

**تسهيل التجارة الدولية والنقل البحري
من خلال تنفيذ متطلبات الاتفاقية الدولية
الخاصة بتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية
Convention on Facilitation
of International Traffic – 1965
(FAL – 65)**

**ريان / محمد ماهر محمود مرسي
كبير ممتحنين بجهاز الامتحانات
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري**

1- مستخلص البحث :

إن استخدام النماذج والمستندات الورقية وما يرتبط بها من إجراءات في التجارة والنقل الدولي تحتاج لعمليات رقابة ومتابعة مستمرة لسير الإجراءات المرتبطة بانتقال البضائع والخدمات ، وتترايد تكلفة النقل وتتضاءل دقة مواعيد الاستلام والتسلم للبضائع وما ينتج عنه من تعثر التجارة وانخفاض هوامش الربح ، وكان للمنظمة البحرية الدولية دور رئيسي وفعال حيث أصدرت الاتفاقية الدولية (FAL – 65) كذلك أصدرت قرار استخدام نظام (EDI FACT) ثم أصدرت توصية باستخدام نظام النافذة الموحدة (Single Window) وكان لتأثير ذلك انتشار التجارة الدولية الالكترونية بنجاح من خلال شبكة انترنت أو البريد الالكتروني .

ووضعت النماذج التسعة المذكورة في الاتفاقية الدولية الخاصة بتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية على المواقع الالكترونية حيث يتم تبادلها و بذلك انتهت كل المشكلات الخاصة بدخول السفن المواني أو خروجها منه أو البقاء فيها ، وأحدثت التجارة الالكترونية تغييرات هامة في أشكال التعامل في الأسواق وأساليب التسويق والتفاوض والاتصالات المباشرة ومنعت الوسطاء والمستخلصين فأخفض سعر المنتج النهائي في أسواق كثيرة من دول العالم المتقدمة بمقدار الثلث ، وأصبحت التجارة الالكترونية منظومة متكاملة للتعامل بين جميع الأطراف ، وخلق اقتصادا جديدا تغيرت به المفاهيم القائمة بسبب شموله وعدم اعترافه بأي حدود تمنع انتشاره وتفاعله .

وساعد نظام النافذة الموحدة (Single Window) في إتاحة كل المعلومات والبيانات لجميع المتعاملين سواء حكومات أو قطاع خاص في التجارة والنقل الدولي ، وذلك شجع الدول النامية على الاهتمام بإعداد كوادر قادرة على التعامل مع هذه المنظومات الدولية الجديدة وهي الآن في الطريق للحاق بركب الدول المتقدمة خاصة الدول العربية بقيادة مصر .

Abstract :

Formalities, Procedures and paper work in international trade and transport are generated by the need for both governments and the maritime industry to monitor and control the movement of goods and the transfer of services and by the necessity of safeguarding every party's legitimate interests.

Various countries or sectors have introduced improvements in the information flows by analyzing the processes, simplifying the requirements harmonizing procedures and documentation, standardizing practices and introducing agreed codes for the representation of information elements.

However, quite a number of countries still maintain requirements which run contrary to these facilitation efforts, because of historical precedents, commercial inertia, difficulty in adjusting the methods of their control bodies or ignorance of solutions that have been developed elsewhere.

The processes and systems developed to link ships, carriers, port authorities, customs, terminals, consignees and other parties in the chain are constantly being adapted to meet the changing needs.

This is in particular associated with the speed of modern transport, the use of containers and modern equipment but also to take advantage of the possibilities that information and communication technology offer to improve information processing and transmission.

مقدمة :

في ظل بيروقراطية الدورات المستندية الورقية في النقل الدولي ، تنزايد تكلفة النقل وتتضاعف دقة مواعيد الاستلام والتسلم للبضائع وما ينتج عنه من تعثر التجارة وانخفاض هوامش الربح ، ويتسارع القائمون على أعمال النقل والتجارة الدولية إلى الأخذ بالتقنية المتقدمة في النقل والاتصالات والمعلوماتية ، فظهرت التجارة الالكترونية من خلال شبكة الانترنت وعبر التبادل الالكتروني للبيانات كبديل للمستندات الورقية .

فالتجارة الالكترونية صورة من صور العولمة فهي توفر إمكانيات هائلة لعرض السلع والخدمات دون أي حسابات لعنصري الزمان والمكان ، أي أنها وسيلة فعالة للوصول إلى أسواق العالم كلها في وقت واحد وبأقل النفقات حيث تساعد البائعين والمشتريين على تخطي حواجز المسافات والوصول إلى أسواق بعيدة ومتنوعة ومتعددة الأغراض والتعامل مع العملاء يتم على مدار الساعة ، وقد أحدثت التجارة الالكترونية تغييرات هامة في أشكال التعامل في الأسواق وأساليب التسويق والتفاوض والاتصالات المباشرة بدلا من المستندات والأوراق المتبادلة وتشمل التغييرات أيضا وسائل الدفع التقليدية علاوة على تجارة الخدمات خاصة في مجال النقل والتأمين وهي كذلك تمنع الوسطاء والمستخلصين فتؤدي إلى خفض ملموس في السعر النهائي للمنتج ، وتتيح فرصا متكافئة لكل المتعاملين في السوق وتفتح الباب للمنتجات غير التقليدية .

وتتميز التجارة الالكترونية بأنها منظومة متكاملة يشارك فيها القطاع الخاص والقطاع الحكومي مثل الجمارك والجوازات وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات وهيئة التوحيد القياسي علاوة على الضرائب والتجارة الخارجية وهيئات الموانئ وشركات التأمين والبنوك ، والتجارة الالكترونية تخلق اقتصادا جديدا تغير به المفاهيم القائمة بسبب شموليته وعدم اعترافه بأي حدود تمنع انتشاره وتفاعله .

وتتطلب التجارة الالكترونية وجود شبكة اتصالات كذلك وجود اتفاقات لتنظيم عمليات تبادل البيانات الكترونيا ومشاركة البنوك في نظام الدفع والتحويل النقدي من خلال شبكة الانترنت ويكون لأطراف المعاملات بطاقات ائتمان مع توافر إجراءات قادرة على تأمين هذه المعاملات التجارية والمالية ضد لصوص وقراصنة شبكة المعلومات من خلال بيئة تشريعية مناسبة مع بناء الثقة وتعميق الوعي بين رجال الأعمال لاستخدامها .

ومزايا التجارة الالكترونية هي :

- تحسين كفاءة العملية التجارية مع خفض التكاليف .
- توسع الأسواق وتلبية طلبات العملاء والاستجابة السريعة لطلبات السوق .
- تقوية التفاعل بين المنتج والمستهلك مع تبسيط الإجراءات .
- توفير المعلومات عن الأسعار والأسواق وفتح أسواق جديدة .
- تحسين جودة المنتج .
- تعطي فرصا تجارية للعارضين في مساحة تواجد أكبر داخل الأسواق العالمية .
- تحسين درجة المنافسة بين البائعين .
- اختصار الدورة التجارية .
- إعطاء المستهلك مساحة أكبر للاختيار بأسعار منافسة .

- سرعة توفير منتجات و خدمات جديدة وتلبية سريعة للاحتياجات .
- تقديم منتجات حسب طلب العمل .
- مساعدة الشركات الكبيرة وتنمية الشركات المتوسطة والصغيرة . (ملش ، 1999)

إلا أنه توجد صعوبات تواجه آلية تنفيذ التجارة الإلكترونية في مصر منها أن قوانين الضرائب والجمارك القائمة حالياً لا تتوافق مع متطلبات التجارة الإلكترونية علاوة على الخوف من الاستغناء عن جانب من العمالة كذلك ضراوة المنافسة مع الشركات العالمية وعدم توافر البيئة التشريعية والشعور بعدم توافر الأمان الكافي علاوة على عدم ميل الأشخاص للتغيير بسهولة .

والتبادل التجاري سواء كان دولي أو إقليمي لا يمكن أن ينجح بدون عمليات نقل ذات كفاءة ويشهد العالم حالياً تطورات سريعة متلاحقة في قطاعي النقل والتجارة الدوليين ومع تطور تكنولوجيا الاتصالات والمعلوماتية يتسارع القائمون على أعمال النقل والتجارة الدوليين إلى الأخذ بهذه التقنية وتطبيقاتها لتكون في خدمة تسهيل انتقال التجارة الدولية والأفراد عبر الحدود السياسية ، وهذه التسهيلات تتطلب توحيد وتنميط المستندات الشخصية للأفراد والتجارة اللازمة لربط البضائع ووسائل نقلها والتعاملات البنكية والتأمينية والبيانات والنماذج الجمركية والصحة والأمن وخلافه ، وقد قام المجتمع الدولي بعقد العديد من الاتفاقيات الثنائية والمعاهدات الدولية لتسهيل وتنسيق الإجراءات الجمركية وعبور الحاويات والنقل المتعدد الوسائط ، وكان أهم هذه الاتفاقيات الدولية هي الاتفاقية الدولية الخاصة بتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية (FAL – 1965) .

ولقد شهد العقدين الماضيين فعاليات وآليات التكتلات الاقتصادية الكبرى في كل من أوروبا وأمريكا الشمالية والجنوبية وجنوب شرق آسيا ، وتقوم حالياً محاولات لتكتلات اقتصادية شرق أوسطية وأخرى عربية ، وكان الاعتقاد السائد بأن هذه التكتلات الاقتصادية تعتبر القمة في عالم التبادل التجاري الإقليمي والدولي بل في عالم الاقتصاد و المال بوجه عام ، ولكن التقدم المذهل في عالم الاتصالات والمعلوماتية أصبح يشكل تحدياً لمثل هذه التكتلات الاقتصادية حيث ظهرت مفاهيم جديدة في علم اللوجستيات تؤثر بشدة على الصناعة في العالم والتجارة والنقل بوجه خاص بحيث أمكن التخلص من عمليات التخزين والمخازن سواء للمواد الخام أو المواد المصنعة مع وصول المواد الخام بالكميات اللازمة وفي الوقت المحدد إلى خطوط التصنيع والإنتاج ثم وصول المنتج الصناعي أو الزراعي بالكميات المحددة في الوقت المحدد إلى أماكن التوزيع والاستهلاك .

