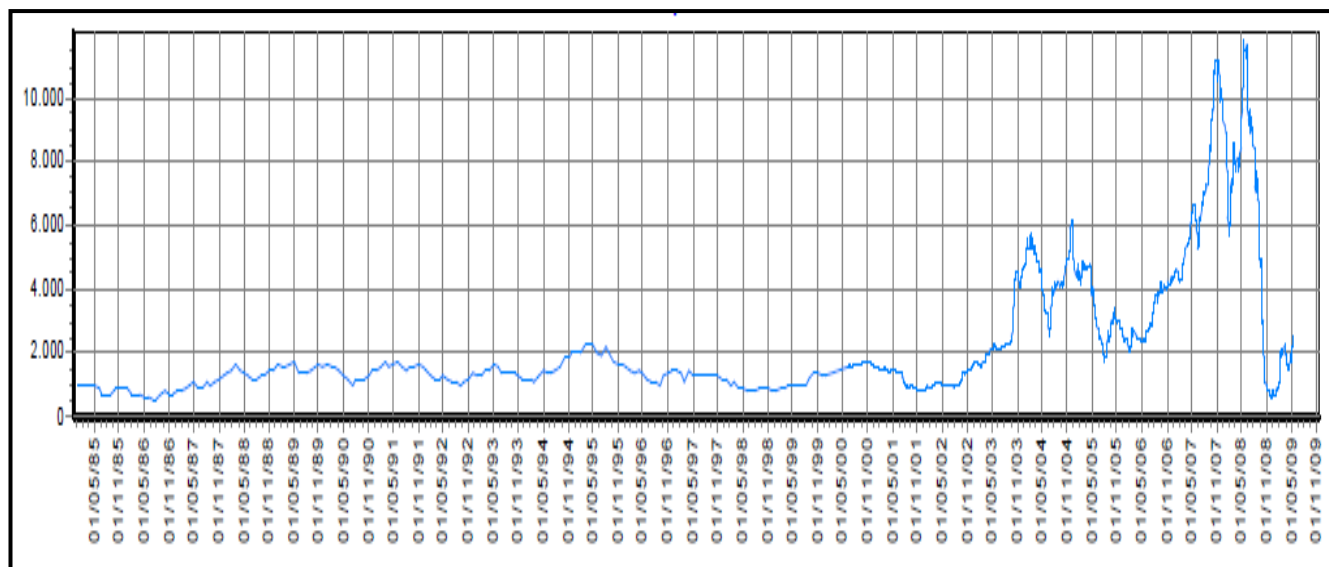
2- سفن الـ Panamax وهي السفن المصممة للمرور في قناة باناما وتتراوح حمولاتها -60,000 80,000 طن وتمثل 19 % من أسطول سفن الحمولات السائبة العالمي.

3- سفن الـ Superamax وتتراوح حمولاتها ما بين 45,000-59,000 طن وتمثل 37 % من أسطول سفن الحمولات السائبة العالمي.

4- سفن الـ Handysize وتتراوح حمولاتها ما بين 15,000-35,000 طن وتمثل 34 % من أسطول سفن الحمولات السائبة العالمي.

يعدّ BDI أصدق مؤشر للطلب على النقل البحري وحركة الاقتصاد العالمي الفعلية حيث لا يعتمد على المشاعر أو التكهنات، بل إنه يتابع أجور الشحن الدولي بناءً على ميزان العرض في طاقة السفن وعددها والطلب الفعلي على طاقة شحنها في الخطوط الرئيسية حول العالم.