وتعتمد التكتلات الاقتصادية الإقليمية الكبرى على إلغاء التعريفات الجمركية بين أعضائها مع فرض تعريفات جمركية موحدة على التبادل التجاري مع الدول خارج العضوية ، ولكن بعد التصديق على إنشاء منظمة التجارة العالمية (W.T.O) تتجه التجارة إلى العالمية والتخلص من الحماية الجمركية أي إلغاء التعريفات الجمركية المفروضة على التجارة الدولية تدريجياً .

ومشكلة هذا البحث هو التأثير السلبي للدورات المستندية الورقية في النقل الدولي والتي لها التأثير المباشر على تزايد تكلفة النقل وتضاعف دقة مواعيد الاستلام والتسليم للبضائع وما ينتج عنه من تعثر التجارة و انخفاض هوامش الربح ، والهدف من هذا البحث هو وضع حلول مناسبة لهذه المشكلة و ذلك من خلال نظام للتجارة الإلكترونية (EDI FACT) وتبادل الكتروني لنماذج نمطية تكون بديل للنماذج والمستندات الورقية وهذه النماذج الإلكترونية النمطية من متطلبات الاتفاقية الدولية الخاصة بتسهيل حركة الملاحة البحرية الدولية (FAL-1965) وهي اختصار (عبد الجليل ، 1997)

"Convention on Facilitation of International Maritime Traffic – 65"

و هذا البحث استقرائي يعتمد على قراءة واسعة للاتفاقية الدولية (65 – FAL) و للتجارة الإلكترونية خاصة فيما يتعلق بنظام (EDI FACT)

"Electronic Data Interchange For Administration, Commerce and Transport"

2- تبادل البيانات إلكترونياً :

تشارك العديد من الجهات بشكل مباشر أو غير مباشر في كل عمليات التجارة الدولية مثل الجمارك والجوازات والرقابة على الصادرات والواردات وهيئات الموانئ وهيئة المقاييس الموحدة والتأمين والبنوك والأمن وجهات أخرى ، وعمليات النقل الدولي تتطلب التعامل مع هذه الجهات المعنية التي تقوم بإصدار كميات كبيرة من المستندات والنماذج التي يصعب التعامل معها من حيث تأخر وصولها أو تعثر قراءتها أو نوع اللغة المكتوبة بها أو عدم وضوح الكلمات المكتوبة نتيجة التصحيحات أو الأختام والتوقيعات الكثيرة التي عليها ، لذلك فالتعامل بهذه المستندات والنماذج بالشكل التقليدي يستهلك الكثير من الوقت والجهد والمال علاوة على عوامل الخطأ البشري وبيروقراطية الموظفين المعنيين ، ولكن باستخدام الكمبيوتر والتكنولوجيا الحديثة في نقل المعلومات والمستندات النمطية إلكترونياً وعن بعد فقد أمكن ترشيد عمليات المداولة باستخدام ما يسمى بتبادل المعلومات إلكترونياً (EDI) Electronic Data Interchange وهو عبارة عن انتقال المعلومات التجارية والإدارية من كمبيوتر إلى كمبيوتر في أسلوب نمطي موحد ومتفق عليه من حيث بناء المحتويات والمعلومات للمستندات المتبادلة وذلك لتخطي عقبات اختلاف اللغات والإجراءات التنظيمية ولخفض زمن الإرسال لهذه المستندات وخاصة في عمليات التبادل التجاري الدولي .

قامت الدول المتقدمة بوضع نظام (EDI FACT)

"Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport"

ولأن مصالح الدول المتقدمة تقتضى أن تعبر رسائلها النمطية الحدود الدولية لتحقيق أكبر فائدة للتجارة الدولية كان لابد أن يتحول هذا النظام النمطي إلى نظام دولي عن طريق إقراره بمعرفة مكتب الأمم المتحدة في جنيف ، وفعلاً تم إقراره بصدور المنشور رقم 9735 لعام 1987 عن القواعد النمطية لتبادل المعلومات إلكترونياً وبالتالي أصبح نظام EDI FACT عالمياً ، وأهتم قطاع الجمارك على مستوى العالم من خلال مجلس التعاون الجمركي في بروكسل حيث أتفق على تطوير وتوحيد وتنميط الرسائل الإلكترونية الخاصة بالإشعار الجمركي للبضائع (CUSDEC) Custom Declaration و أيضاً المطالبات الجمركية (CUSRES) Customs Response وذلك في إطار النظم النمطية للأمم المتحدة ، ولقد ساهم نظام EDI في الوصول إلى خدمات وشركاء تجاريين بصورة أفضل من ذي قبل وكان لتأثير الإنترنت ظهور شكل عالمي جديد نحو نظام اقتصادي موحد متخطياً بذلك التكتلات الاقتصادية العظمى الموجودة حالياً (عبد الجليل ، 1996).

لذلك فإن مجتمع الدول المتقدمة لن يتحمل عقبات زيادة الهوة بين دول العالم المتقدم ومجتمع الدول النامية في هذا المجال إذا ظل يسعى إلى استمرار التبادل التجاري مع الدول النامية ، كما أن الدول المتقدمة لا تستطيع تقديم يد العون إلى الدول النامية إلا إذا قامت الدول النامية بتنفيذ إجراءاتها

الإدارية والرقابية ووضع البنية الأساسية التي تعكس متطلبات التبادل التجاري المستقبلية وذلك عن طريق تنفيذ الاتفاقيات الدولية المعنية بتسهيل إجراءات التبادل التجاري والأخذ بتنظيم الوثائق والمستندات المتبادلة للتجارة و النقل بما يعطي نظام EDI فرصة تحقيق أكبر فائدة مادية وإدارية لمستخدمي النظام على مستوى العالم .

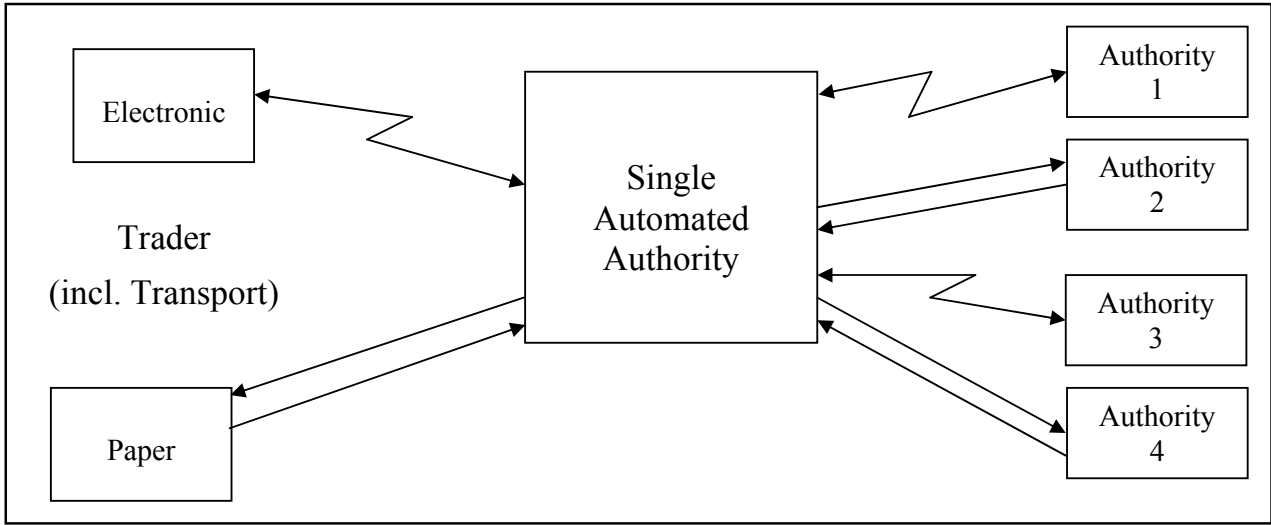
3- نظام النافذة الموحدة (Single Window) :

وفي اجتماع لجنة التيسير رقم 31 بمقر المنظمة البحرية الدولية عام 2004 تمت الموافقة على الأخذ بنظام النافذة الموحدة Single Window تسهيلا للتجارة الدولية ، والنافذة الموحدة عبارة عن توحيد للنماذج وما تحتويه من معلومات ليتم تداولها من خلال مركز واحد بغرض تحقيق متطلبات التصدير والاستيراد والنقل ، وتبادل هذه المعلومات يتم إلكترونيا من خلال أجهزة الحاسبات ، أي يمكن تعريف النافذة الموحدة على أنها تسهيل لجميع الأطراف المرتبطة بالتجارة والنقل للتعامل معا من خلال مركز واحد بمعلومات ونماذج موحدة لانجاز متطلبات التصدير والاستيراد والنقل ، وتتلقى النافذة الموحدة المعلومات إلكترونيا ، وتقوم النافذة الموحدة بتسهيل وتبسيط وتبسيط المعلومات المتبادلة بين التجار والحكومات ، والنافذة الموحدة تدار مركزيا من خلال وكالة دولية قادرة على التعامل مع الهيئات الحكومية المختصة وكل الوكالات الأخرى لاستقبال المعلومات المرتبطة بالتجارة الدولية لتحقيق الأهداف المرجوة منه ، ويفضل التنسيق بين الهيئات الحكومية المختصة والوكالات الأخرى وذلك لتحقيق الرقابة والمتابعة ، مع وجود تسهيلات مرتبطة بالنافذة الموحدة الغرض منها تحقيق المدفوعات المرتبطة بالرسم والضرائب وأي مصاريف أخرى ، ويعتبر مركز الأمم المتحدة لتسهيلات التجارة والأعمال الإلكترونية هو المنوط بكونه النافذة الموحدة أو المركز الموحد المشار إليه مسبقا

(The United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business
– UN/CEFACT)

أولا : نموذج السلطة الموحدة A Single Authority

حيث تستقبل المعلومات إلكترونيا مسجلة على نماذج ورقية ثم يعاد نشر هذه المعلومات لكل الهيئات الحكومية المهتمة والتنسيق مع مراكز الرقابة والتحكم لمنع أي عوائق في سلسلة الإجراءات ، فمثلا في النافذة الموحدة تتم الإجراءات الجمركية وإجراءات محددة أخرى بالنيابة عن بعض الهيئات الحكومية مثل إدارة الضرائب وإدارة الرقابة على الصادرات والواردات وإدارة الإحصاء وإدارة التجارة .



الشكل 1 : نموذج السلطة الموحدة

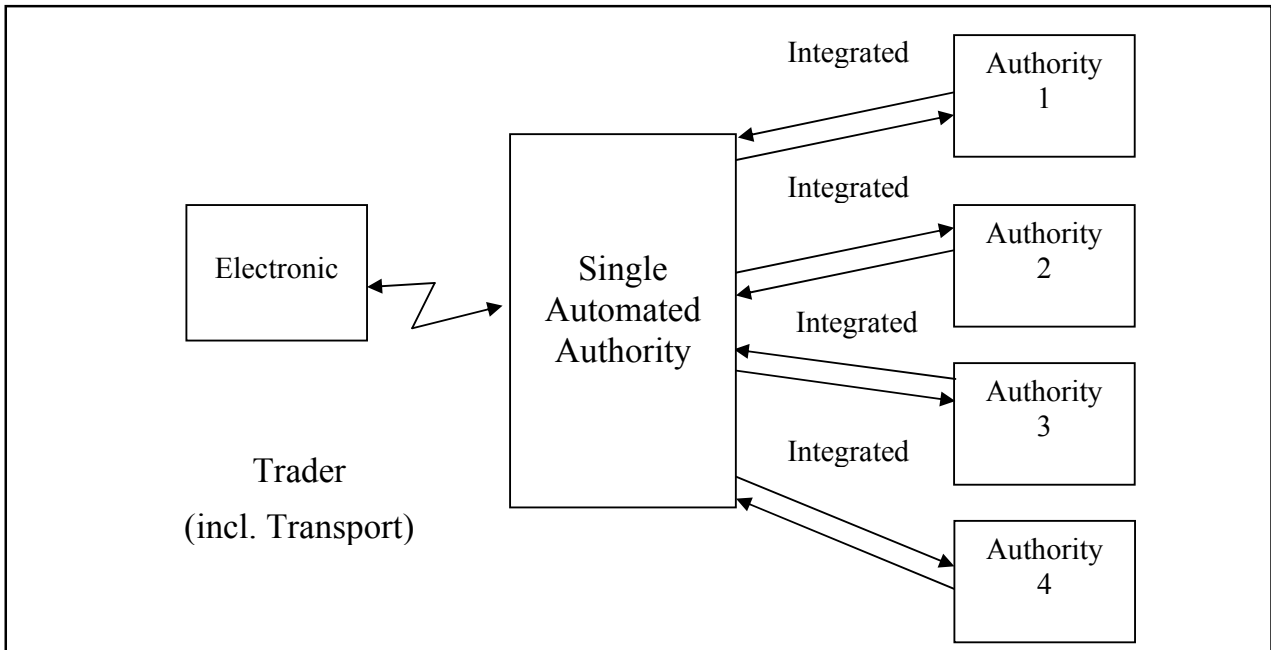
المصدر : الاجتماع رقم 32 للجنة التسهيلات بالمنظمة البحرية الدولية ، 2005 ، لندن

ثانيا : النافذة الموحدة لتجميع ثم نشر المعلومات

A Single Automated System for the Collection and Dissemination of Information (Either Public Or Private)

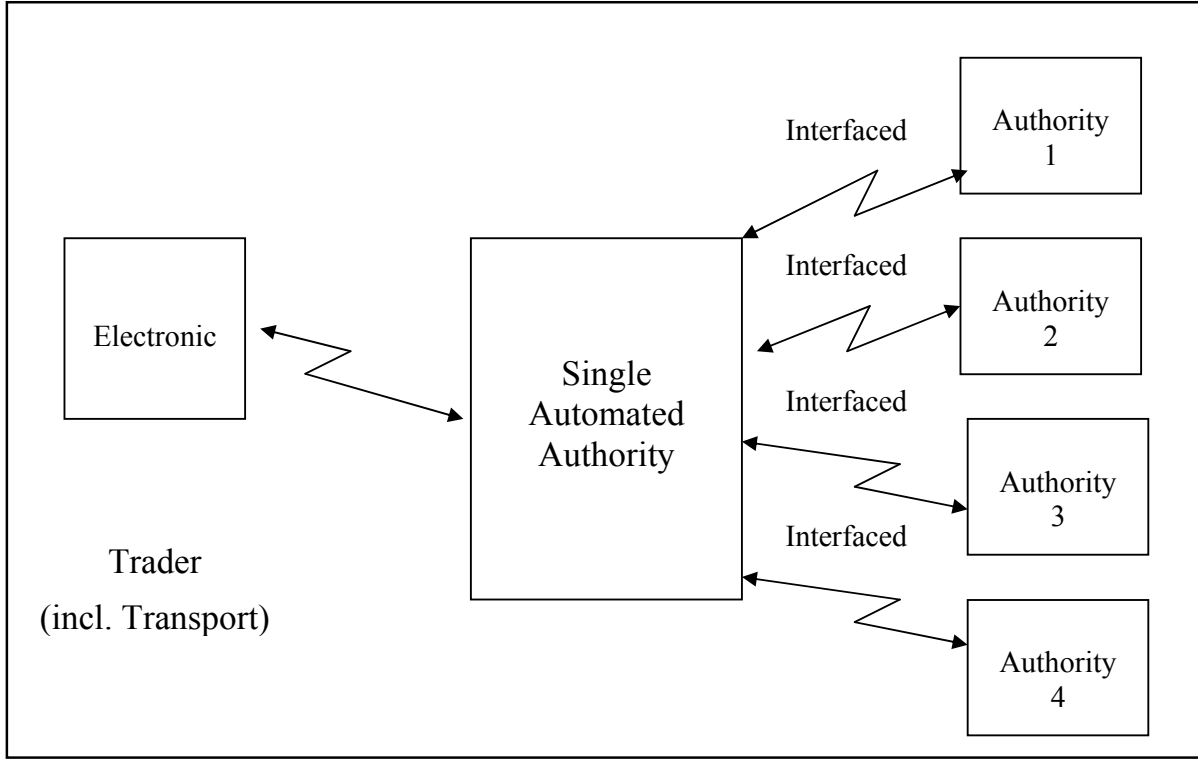
حيث تجميع المعلومات إلكترونيا ثم إعادة بثها و تخزينها في صورة معلومات تصلح للتجارة الخارجية (عبر الحدود) .

(IMO, FAL, Committee, NO. 31 – 2004)



الشكل 2 : النموذج الأول للنافذة الموحدة لتجميع ثم نشر المعلومات .

المصدر : الاجتماع رقم 32 للجنة التسهيلات بالمنظمة البحرية الدولية ، 2005 ، لندن .

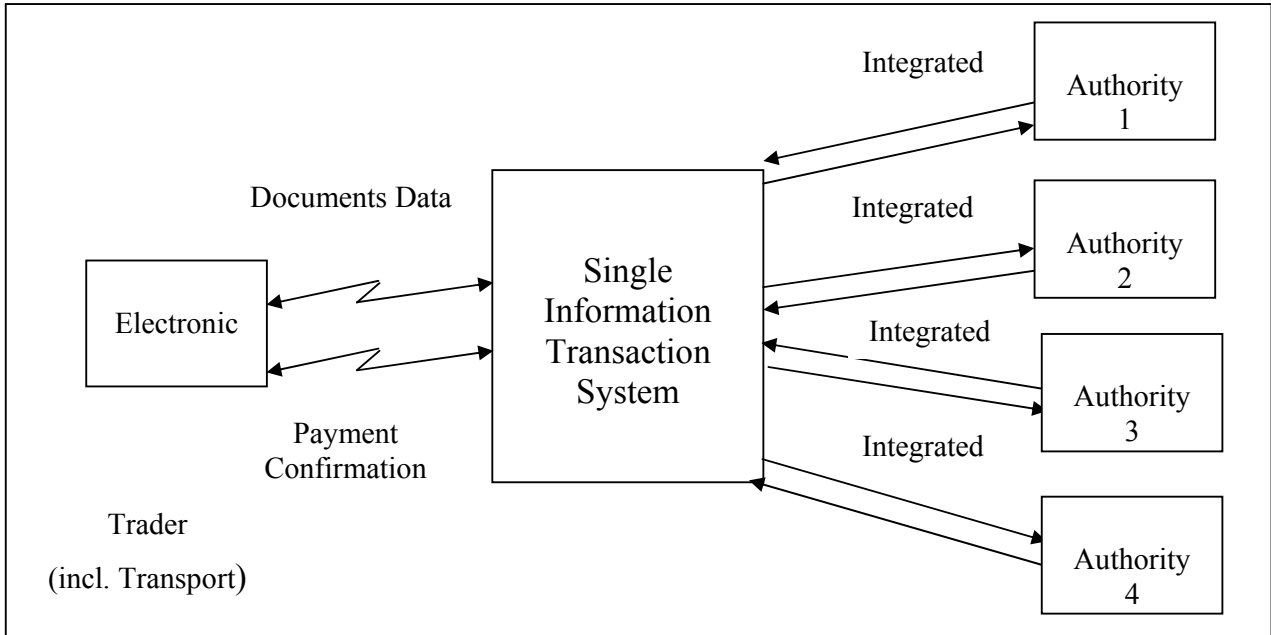


الشكل 3 : النموذج الثاني للنافذة الموحدة لتجميع ثم نشر المعلومات .
المصدر : الاجتماع رقم 32 للجنة التسهيلات بالمنظمة البحرية الدولية ، 2005 ، لندن .