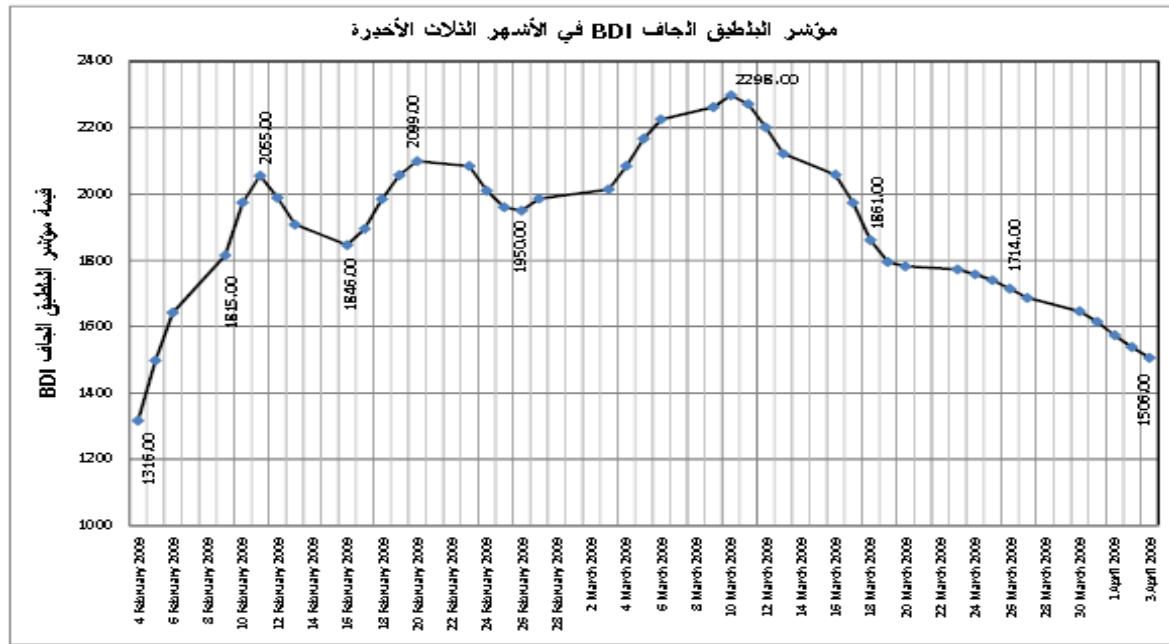
في النصف الأول من عام 2008 شهدت صناعة النقل البحري ازدهاراً لم تشهده من قبل فقد وصل المؤشر في 20 أيار 2008 إلى أعلى مستوى منذ إنشائه عام 1985 حيث وصل إلى 11793 نقطة، لكن شهر العسل هذا لم يدم طويلاً؛ إذ بعد 6 أشهر أخرى وتحديداً في 5 كانون الأول سقط المؤشر 94% إلى 663 نقطة وهو أصغر قيمة منذ عام 1986 الشكل رقم (5)، هذا السقوط كان كارثياً، بحيث أصبح من الصعب على شركات النقل البحري تغطية نفقاتها الأساسية حتى بعد هبوط سعر النفط.



الشكل (5) قيمة مؤشر البلطيق للشحن الجاف منذ تأسيسه وحتى الآن

إضافة إلى أن أجور التأمين في بعض الخطوط التي تمرّ من مضيق باب المندب باتت تشكل عبئاً إضافياً كبيراً على كلفة النقل بسبب زيادة هجمات القرصنة المنطلقة من ساحل الصومال والتي تهدد الملاحة في المنطقة.

لوحظ أنه ومنذ 4 شباط عام 2009 بدأ مؤشر BDI بالارتفاع قليلاً إلى 1316 نقطة، وهذا الرقم يقترب بحذر من كلفة تشغيل السفينة لكن دون تحقيق أية أرباح، لكنه لا يزال تحت خط الكلفة اليومية العالية لتشغيل السفينة التي يدخل في حسابها عوامل عديدة لا يمكن إغفالها حتى لو كانت السفينة في حالة رسو شكل رقم (6).



الشكل (6) مؤشر BDI في الثلاث أشهر الأخيرة

وبغية تجاوز بعض المشاكل وتقليص نفقات النقل تفادياً لإفلاس الشركات الملاحية، لجأ مشغلو سفن الشحن إلى الإبحار بسرعات اقتصادية بهدف الحد من استهلاك الوقود، وهذا بدوره أدى إلى إطالة أزمان الرحلات لكن المشكلة الحقيقية في انحسار الطلب على النقل البحري لا تعود إلى ارتفاع أسعار الوقود بقدر ما تعود إلى عدم إمكانية إصدار رسائل اعتماد من قبل المصارف، نظراً لقلة الموارد المالية، فضلاً عن تقلص الطلب في الدول المستهلكة على المواد الخام.