ثالثا : النافذة الموحدة لتداول المعلومات التجارية إلكترونيا

An Automated Information Transaction System

حيث يمكن لأي تاجر التعامل مع معلومات التجارة إلكترونيا من خلال التعامل مع السلطات الحكومية المختصة ، وفي هذه الحالة فالموافقات ترسل إلكترونيا من السلطات الحكومية المختصة إلى التجار عن طريق الحاسبات فمثلا في سنغافورة يتم دفع الرسوم والضرائب والمصاريف أوتوماتيكيا من خلال الحاسبات ثم تستقطع مجمل هذه المبالغ من الحساب البنكي للتاجر .



الشكل 4 : نموذج النافذة الموحدة لتداول المعلومات التجارية إلكترونيا .
المصدر : الاجتماع رقم 32 للجنة التسهيلات بالمنظمة البحرية الدولية ، 2005 ، لندن .

1-3 النافذة الموحدة لكل دولة عضو في الاتفاقية الدولية (65 - FAL) :

بسبب اختلاف التعليمات المحلية الخاصة بالتعامل مع السفن و طريقة إدارة التجارة الإلكترونية بالدول الأعضاء في الاتفاقية الدولية (65 - FAL) فقد تم موافقة لجنة التيسير بالمنظمة البحرية الدولية على أن يكون لكل دولة عضو نافذة موحدة تتلقى من التجار متطلباتهم إلكترونياً ثم يقوم هو بتوزيع المعلومات إلكترونياً إلى جميع الجهات ذات الصلة سواء حكومية أو غير حكومية مثل الجمارك والجوازات و هيئات المواني و هيئة السلامة و الضرائب و هيئة الرقابة علي الصادرات و الواردات و الجهات الأمنية (مباحث أمن الدولة - المخابرات العامة - المخابرات الحربية والاستطلاع - مخابرات حرس الحدود) ، غرفة الملاحة - شركات الملاحة - التوكيلات الملاحية و بالتالي يستقبل رد فعل الجهات ذات الصلة أيضا ويقوم بنهوض جميع الإجراءات المالية من خلال المؤسسات المالية و البنوك عن طريق الدفع الإلكتروني .

بذلك يمكن للنافذة الموحدة الدولية الربط مع جميع النوافذ الموحدة الموجودة في الدول الأعضاء في الاتفاقية الدولية (65 - FAL).

2-3 عائدات الحكومات من نظام النافذة الموحدة :

- إدارة موارد الدولة بطريقة نشطة و مؤثرة .
- زيادة العائد .
- تحسين نظم إدارة التجارة .

- تعزيز الإجراءات الأمنية .
- أحكام نظم التكامل في العمل مع وجود الشفافية المطلوبة .

3-3 فوائد المعاملات التجارية في ظل نظام النافذة الموحدة :

- القضاء على غرامات التأخير .
- سرعة نهو إجراءات الإفراج عن البضائع أو عن الأفراد سواء بالنسبة لسفن الركاب أو البضائع وسرعة نهو إجراءات الانتقال للبضائع أو الأفراد من مرحلة إلي مرحلة أخرى .
- دقة تنفيذ القوانين والقرارات مع الالتزام بمواعيد التنفيذ .
- إدارة موارد الدولة بطريقة نشطة ومؤثرة .
- زيادة الشفافية في التعامل بين الأطراف المختلفة .

3-4 الخدمات التي تقدمها النافذة الموحدة في بعض الدول :

تقدم مجموعة من الخدمات و التسهيلات ، فمثلا في دولة موريشيوس يوجد نافذة موحدة تجمع الجمارك بشبكة تجارة كاملة داخلية ثم ربط هذه النافذة الموحدة بنظيرها في سنغافورة تحت مسمى (Crimson Logic) وهذا النظام عبارة عن تبادل إلكتروني للمعلومات من خلال شبكة انترنت في صورة نماذج يتم تبادلها لإتمام عمليات التصدير أو الاستيراد والنقل وما يرتبط بذلك من جمارك وأعمال تخليص وأعمال توكيلات وأعمال شحن وتفريغ للبضائع وأعمال خاصة بوزارة التجارة وأعمال الدخول والخروج من الميناء ، والأعمال البنكية أيضا ترتبط بهذا النظام حيث يتم الدفع الإلكتروني لكل الرسوم والمصاريف والضرائب من خلال نظام بنكي خاص بدولة موريشيوس (Mauritius Automated Clearing and Settlement System) (MACSS) والنظام مزود أيضا بكل العمليات المرتبطة بالركاب (Internet, 2003)

وفي السويد يوجد نافذة موحدة تعرف بـ (The virtual customs office (VCO

يدار الكترونيا من خلال شبكة انترنت و يتيح المعلومات الجمركية وكل المعاملات المطلوبة لعمليات التصدير أو الاستيراد خاصة المنتجات الاستراتيجية ، ويمكن الربط بمتطلبات التجار ، ويتميز هذا النظام بمواكبة التغييرات التي تحدث في أسعار العملات و في قيمة الرسوم أو أي تعريفات ، ويمكن لهذا النظام صقل مهارات التطبيق من خلال استخدام 10 لغات مختلفة ، والنظام مرتبط بالجمارك والتوكيلات والحجر الزراعي ووزارة التجارة والرقابة على الصادرات والواردات والبوليس (Internet, 2002) .

3-5 الخطوات العملية لتنفيذ النافذة الموحدة (Single Window)

- تجهيز للنماذج و المستندات التي سيتم تبادلها الكترونيا ، و يكون ذلك باشتراك جميع الأطراف ذات الصلة في الدولة الواحدة .

- دراسة لتوحيد المفهوم بين الجهات الحكومية و الغير حكومية مثل الغرفة التجارية واتحاد المصدرين واتحاد المستوردين واتحاد الغرف الصناعية واتحاد رجال الأعمال والبنوك والمؤسسات المالية .

- تكوين مجموعات إدارة يكون لكل مجموعة رئيس وهو ممثل لأحدي الجهات ذات الصلة .
- عمل دراسة جدوى لتحديد مدي فعالية المركز الموحد ومستوي وطبيعة الطلب وشكل التنفيذ والتكاليف المتوقعة والأخطار المتوقعة وأيضا لفوائد المتوقعة والوقت المتوقع للتنفيذ .
- تنمية العلاقة والربط بالوكالات الغير حكومية والمنظمات الدولية مثل منظمة الجمارك الدولية WCO والمنظمة الدولية للتجارة والتنمية و UNCTAD والمنظمة البحرية الدولية IMO .

3-6 عوامل نجاح إنشاء نافذة موحدة Single Window :

هذه العوامل تختلف من دولة لأخرى ومن مشروع لآخر و هي :

- العلاقات السياسية بين الدول .
- الارتباط بأطراف قوية لها تأييد سياسي وصفة قانونية وموارد بشرية ومالية وارتباط قوي بالمجتمع .
- وجود شراكة بين الحكومة والنشاط التجاري أي الشراكة بين الحكومة والقطاع الخاص ويتم ذلك من خلال اجتماعات منتظمة مستمرة لتنمية النظام في جميع مراحلها .
- وضع الحدود والأهداف الواضحة وهذا يعتمد على نتائج التحليلات المختلفة ومصادر المعلومات المتبادلة بين الحكومة والهيئات التجارية ذات الصلة .
- سهولة وإمكانية التعامل مع النظام وذلك عن طريق شرح تعليمات التشغيل وتقديم خدمات لمستخدم النظام مثل التدريب على استخدامه ، مما يتيح الفرصة لأكبر عدد من المستخدمين .
- توافر البيئة القانونية حيث تواجد القوانين ذات الصلة علاوة على بعض القيود القانونية ، كذلك مطلوب بعض التعديلات في القوانين والقرارات الوزارية المحلية بغرض خدمة هذا النظام .
- التدريب على استخدام نماذج ومستندات التجارة الدولية والمعلومات المتداولة بسهولة الدخول في نظم التطبيقات الدولية .
- الكشف عن العوائق في الوقت المناسب حتى يمكن علاجها مبكرا مثل المشكلات المالية والمشكلات القانونية .
- يجب وضع نموذج مالي في النظام مع أخذ رأي الأطراف المتعاملة به وذلك لتعزيزه .
- إمكانية الدفع لسداد الرسوم والمصاريف والضرائب وأي تكاليف أخرى ويكون نظام الدفع دقيق وسهل وآمن .
- تنشيط عمليات التسويق من خلال النظام و ذلك من خلال التخطيط وعمليات الاستثمار ذات الصلة .

- وضع مخطط للاتصالات يضمن ربط جميع المتعاملين مع النظام بصفة مستمرة وسهلة مع التأكيد على المصادقية و الشفافية . (Focus on IMO – 1997)

3-7 المشكلات القانونية للتجارة الالكترونية :

- الرسالة الالكترونية لا تكتب على محرر ورقي وقد لا تكون موقعة من مرسلها وقد تتردد المحاكم في قبولها لإثبات مصدر الحق أو الرابطة القانونية .
 - لا يمكن التأكد من تحديد وقت ومكان القبول أو الإيجاب .
 - تحديد المسؤولية عن فقد الرسالة أو تغيير محتواها أثناء البث الالكتروني لها .
 - تحديد التزامات مقدمي خدمات شبكات الانترنت .
 - مدي ضمانات السرية والحماية وحقوق الملكية الفردية .
 - الرسالة الالكترونية ليست قابلة للتظهير والتداول كما يحدث لسندات الشحن للأذن أو للحامل .
 - مشكلات مرتبطة بنظم الدفع الالكترونية .
 - إنشاء نظام قانوني وطني غير منسق مع التشريع الدولي .
 - نقص المعرفة والدراية لدي التجار في مسائل تبادل البيانات الكترونيا .
 - تحتاج التجارة الالكترونية إلى سوق عمالة تتسم بالمهارة والتأهيل العلمي والفني .
- 4- تسهيل التجارة الدولية و النقل البحري من خلال تنفيذ متطلبات الاتفاقية الدولية (FAL – 65)

صدرت الاتفاقية الدولية (FAL – 65) في 9 أبريل عام 1965 وأصبحت نافذة في 5 مارس عام 1967 ، والغرض من هذه الاتفاقية الدولية هو تسهيل عمليات النقل البحري عن طريق تبسيط وتقليل النماذج والمستندات المطلوبة ومتطلباتها وإجراءاتها المرتبطة بها أثناء وصول أو بقاء أو مغادرة السفن التي تقوم برحلات دولية للمواني ، وظهرت هذه الاتفاقية الدولية إلى الوجود بسبب تزايد الإجراءات والمستندات المطلوبة من السفن التجارية أثناء رحلاتها الدولية ، فعادة ما تطلب الجمارك إجراءات ومستندات وأوراق كثيرة ، كذلك الجوازات وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات وهيئات المواني وهيئات السلامة وهيئات المحافظة على البيئة علاوة علي الهيئات الأمنية ، هذا غير الإجراءات والمستندات المرتبطة بالمعاملات التجارية ثم المعاملات المالية والبنوك ثم الإجراءات الخاصة بالوكالات أو ممثلي الملاك ثم الإجراءات الخاصة بعفش الطاقم والركاب ثم الطرود و البريد .

وهذه الاتفاقية الدولية تشدد على أهمية تسهيل النقل البحري الدولي وتبين ضرورة أن تأخذ السلطات الحكومية ومشغلي السفن نماذج ومستندات نمطية موحدة صادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) وتلتزم الدول الموقعة على هذه الاتفاقية بتطبيق التعامل بالنماذج والمستندات التالية :

- المنفستو العام .
- منفستو البضائع .

- بيان محتويات مخازن السفينة .
- منفسسو أمتعة الطاقم .
- بيان الطاقم .
- بيان الركاب .
- منفسسو البضائع الخطرة .
- بيان الر سائل و الطرود طبقا للنموذج الصادر من منظمة البريد الدولية .
- بيان الحالة الصحية طبقا للنموذج الصادر من منظمة الصحة العالمية .

و مطلوب من السفن عند الوصول لأي ميناء تقديم النماذج الآتية فقط :

- 5 نسخ من المنفسسو العام .
- 4 نسخ من منفسسو البضائع .
- 4 نسخ من بيان محتويات مخازن السفينة .
- 2 نسخة من منفسسو أمتعة الطاقم .
- 4 نسخ من بيان الطاقم .
- 4 نسخ من بيان الركاب .
- 1 نسخة من بيان الحالة الصحية .

و مطلوب من السفن عند مغادرة أي ميناء تقديم النماذج الآتية فقط :

- 5 نسخ من المنفسسو العام
- 4 نسخ من منفسسو البضائع
- 3 نسخ من بيان محتويات مخازن السفينة
- 2 نسخة من بيان الطاقم
- 2 نسخ من بيان الركاب

1-4 إجراءات تسهيل التخليص على البضائع والركاب والطاقم والأمتعة :

على السلطات الحكومية بالتنسيق مع ملاك السفن و هيئات المواني المبادرة بتقليل وقت التشغيل بالمواني لأقل ما يمكن كذلك وقت نهو ترتيبات صعود أو نزول الركاب من السفن علاوة على الإجراءات الأمنية و إجراءات الفسح مع بذل جهودات لتسهيل كل هذه الإجراءات .

4-2 تعاقب دخول سفينة لميناءين أو أكثر في دولة واحدة :

يجب أن يأخذ في الحسبان الإجراءات التي اتخذت أثناء دخول الميناء الأول طالما لم تخرج هذه السفينة من المياه الإقليمية لهذه الدولة فلا تطالب هذه السفينة بنماذج و مستندات قدمت في الميناء الأول وفي حالات الضرورة فلا يطلب من هذه السفينة إلا أقل ما يمكن (IMO, News – 1996) .

4-3 قبول المستندات والنماذج المقدمة من السفن :

تقبل السلطات الحكومية المستندات و النماذج المقدمة من السفن بسرعة إلا في حالة تدوين هذه النماذج أو المستندات بلغة غير الانجليزية ، ويمكن إضافة اللغة الوطنية لدولة العلم إلى اللغة الانجليزية ، كذلك تقبل السلطات الحكومية النماذج و المستندات المكتوبة بوضوح و مفهومة بدرجة متوسطة شاملة المستندات المكتوبة باليد بالحبر أو بقلم يصعب محو كتابته أو بالكمبيوتر ، و تقبل التوقيعات اليدوية أو توقيعات الفاكس أو التوقيعات المثقبة أو الأختام و الرموز التي تمت من خلال أي طريقة آلية أو إلكترونية إلا في حالة مخالفة احدي الطرق المذكورة للتوقيع للقوانين المحلية لأي دولة .

4-4 التسهيلات التي تقدم لسفينة دخلت ميناء بغرض نزول فرد مريض منها :

على السلطات الحكومية و بالتعاون مع ملاك السفن في حالة نزول مريض أو شخص حامل لمرض معدي أو شخص يحتاج لإسعاف طبي في أي ميناء سرعة الاستجابة و ذلك بعد حصول السلطات الحكومية على تفاصيل كاملة من ربان السفينة عن الحالة بواسطة الراديو قبل دخول السفينة للميناء وبدون تأخير للسفينة ، وهذه السفينة لها أولوية الدخول للميناء ولا يطلب منها النماذج المطلوبة لوصل السفينة للميناء ولكن فقط تقدم نموذج الحالة الصحية ونسخة من المنفستو العام إذا كان ذلك ضروريا .

4-5 وصول و مغادرة الأفراد :

يجب أن يحمل كل فرد من أفراد طاقم السفينة أو من ركاب السفينة جواز سفر له تاريخ صلاحية على أن يعتبر الوثيقة الأساسية التي يحملها أي شخص ، وعلى السلطات الحكومية الموقعة على الاتفاقية الدولية FAL الموافقة فورا على قبول أي وثائق رسمية بغرض التعريف بالشخص كبديل عن جوازات السفر ، والتأكد من صلاحية جوازات السفر أو الوثائق البديلة تتم مرة واحدة بمعرفة إدارة الجوازات أثناء وصول السفينة للميناء ومرة واحدة أثناء مغادرة السفينة للميناء ، ويجب على السلطة الحكومية إعادة الجوازات أو المستندات البديلة فور فحصها وبدون تأخير طالما يوجد سبب مقبول يدعو إلى غير ذلك ، ولا يطلب من الركاب أثناء صعودهم أو نزولهم من السفن ولا من ملاك السفن أو ممثلهم أي معلومات أخرى تكتب في ملاحق ورقية أو أي معلومات عرضت من قبل سواء من خلال الجوازات أو النماذج الأخرى ، إلا إذا كانت معلومات جديدة مطلوبة لاستكمال نموذج ضروري .

ولا تزيد معلومات كارت راكب السفن أثناء النزول منها أو الصعود إليها عن المعلومات الآتية :

اسم العائلة - اسم الشخص - الجنسية - عدد الجوازات أو مستندات التعريف بالشخص - تاريخ الميلاد - مكان الميلاد - الوظيفة - ميناء النزول أو الصعود للسفينة - الجنس - عنوان الوصول - التوقيع .

في حالات الوقاية من أمراض الكوليرا و الحمى الصفراء أو الجدري مطلوب من الأفراد على السفن إظهار شهادات التطعيم الدولية و على السلطات الحكومية في المواني قبولها كذلك قبول النموذج الخاص بمنظمة الصحة العالمية ، و يمكن إجراء فحص طبي على السفينة أو لأفراد تم نزولهم من سفينة خاصة إذ كانت السفينة قادمة من منطقة موبوءة بأحد الأمراض وذلك خلال فترة التأثير المعدي للمرض وهذه المعلومة متاحة في نشرات منظمة الصحة العالمية .

وتقوم السلطات الحكومية بإجراءات التفتيش الجمركي على أمتعة الركاب الراغبين في دخول دولة السلطة وذلك على عينة من أمتعة الركاب على أن يقدم الركاب بيان يتضمن محتويات أمتعتهم بسرعة ، وبقدر الإمكان يقلل التفتيش على الأمتعة خاصة التي في صحبة الركاب المغادرين إلا للإجراءات الأمنية ، وللتعرف على أحد أفراد الطاقم لسفينة قادمة أو مغادرة فيقبل مستند ساري للتعريف ببحار أو بجواز السفر البحري ومستند التعريف الساري يجب ألا تزيد معلوماته عن : اسم العائلة - اسم الشخص - تاريخ و مكان الميلاد - الجنسية - السمات الشخصية - صورة فوتوغرافية - التوقيع - تاريخ انتهاء صلاحية المستند - السلطة الحكومية التي أصدرته .