ترافق انهيار الطلب على الشحن البحري في النصف الثاني من عام 2008 وانخفاض أجور النقل، مع انخفاض كبير لأسعار السفن، بحيث انخفضت قيمتها من 20% إلى 85% في بعض الأحيان طبقاً لعمرها وحالتها الفنية، وأصبح بيع السفينة كخردة أكثر جدوى من تشغيلها.

لكن بالمقابل قام بعض ملاك السفن في سورية بتطوير سفنهم؛ أي التخلص من السفن القديمة وشراء سفن ذات أعمار أقل، مع الاتجاه بشكل رئيسي إلى سفن البضائع السائبة BULK CARRIER للأسباب التالية:

- محاولة الحصول على حصة ولو بسيطة من سوق الشحن الحالي الضعيف والذي يشترط سفن ذات حالة فنية جيدة وعمر صغير مقبول.

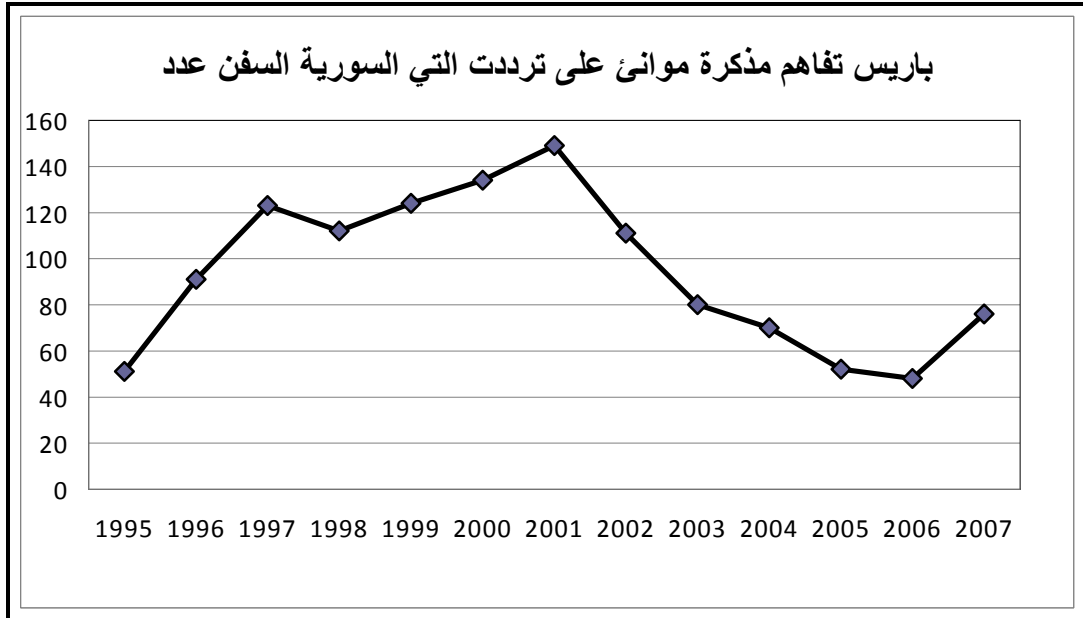
- التحضير لفترة انتعاش لا بد أن تأتي ولو بعد حين مستغلين عروض السفن الممتازة الموجودة في السوق حالياً.

- قناعة الشاري أن الطلب سيستمر على سفن الحمولات السائبة نظراً لأنها مخصصة لنقل بضائع غذائية كالحبوب والطاقة كالفحم الحجري، وهذه البضائع لن يقل الطلب عليها أبداً.