في حالة دخول أو خروج بحار من دولة ما كراكب بأي وسيلة من وسائل المواصلات غير السفينة وذلك لغرض الوصول لسفينته أو لانتقاله من سفينة لسفينة أخرى أو عبور مؤقت Transit لدولة للحاق بسفينته بدولة أخرى أو بسبب ترحيله من السفينة التي يعمل عليها أو لأي غرض آخر مقبول لدى السلطات الحكومية المعنية ، فيجب على السلطات الحكومية قبول مستند التعريف الرسمي ذو الصلاحية كبديل عن جواز السفر البحري ولا يطلب من البحار في هذه الحالة معلومات يتضمنها مستند التعريف عن معلومات نموذج أفراد الطاقم (Crew List) .

4-6 التسهيلات التي تقدم للتخليص على البضائع والركاب والطاقم والأمتعة الشخصية :

على السلطات الحكومية بالتعاون مع ملاك السفن و هيئات المواني عمل اللازم نحو سرعة نهو الإجراءات الخاصة بالفسح عن الركاب والطاقم وأمتعتهم و ذلك عن طريق أشخاص مؤهلين وفي مواقع مناسبة لهم و تتوفر لديهم نية حل مشكلات الاختناق وعدم تأخير الركاب ، وعند الضرورة يجب عمل ممر وافي لمرور الركاب من السفينة إلى نقطة التفتيش التي يجب أن يتوافر لها الحماية الأمنية أيضا ، وعمل اللازم نحو تقديم كل الخدمات والتسهيلات لكبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة ، وتوفير مداخل تحقق انسيابية مرور الركاب وأمتعتهم مع تجهيز كافة النماذج اللازمة لتعامل أطقم السفن مع السلطات الحكومية وبراعي كذلك وجود مداخل وطرق بدون اعتراضات كتسهيل لكبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة وفي حالة عدم توافر مداخل كافية بمحطات الركاب فتبذل مجهودات لتوفير وسائل مواصلات بأسعار معقولة كخدمة عامة للركاب ويلاحظ مراعاة صعود السفن و النزول منها لكبار السن وذوي الاحتياجات الخاصة (بسيوني ، 1999) .

وتؤكد السلطات العامة على ملاك سفن الركاب بالمساعدة في إجراءات الوصول للركاب والأطقم وذلك عن طريق إرسال رسالة مقدما تفيد بالموعد التقريبي للوصول ويلي ذلك وصول معلومات جديدة تفيد بأي متغيرات في وقت الوصول وهذا يؤثر على إجراءات التفتيش على

الركاب أو أفراد الطاقم و الاطلاع على مستندات السفينة مقدما ومراجعتها و تجهيز سلاسل الصعود على السفينة للمرشد و الكارنتينا و ذلك أثناء سير السفينة متوجهة إلى المكان المخصص لرباطها سواء على الرصيف أو للاستقبال على المخطاف ، علاوة على تجهيز الشهادات والمستندات الخاصة لتفتيش رقابة دولة الميناء والنماذج التي تقدم فور الوصول للميناء مع ملاحظة عدم تأثر تبديل الوراكي على السفينة خاصة وردية غرفة الماكينة .

ويلاحظ عند كتابة الأسماء للركاب أو لأفراد الطاقم على المستندات أو جوازات السفر أن يكتب اسم العائلة أو لا ثم الاسم الأول فالثاني وهكذا ، وعلى السلطات العامة أن تقوم بفحص الركاب أو أفراد الطاقم إذا لزم الأمر وذلك بدون تأخير حتى يسمح لهم بالخروج من الميناء إلى المدينة ، ولا توقع أي غرامات من السلطات العامة على ملاك السفن في حالة اكتشاف أن أحد ركاب السفينة سجل معلومات غير صحيحة في أي مستند أو مفقود وغير معروف مكانه منذ مغادرته السفينة إلى المدينة ، وتدعو السلطات العامة ملاك السفن لعمل كل الاحتياطات المقبولة بغرض المحافظة على مستندات الركاب والتي قد تطلب بمعرفة أي من الحكومات الموقعة على الاتفاقية الدولية FAL ، وللاستخدام بالمحطات البحرية أو على ظهر السفن لتسهيل إجراءات الملاحة الدولية فعلى السلطات العامة التأكيد على الإدارات التابعة لها بالالتزام باستخدام العلامات والرموز التي تستخدم دوليا مثل الرموز والأشكال الدالة على البضائع الخطرة مثلا (IMO, FAL, 1965) .

4-7 التسهيلات التي تقدم لسفينة مبحرة وتقترب من ميناء الوصول :

على سلطة الميناء الاتصال بالسفينة عن طريق الراديو وذلك بغرض سرعة نهو إجراءات وصول السفينة والتي تبدأ بالمعلومات الأساسية عن السفينة وأول إجراء هو الخاص بالحجر الصحي لاسيما إذا كانت السفينة قادمة من ميناء بمنطقة موبوءة لذا تبدأ على الفور إجراءات الحجر الصحي على أفراد الطاقم والركاب إذا كانت السفينة تحمل ركاب ، ويطلب من السفينة فقط المانيفست العام وقائمة الركاب وقائمة الطاقم في أول ميناء وصول بدولة ما ونفس هذه النماذج تطلب في مغادرة أي ميناء بنفس الدولة طالما لا يوجد أي متغير أو ظروف طرأت على رحلة السفينة ، ويمكن طلب مانيفست مخازن السفينة و مانيفست أمتعة الطاقم فقط في الميناء الأول لدولة ما .

دائما ما تبقى جوازات السفر أو الوثائق البديلة جاهزة مع الركاب ، وإذا بقيت السفينة داخل ميناء مدة تقل عن 72 ساعة فليس من الضرورة حصول الركاب (على سفن الركاب) على تأشيرات دخول إلا في حالات الظروف الطارئة وهذا يرجع إلى السلطة المختصة ، وغير مسموح بإجراءات غير ضرورية تسبب تأخير للركاب كإجراءات أمن إضافية للرقابة على الركاب أو إجراءات خاصة بالجوازات .

في حالة السفن ذات الرحلات الدولية و التي تتردد تباعا على مواني تابعة لدولة واحدة فلا يتم فحص الركاب بمعرفة السلطة المختصة إلا في الميناء الأول للوصول وفي ميناء المغادرة (الأخير) فقط ، و تسهيلات لعملية نزول الركاب من السفينة ونهو كل إجراءات الوصول فيجب نهو هذه الإجراءات على السفينة وقبل وصول السفينة لمحطة نزول الركاب بالميناء ، وفي وصول سفينة ذات رحلات دولية لميناء دولة فيجب تقديم نفس التسهيلات في حالة وصول هذه السفينة لميناء آخر لنفس الدولة ، ويجب أن يكون نموذج منظمة الصحة العالمية هو الوحيد الذي يتم التعامل به في حالة سفن الركاب وفي حالة بقاء سفن الركاب بميناء فلا يسمح بدخول مخازن السفن إلا مشتريات غير محملة بالرسوم الجمركية ، وغير مطلوب من سفن الركاب ذات الرحلات الدولية تقديم بيان جمركي مكتوب وغير مطلوب منها أيضا الارتباط بنظام نقدي معين ، وغير ضروري استخدام كروت صعود و نزول الركاب لسفن الركاب ذات الرحلات الدولية ، غير البيانات الموجودة في

مانيفست الركاب فعلى الجهات الحكومية عدم الإصرار على زيادة تفاصيل الأعمدة أرقام 6 ، 7 ، 8 ، 9 بهذا المانيفست و هذه الأعمدة خاصة بـ الجنسية ، تاريخ و محل الميلاد ، ميناء الصعود على السفن ، ميناء النزول من السفن .

4-8 التسهيلات الخاصة بركاب السفن أثناء عبور أي ميناء :

راكب السفينة الذي يبقى على سفينته التي وصلت لميناء لحين مغادرتها نفس الميناء أي لمجرد عبور الميناء (Transit) فغير مطلوب منه شيء للجهات الحكومية (سلطة الميناء) إلا لإجراء أممي ، ويسمح له بالاحتفاظ بجواز السفر أو وثيقة التعريف الخاصة به ، و غير مطلوب منه تسجيل بطاقة صعود أو نزول من سفينته ، و يمكن منحه تصريح مؤقت لمغادرة السفينة و الذهاب للبر إذا رغب في ذلك ، و في هذه الحالة غير مطلوب منه الحصول على تأشيرة دخول للمدينة إلا في حالات خاصة اضطرارية يتم تحديدها بمعرفة السلطة المختصة ، و لا يطلب من هذا الراكب في هذه الحالة بيان جمركي ، و في حالة مغادرة هذا الراكب سفينته في ميناء ثم نزل من السفينة للبر ثم صعد لنفس السفينة بميناء آخر تابع لنفس الدولة فلا تختلف معاملة السلطة المختصة له و تقدم له نفس تسهيلات الميناء الأول .

4-9 التسهيلات التي تقدم للسفن التي تقوم بأعمال البحث العلمي :

السفن التي تقوم بأعمال البحث العلمي و تحمل على سطحها أشخاص مرتبطون بأعمال البحث العلمي فيجب إلا تقل معاملتهم عن معاملة أطقم السفن .

4-10 التسهيلات التي تقدم لركاب وأطقم السفن الأجنبية التي تقوم برحلات دولية :

تسمح سلطات الدولة بمغادرة الأعضاء الأجانب من أطقم السفن للبر وذلك في حالة وصول سفينة إلى أحد الموانئ التابعة للسلطة المختصة ، وذلك بعد ملأ النماذج الخاصة بوصول السفينة ، وبالتالي فلا يوجد سبب لرفض السلطة المختصة خروج هؤلاء الأجانب للبر لأسباب تتعلق بالصحة العامة أو بسبب الحالة الأمنية أو بسبب تعليمات عامة ، و لا يطلب من أعضاء الأطقم الأجانب تأشيرة للخروج للبر في هذه الحالة .

في حالة خروج أطقم السفن للبر أو العودة منه فلا يتعرض أعضاء هذه الأطقم للتفتيش الذاتي ، و لا يحتاج أي عضو من أعضاء أطقم السفن لتصريح خاص للحصول على إذن للخروج للبر (Shore Leave) ، و لو طلبت السلطة المختصة من كل عضو من أعضاء أطقم السفن أن يحمل وثيقة تعريف شخصية فيجب ألا يزيد عن جواز السفر الساري الصلاحية أو الوثيقة التبادلية بحيث تكون سارية المفعول .

4-11 لتسهيلات التي تقدم من السلطات الصحية والحجر الصحي والبيطري للحيوانات و النباتات :

السلطات الصحية في الدول الغير موقعة على قواعد منظمة الصحة العالمية مطالبة بتطبيق قواعد التسهيلات التي تقدم للحيوانات والنباتات للسفن التي تقوم برحلات دولية ، وفي حالة تطبيق الدول الموقعة على الاتفاقية الدولية FAL للقاعدة 98 من قواعد منظمة الصحة العالمية وهي الخاصة

بالتسهيلات التي تقدمها هذه الدول للسفن التي تقوم برحلات دولية فهذا يرد لهذه الدول في صورة فوائد صحية و جغرافية واجتماعية و اقتصادية ، وعلى الدول الموقعة على هذه الاتفاقية أن تتعامل ببساطة و تكون متعاونة بقدر الإمكان مع الشهادات أو الوثائق الخاصة بعملية شحن أو تفرغ حيوانات أو نباتات على السفن التجارية التي تقوم برحلات دولية ، وفي حالة وصول معلومات للميناء عن أي سفينة أنها تحمل أمراض تمثل خطورة فعلي سلطات الميناء المختصة إرسال مندوب عن الحجر الصحي للصعود على سطح السفينة و ذلك أثناء تواجدها خارج الميناء ، وفي حالة ثبوت تواجد أي أمراض تمثل خطورة فيعود مندوب الحجر الصحي وتمنع هذه السفينة من دخول الميناء ، وعلى السلطات الصحية بالميناء أن تتعاون مع ملاك السفن التجارية التي تقوم برحلات دولية و ذلك للتأكيد على تنفيذ متطلبات احتياجات السفن بسرعة وبواسطة الراديو في حالة وجود فرد أو أفراد مرضى على أي سفينة و في حاجة لعلاج عاجل أو في حاجة لأدوات طبية أو أدوية أو أي نوع من أنواع المساعدات الطبية .

وعلى السلطات المختصة عمل ترتيبات خاصة بوكالات السفر و بأي جهة أخرى تقدم خدمات لركاب السفن وهذه الترتيبات تكون كافية ومقدما قبل مواقيت المغادرة ، وعلى السلطات الصحية المختصة تجهيز قائمة بالتطعيمات المتاحة بالميناء ، كذلك تجهيز نماذج تسلم بعد ملأها كشهادات صحية طبقا لمتطلبات منظمة الصحة العالمية وعلى السلطات الصحية المختصة اتخاذ كل الإجراءات الممكنة ليتوفر لديها التطعيمات المطلوبة بالشهادات الصحية الدولية أو لإعادة التطعيمات أيضا ، وتتأكد السلطات الصحية المختصة من أن إجراءات الحجر البيطري والنماذج الصحية كاملة ولا يحدث أي تأخير أو تعقيدات في تطبيقها ، وتحافظ على التسهيلات الإدارية الخاصة بالحجر الصحي و البيطري والزراعي ، وتبقى دائما المساعدات الطبية السريعة متاحة لدي السلطات الصحية المختصة فور طلبها من السفن التي تعمل في رحلات دولية سواء كانت داخل الميناء أو في منطقة المخطف أو الانتظار خارج الميناء أو حتى مبحرة ومقترية من الميناء وهذه المساعدات تخص ركاب السفن أو أطقمها ، وعمليات شحن أو تفرغ الحيوانات أو المواد المرتبطة بالحيوانات أو المنتجات من الحيوانات أو أي نوع من الغذاء الحيواني أو أي منتجات نباتية سوف يسمح لها بالتداول طالما مصحوبة بشهادات صلاحية من الحجر الصحي أو الزراعي أو البيطري صادرة من السلطة الصحية المختصة للدولة ذات الصلة .

وفي حالة احتياج السلطات المختصة ل ضمانات أو ملاً نماذج إضافية خاصة بالأمن من ملاك السفن و ذلك لتغطية الالتزامات الخاصة بالجمارك والجوازات والحجر الصحي والحجر الزراعي وأي التزامات أخرى ذات صلة فيجب السماح باستخدام اتصال مباشر مع كل مالك سفينة لتفهم أكثر كلما كان ذلك ممكنا ، وفي حالة وجود أخطاء كتابية بالمستندات أو النماذج الخاصة بسفينة ما فعلى السلطة المختصة عدم تأخير هذه السفينة و يسمح بتصحيح هذه المستندات أو النماذج طالما سبب التصحيح مقنع و مقبول و لا يسبب خطورة أو إهمال و لا مخالفة للقوانين خاصة إذا اكتشفت هذه الأخطاء قبل مراجعة هذه المستندات أو النماذج و كان التصحيح مؤثر و بدون حدوث تأخير للسفينة ، و لو كانت الأخطاء في مستندات أو نماذج موقعة من ملاك السفينة أو ربانها أو من له هذه الصلاحية فعلى السلطات المختصة عدم توقيع جزاءات باعتبار أن ذلك مخالفة و تعطى فرصة تصحيح هذه الأوراق كلما أمكن بعد القناعة بأن هذا التصحيح ليس له أي آثار جانبية .

4-12 الخدمات داخل المواني :

يجب على المواني تقديم الخدمات العادية للسفن أثناء ساعات العمل العادية بدون أي رسوم إضافية و بالتالي فعلى المواني تحديد ساعات العمل العادية ، و تتبنى السلطات المختصة للدول الموقعة

على هذه الاتفاقية الإجراءات العملية لتنظيم الخدمات العادية التي تقدم في الموانئ بمعرفة ذلك لتجنب تأخير السفن بعد وصولها مباشرة أو بعد تمام تجهيزها للمغادرة و تقليل وقت إكمال النماذج لأقل ما يمكن بالإضافة إلى إبلاغ السفن للسلطات المختصة بوقت كاف عن موعد الوصول التقريبي أو الموعد التقريبي لمغادرة الميناء (IMO, FAL.5/Circ.15, 2001) .

لا تدفع أي رسوم للسلطة الصحية المختصة نظير فحص طبي أو فحص طبي إضافي سواء كان بكتريولوجي أو أي نوع آخر من الفحص الطبي تم في أي وقت خلال اليوم نهاراً أو ليلاً إذا طلب هذا الفحص لتحديد الحالة الصحية لشخص على سفينة تجارية أو لأغراض الحجر الصحي بالميناء ماعدا الفحص الطبي لسفينة بغرض إصدار شهادة خلو السفينة من الفئران ، ولا تدفع رسوم كذلك من السفينة للسلطة الصحية المختصة نظير التطعيم ضد مرض ما لشخص ما على السفينة التي دخلت الميناء أو بغرض إصدار شهادة تطعيم لنفس الشخص ، وعلى السلطة الصحية المختصة وضع إجراءات ضرورية متعلقة بركاب السفن وأطقمها من حيث دفع أي رسوم نظير خدمة صحية بالميناء ، ولا تختلف هذه الرسوم عن التي يدفعها أي مواطن تابع لهذه الدولة .

وإذا قدمت السلطة المختصة أي خدمة لسفينة داخل الميناء في وقت غير أوقات العمل العادية الرسمية فتدفع رسوم ولكن لا تزيد عن الرسوم العادية المقررة ، ويمكن لأي دولة موقعة على هذه الاتفاقية أن تعقد اتفاقية لعمل ترتيبات مع دولة أخرى موقعة على نفس الاتفاقية بغرض عمل تسهيلات لسفنها قبل بداية الرحلة أو أثناءها لمعاينتها أو عمل تسهيلات للركاب أو الأطقم أو الأمتعة أو البضاعة كذلك الإجراءات المستندية الخاصة بالجمارك أو الجوازات أو الإجراءات الصحية أو الحجر الزراعي والبيطري و ذلك لنهو الفسح بعد وصول السفن للدولة الأخرى .

البضاعة لم تفرغ في ميناء الوصول :

في حالة وجود بضاعة مسجلة في مانيفست البضائع و هذه البضاعة لم تفرغ في ميناء الوصول للسفينة فعلى السلطة لمختصة أن تسمح بتعديل مانيفست البضاعة ولا توقع غرامة نتيجة هذا الخطأ إذا وصلت لحد القناعة بأنه لم تشحن هذه البضاعة على سفينة أو في حالة شحنها فإنه قد تم تفريغها في ميناء سابق ، وفي حالة تفريغ بضاعة من سفينة عن طريق الخطأ أو لسبب آخر مقبول في ميناء آخر غير الميناء المطلوب التفريغ فيه فعلى السلطة المختصة تسهيل عملية إعادة التفريغ في الميناء المقصود ، وهذا لا يطبق على البضائع الخطرة أو البضائع الممنوع الاقتراب منها أو البضائع المقيدة .

المطلوب حدود مسئوليات ملاك السفن :

السلطة المختصة لا تطلب من ملاك السفن أي معلومات إضافية أو خاصة لخدمة جهات أخرى إلا في حدود معلومات تخص بوليصة الشحن أو معلومات تخص نشاط التصدير والاستيراد مرتبط بملاك السفن ، ولا يعتبر مالك السفينة مسؤولاً عن مستندات غير دقيقة تم عرضها على السلطة المختصة وصلت من خلال المصدر أو المستورد مرتبطة بعملية الفسح عن البضاعة إلا في حالة أن مالك السفينة هو المصدر أو المستورد .