4 - عامل الاستهداف TARGET FACTOR

عندما تؤم السفن بمختلف أنواعها مرافئ الدول الموقعة على مذكرة تفاهم باريس لسلسلة رقابة الميناء [5] والذي يدعى بالـ Port State Control تقوم السلطات المختصة بتوقيع الكشوف الفنية على السفن والتركيز على ما يخص السلامة [7] وحماية البيئة البحرية [6] واتخاذ الإجراءات بحق السفن والطواقم المخالفة، وقد تصل هذه الإجراءات إلى حجز السفينة ومنعها من السفر حتى يتم تدارك هذه المخالفات. إن عملية الكشوف هذه لا تتم عشوائياً بل وفقاً لعامل يدعى بعامل الاستهداف Target Factor يتم حسابه وفقاً لقواعد وقيم معيارية خاصة، فعندما ترسو مجموعة من السفن في أحد المرافئ التي تُطبق فيها هذه الكشوفات، تقوم السلطة البحرية بحساب عامل الاستهداف لكل منها على حدة، وتقوم بالكشف على السفن التي حازت على أعلى نتيجة؛ أي السفن التي عامل الاستهداف فيها ذو قيمة مرتفعة، أي أن مفهوم عامل الاستهداف هو رقم يمثل محصلة مجموعة أرقام وفقاً لشروط معينة سنأتي على ذكرها، وهذا الرقم يعطي فكرة أولية عن الوضع الفني للسفينة.

ويوضح الشكل (7) عدد السفن السورية التي ترددت على موانئ مذكرة تفاهم باريس والمسجلة خلال الفترة من 1995 وحتى 2007



الشكل (7) عدد السفن السورية التي ترددت على موانئ مذكرة تفاهم باريس والمسجلة خلال الفترة من 1995 وحتى 2007

يلاحظ من الشكل (7) تراجع عدد السفن المترددة على مذكرة تفاهم باريس بشكل ملحوظ بالرغم من تقدمها مرة أخرى عام 2007 ، وذلك نظراً لامتناع العديد من السفن ذات الكفاءة الفنية المتدنية عن التردد إلى تلك الموانئ الأوروبية خوفاً من التفتيش ومن ثم الاحتجاز.

يقسم عامل الاستهداف إلى عاملين [8]:

1- عامل شامل Generic Factor

2- عامل التاريخ (سيرة السفينة) History Factor

4 - 1 العامل الشامل:

هو عامل يحسب لكل سفينة بشكل مستقل لكل من المتغيرات وفق التالي:

• العلم المستهدف Targeted Flag :

توجد مجموعة من الدول مُصنفة بحرياً على أنها مستهدفة من قبل سلطات العلم في الدول الموقعة على مذكرة تفاهم باريس لسلطة رقابة الميناء، وهذه الدول تقسم إلى لائحة بيضاء ولائحة رمادية ولائحة سوداء، وتقسم اللائحة السوداء إلى:

• دول ذات مخاطرة عالية جداً

• دول ذات مخاطرة عالية

أما اللائحة الرمادية فتقسم إلى:

• دول ذات مخاطرة من المتوسطة إلى العالية

• دول ذات مخاطرة متوسطة

فإذا كانت السفينة ترفع علم دولة ما، وهذا العلم يقع ضمن نطاق الاستهداف وفقاً لتقرير مذكرة تفاهم باريس

فَتُحَسَبُ لها النقاط وفق الجدول التالي:

TF	مستوى المخاطرة
4+	علم السفينة ضمن الدول ذات المخاطرة المتوسطة
8+	علم السفينة ضمن الدول ذات المخاطرة من المتوسط إلى العالي
14+	علم السفينة ضمن الدول ذات المخاطرة العالية
20+	علم السفينة ضمن الدول ذات المخاطرة العالية جداً

• نوع السفينة المستهدفة

تختلف السفن حسب نوعها، وحسب الخطر الذي يمكن أن تسببه هذه السفن في حالة إهمال حالتها الفنية، فالخطر الذي تسببه مثلاً سفينة ناقلة مواد كيميائية أكثر من ذات عمر معين أكبر من الخطر الذي تسببه سفينة ناقلة بضائع عامة لها نفس العمر ووزن الحمولة. عدد النقاط تبعاً لنوع وعمر السفينة يعطى بالجدول التالي:

TF	نوع السفينة
5+	سفينة حمولات سائبة عمرها أكثر من 12 سنة
	ناقلات غاز عمرها أكثر من 10 سنوات
	ناقلات كيميائيات عمرها أكثر من 10 سنوات
	ناقلات نפט محمولها القائم أكثر من 3000 طن مسجل و أكبر من 15 سنة
	سفن ركاب / مدحرجات/ عمرها أكثر من 15 سنة

• سفن مصنفة ضمن هيئات تصنيف غير معترف بها من الاتحاد الأوروبي

تُقسم هيئات التصنيف إلى مجموعتين، مجموعة معترف بها من قبل الاتحاد الأوروبي، وغالباً ما تكون هي هيئات التصنيف المنضوية تحت الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف IACS أما المجموعة الثانية فهي هيئات التصنيف المتبقية و تحسب النقاط وفق التالي:

TF	نوع السفينة
3+	سفن مصنفة ضمن هيئات تصنيف غير معترف بها من الاتحاد الأوروبي أي خارج IACS -الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف-

• سفن ذات أعمار أكثر من 12 سنة

هذا التصنيف خاص بالسفن التي تقع خارج التصنيف السابق المتعلق بنوع السفينة المستهدفة

TF	عمر السفينة
3+	أكبر من 25 سنة
2+	من 21 وحتى 24
1+	من 13 وحتى 20

• سلطة علم السفينة و الاتفاقيات الدولية

تختلف الدول من حيث تطبيقها للاتفاقيات الدولية وفي حال عدم تطبيقها للاتفاقيات تحسب النقاط كالتالي:

1+	سلطة علم السفينة غير مطبقة لكافة الإتفاقيات الدولية من إتفاقيات المنظمة البحرية الدولية ومنظمة العمل الدولية
----	--

• هيئة تصنيف مستهدفة

إن قيمة عامل الاستهداف للسفن المصنفة في هيئات التصنيف المختلفة تتعلق بالنسبة المئوية للحجوزات

السنوية لسفن كل هيئة على حدة، وهذا موثق في [5] وفق التالي:

TF	نسبة الحجوزات (منع من السفر)
0	0 %
1+	من 0 % إلى 2 %
2+	> 2 % وحتى 4 %
3+	> 4 %

ويغير حساب عامل الاستهداف إذا غيرت السفينة هيئة التصنيف المنضوية تحتها.

4 - 2 عامل التاريخ (سيرة السفينة):

لكل سفينة ترسو في مرافئ الدول الموقعة على مذكرة تفاهم باريس لسلطة رقابة الميناء، سجل خاص يتضمن اسم المكان الذي تم الكشف فيه، و عدد المخالفات ونوعها وتفاصيلها، ويضاف عامل سيرة السفينة إلى العامل الشامل لإيجاد العامل النهائي ويحسب لآخر 12 شهراً، آخذين بعين الاعتبار كل كشوف السلامة والحالة الفنية، والحالات التي تمت على السفينة في المرافئ التابعة لمذكرة تفاهم باريس وفق التالي:

TF	مستوى المخاطرة	
20+	لا يوجد أي معلومة حول السفينة في قواعد بيانات مذكرة تفاهم باريس أي دخول للمرافئ التابعة لها لأول مرة	
10+	لم يتم الكشف على السفينة آخر 6 أشهر	
5+	تم حجزها في المرافئ	
15-	0	عدد المخالفات
0	من 1 حتى 5	
5+	من 6 حتى 10	
10+	من 11 حتى 20	
15+	أكثر من 21	
2-	في حال تم إصلاح كل المخالفات وتم توثيق ذلك	

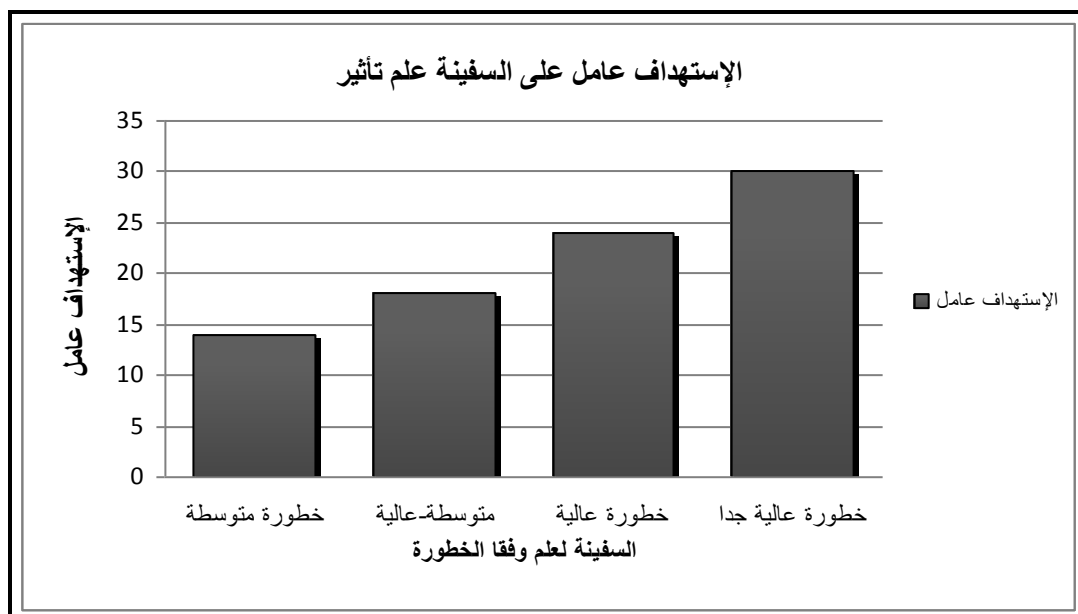
4 - 3 العامل الكلي:

هو محصلة جمع العامل الشامل وعامل التاريخ، ويحسب العامل الكلي بنهاية كل يوم للسفن الراسية في المرافئ المنضوية تحت مذكرة تفاهم باريس لرقابة سلطة الميناء، وكلما زاد الرقم زادت فرصة توقيع الكشف على السفينة وإمكانية حجزها في حال كانت المخالفات تستحق ذلك، ولا يوجد حدود للقيم أي عتبة، لأن هذا الرقم يتم حسابه للمقارنة بين مجموعة من السفن والسفن التي تحصل على أعلى رقم يتم استهدافها.

النتائج والمناقشة:

تأثير وضع علم السفينة

لندرس على سبيل المثال سفينة بضائع عامة عمرها 15 سنة مصنفة في هيئة تصنيف ضمن IACS أمّت أحد مرافئ مذكرة تفاهم باريس منذ أربعة أشهر، لديها في الكشف الذي تم عليها 7 مخالفات [9] .