13-4 المساعدة في الطوارئ :

السلطة المختصة تقدم التسهيلات اللازمة للسفن القادمة أو المغادرة للميناء بغرض القيام بأعمال ذات طبيعة خاصة مثل الوقاية أو منع التلوث أو أي عمليات ضرورية طارئة مرتبطة بالسلامة البحرية أو بحماية البيئة البحرية ، كذلك تقدم السلطة المختصة أقصى ما يمكن من تسهيلات لدخول أو الفسح عن الأفراد أو البضاعة أو المواد أو المعدات المطلوبة للتعامل في عمليات السلامة البحرية أو حماية البيئة من التلوث .

14-4 لجان التسهيلات المحلية :

يجب على كل دولة موقعة على هذه الاتفاقية تشكيل لجنة تسهيلات للنقل البحري وذلك لتنفيذ كل متطلبات هذه الاتفاقية الدولية وكل الإجراءات العملية المطلوبة بغرض تسهيل حركة السفن والبضائع و الأطقم و الركاب والبريد ومؤون مخازن السفن وذلك عن طريق إزالة العقبات الغير ضرورية و عدم التأخير ، ويمكن بدلا من هذه اللجنة تعيين فرد منسق لتشجيع تبني الإجراءات الخاصة بالتسهيلات بين الجهات الحكومية و الوكالات والمنظمات الأخرى ذات الصلة أو المسئولة عن أنشطة مرتبطة بالملاحة الدولية مثل هيئات الموانئ ومشغلي و ملاك السفن ، وفي حالة تشكيل هذه اللجنة أو تعيين فرد منسق فيجب أن يؤخذ بما جاء في [FAL.5/Circ.2] .

النتائج :

- تهدف التجارة الالكترونية إلى تلافى عيوب ومشكلات التعامل بالمرحرات الورقية خاصة المستندات والنماذج مما يؤدي إلى اختصار الوقت والنفقات ورفع مستوى أداء خدمة العملاء مع ضمان تحقيق عناصر السرعة والدقة والأمان والسرية للبيانات المتداولة إلكترونياً ، ويحقق ذلك قدرة تنافسية عالية تعد رصيذا لصالح الأطراف المتعاملة في التجارة الالكترونية ، كما أنها تحسب في غير صالح من لم يرتقوا إلى استخدامها بعد .
- من الأمور الحتمية أن تنهض الهيئات والأشخاص المشتغلين بالتجارة والنقل في الدول النامية لبذل جهود دائبة لمسايرة الركب وعدم اتساع فجوة التخلف عن الدول المتقدمة .
- في ظل بيروقراطية الدورات المستندية الورقية في النقل الدولي ، تتزايد تكلفة النقل وتتضاءل دقة مواعيد الاستلام والتسلم للبضائع وما ينتج عنه من تعثر التجارة وانخفاض هوامش الربح .
- تقتضي مصالح الدول المتقدمة أن تعبر رسائلها النمطية الالكترونية الحدود الدولية لتحقيق أكبر فائدة للتجارة الدولية ، فقامت بوضع نظام (EDI FACT) وحوالته إلى نظام دولي عن طريق إقراره بمعرفة مكتب الأمم المتحدة في جنيف ، وفعلا تم إقراره بصدور المنشور رقم 9735 لعام 1987 .
- تسهيلات للتجارة الدولية ، تمت الموافقة على الأخذ بنظام النافذة الموحدة (Single Window) وذلك في اجتماع لجنة التيسير رقم 31 بمقر المنظمة البحرية الدولية عام 2004 ، وهذا النظام عبارة عن توحيد للنماذج وما تحويه من معلومات ليتم تداولها من خلال مركز واحد بغرض تبادل المعلومات إلكترونياً من خلال أجهزة الكمبيوتر فيقوم المركز الواحد بتسهيل وتعجيل المعلومات المتبادلة بين التجار والحكومات ، ويعتبر مركز الأمم المتحدة لتسهيلات التجارة والأعمال الالكترونية هو المنوط بكونه الشباك الواحد (UN/CEFACT) .
- تزايد الاهتمام الدولي لتسهيل الإجراءات والمستندات المطلوبة في النقل البحري فصدرت الاتفاقية الدولية (FAL – 1965) تختصر عدد النماذج المتداولة للتخليص على السفن إلى 9 نماذج نمطية و من متطلباتها تبادل البيانات والنماذج إلكترونياً واختصرت النماذج لدخول السفينة الميناء أو لمغادرة الميناء أو للبقاء بالميناء .

التوصيات :

- لا بد أن تبدأ الدول النامية في تقييم قوانينها وأنظمتها القائمة و أن تنظر في سن تشريعات تشجع التجارة الالكترونية علاوة على وضع برامج تدريبية للأفراد بغرض تأهيل كوادر تستطيع ملاحقة التقدم التكنولوجي في مجال التجارة الالكترونية .
- يجب توافر عنصرى الثقة والأمان لدى التجار لكي تنمو التجارة الالكترونية خاصة فيما يتعلق بصحة العقود وقابليتها للنفذ والتأكد من هوية الأطراف التي يجري التعامل معها على الشبكات المفتوحة ، وسلامة المعلومات وتوافر السرية وطرق الإثبات وصحة التوقيعات وتحديد المسؤوليات .
- الأخذ بمتطلبات الاتفاقية الدولية (FAL -1965) وتعديلاتها في جميع موانى جمهورية مصر العربية وقد صدر قرار رئيس قطاع النقل البحري رقم 64 بتاريخ 2005/8/18

والذي نص على ((على سلطات الموانئ البحرية في جمهورية مصر العربية أن تطلب من مالكي السفن أو من ينوب عنهم لدي وصول السفينة ومكوئها ومغادرتها الميناء ووفقا لأحكام اتفاقية تسهيل حركة الملاحة الدولية (FAL - 1965) وتعديلاتها الوثائق التالي : الإقرار العام - إقرار البضائع - إقرار مؤن السفينة - إقرار ممتلكات طاقم السفينة - قائمة أفراد الطاقم - قائمة المسافرين - قائمة البضائع الخطرة - وثيقة البريد المطلوبة بموجب اتفاقية البريد العالمية - الإقرار الصحي البحري .

ويجب ألا يفسر هذا على أنه يحول دون طلب عرض الشهادات والمستندات الأخرى التي تحملها السفينة و المتعلقة بتسجيلها وقياساتها وسلامتها وطاقمها وغير ذلك من المسائل ذات الصلة التي تطلبها السلطات المعنية بغرض تدقيقها ، ويتم تداول نماذج (FAL) الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية والموثقة من قبل مالك السفينة أو من ينوب عنه وسلطات الميناء يدويا أو بالبريد أو البرق أو التلكس أو (الالكترونيا من خلال صيغة (UN/EDIFACT) على أنه ينبغي دعم وتشجيع تداول نماذج (FAL) الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (الكترونيا)) ، وطلب من جهات الاختصاص التنفيذ اعتبارا من 2005/11/1 إلا أن جهات الاختصاص مستمرة إلى الآن في آليات التنفيذ خاصة الجمارك والجوازات وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات وهيئة مقاييس وهيئات الموانئ والتأمين والبنوك والضرائب ووزارة التجارة .

- سرعة البدء في الأخذ بمتطلبات نظام النافذة الموحدة (Single Window) فيكون لمصر نافذة موحدة مربوطة بجميع الجهات المعنية داخل مصر عن طريق شبكة انترنت ثم ربط النافذة الموحدة داخل مصر بالنافذة الموحدة الدولية .

- الأخذ بمتطلبات نظام (UN/EDI FACT) لبعد عن هذا النظام معناه الانعزال والبعد عن التجارة الدولية الالكترونية و ترك أسواق العالم للدول المتقدمة فقط .

- انتظام حضور وفد مصر لاجتماعات لجنة التيسير سنويا بمقر المنظمة البحرية الدولية لملاحقة التعديلات المرتبطة بالاتفاقية الدولية (FAL - 1965) وأي تطور تكنولوجي مرتبط بالتجارة الالكترونية .

المراجع :

- 1- بسيوني ، عبد الحليم (1999) "المواني المصرية الجديدة" – المجلة العلمية ، العدد 14 ص 10 الجمعية العربية للملاحة .
- 2- عبد الجليل ، السيد محمد (1996) "تبادل البيانات إلكترونيا" – مؤتمر الأمم المتحدة – المجلس الاقتصادي والاجتماعي لدول غرب آسيا 4 – 7 نوفمبر 1996 – القاهرة ص 40 .
- 3- عبد الجليل ، السيد محمد (1997) "آليات تسهيل النقل والانتقال الدوليين و الاتفاقية الدولية FAL" ، مؤتمر ماردكون 5 – الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا – مصر .
- 4- ملش ، فاروق (1999) "التجارة الالكترونية وأهم المشكلات القانونية التي تواجهها في مصر" ، مؤتمر ماردكون 6 – الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا – مصر .
- 5- IMO FAL Convention, Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965.
- 6- IMO News, the Magazine of the International Maritime Organization No. 2, 1996 PP 21 – 23.
- 7- IMO FAL Committee No. 31, Electronic Means for the Clearance of Ships, 2004.
- 8- IMO, (1997) " A Summary of IMO Conventions", Focus on IMO.
- 9- IMO, (2001) "IMO Compendium Facilitation and Electronic Business", FAL.5/Circ.15, 2001.
- 10- Internet, (2002), <http://www.tullverket.se/TargetGroups/GeneralEnglish/frameset.htm>.
- 11- Internet, (2003), <http://msn.intent.mu/projects/tradenet.htm>.