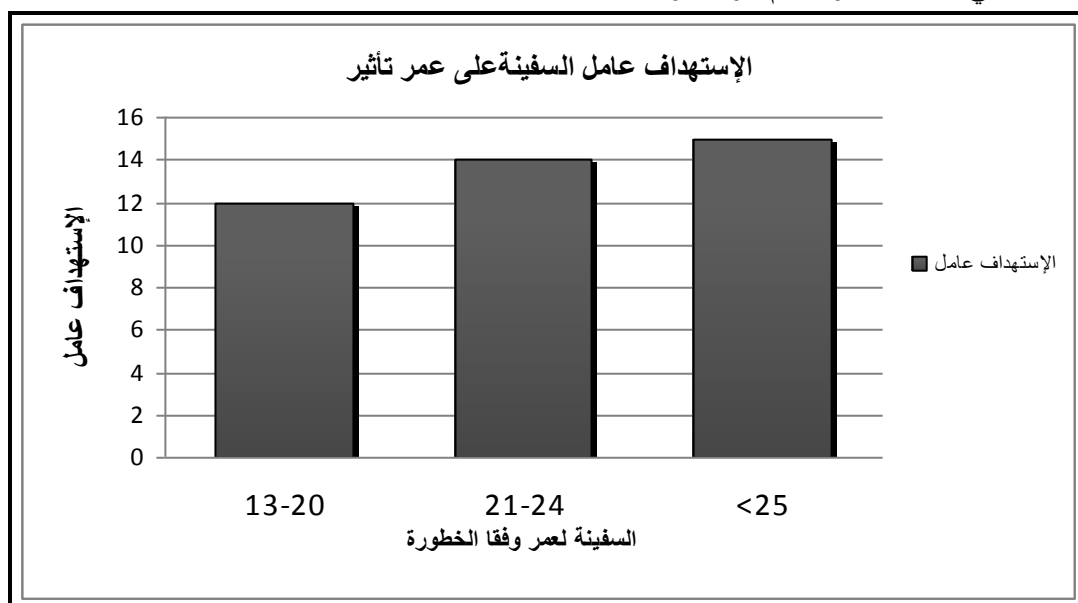


الشكل (8) تأثير علم السفينة على عامل الإستهداف

نجد من الشكل (8) أن عامل الاستهداف يزداد طرذا مع جنسية علم السفينة حيث تشكل السفن التي ترفع أعلام الدول الواقعة على اللاتحة السوداء لمذكرة تفاهم باريس هدفا للكشوف الفنية والتي يعقبها في أغلب الأحيان حجز للسفينة.

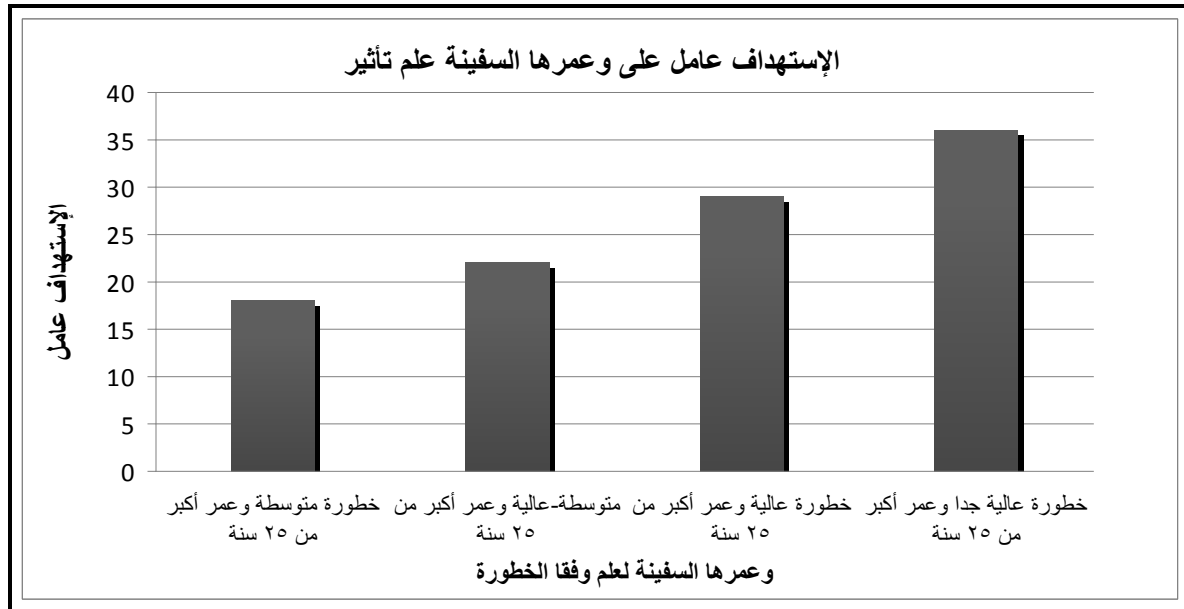
تأثير عمر السفينة

من أجل المثال السابق لسفينة بضائع عامة عمرها 15 سنة، نجد من الشكل (9) أن عامل الاستهداف يزداد طرذا مع عمر السفينة، حيث تشكل السفن القديمة هدفاً للكشوف الفنية والتي يعقبها في أغلب الأحيان حجز للسفينة في مرافئ الدول التي تضمها مذكرة تفاهم باريس لرقابة سلطة الميناء.



الشكل (9) تأثير عمر السفينة على عامل الإستهداف

وكذلك الشكل رقم (10) يوضح أن عمر السفن و جنسية علم السفينة إذا اجتمعا سوية سيؤثران سلبا ويشكل كبير أو إيجابا، وتعاني السفن السورية من حالة وجود اسم سلطة العلم في سورية ضمن دول المخاطرة الشديدة very high risk بالإضافة إلى أعمار السفن الكبيرة.



الشكل (10) تأثير عمر السفينة وجنسية علمها على عامل الإستهداف

الاستنتاجات والتوصيات:

- من الدراسة التحليلية المنفذة في هذا البحث يُمكن استخلاص الاستنتاجات التالية:
- إن تطور حركة النقل البحري في العامين السابقين لم تنعكس إيجابيا على زيادة عدد السفن التي ترفع العلم السوري، بل أدت إلى تناقص ملحوظ وكبير في أعدادها مع زيادة ملحوظة وكبيرة في أعداد السفن التي يملكها سوريون، وفضل أصحابها رفع أعلام دول المواءمة FOC لتحاكي استهداف سفنهم في المرافئ الأجنبية، حيث تقع السفن السورية ضمن السفن ذات المخاطرة العالية.
 - كان للأزمة الاقتصادية العالمية تأثيرها الواضح على صناعة النقل البحري في كافة نواحيها، مع ملاحظة أن بعض الملاك استفادوا من الأزمة لتحسين نوعية سفنهم.
 - إيجاد الآلية لتشجيع أصحاب السفن في سورية على تسجيل سفنهم في سورية وتحسين نوعيتها من خلال تقديم المحفزات وميزات خاصة للسفن التي ترفع العلم السوري، وخصوصا في المرافئ السورية.
 - رفع المستوى التقني للسفن المسجلة في سورية بغية التقليل من الحجزات التي تسري عليها في مرافئ العالم من قبل سلطة رقابة الميناء وفقا لعامل الاستهداف.
 - إيجاد الآلية لمنح قروض من البنوك لشراء السفن، وهذا سوف يساعد على دعم شراء السفن الجديدة مما يساهم في رفع أعمار السفن.

- التطبيق الأمثل لمنظومة إدارة السلامة الدولية في الشركات الملاحية، مما سينعكس إيجابيا على الأسطول السوري.
- تشجيع الدراسات البحرية والعمل على رفع المستوى العلمي للركب المبحر.
- تشجيع الشركات على التطبيق الأمثل لتطبيقات الاتفاقيات الدولية، بما يتعلق بسلامة السفن والطاقم ومراقبتها.

المراجع:

- [1] إحصائيات تقريبيه من غرفة الملاحه البحرية السورية، اللاذقية، سوريا، 2009.
- [2] CARIU, P. ; MEJIA, M. ; CHARLES WOLFF, F. *Evidence on target factors used for port state control inspections*, Elsevier Ltd, Sweden, 2009, 847-859.
- [3] إحصائيات من المديرية العامة للموانئ، اللاذقية، سوريا، 2009.
- [4] HAWA, R. *BDI*, 2009, 18 May 2009, <http://www.iqtissadiya.com/detail.asp?id=4821&category=local>
- [5] Paris MOU. *ANNUAL REPORT*, Paris MOU, Belgium, 2008, 52.
- [6] IMO. *MARPOL 73/78 the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*, developed by the International Maritime Organization, London, 1973, MARPOL on CD Version 3, 2006.
- [7] IMO. *International Convention For The Safety Of Life At Sea*, IMO, London, 2004, Solas on CD 2006.
- [8] PARIS MOU, *Target Factor*, 2009, 12 April 2009, <http://www.parismou.org/ParisMOU/Target+Factor/xp/menu.4358/default.aspx>
- [9] EQUASIS, *Ship inspection*, 2009, 19 March 2009, www.equasis.org/EquasisWeb/restricted/ShipInfo?fs=DetailsPSC&P_IMO=9274331