

الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن
Regional Organization for the Conservation of
Environment of the Red Sea and Gulf of Aden

(دليـــل استرشـــادي)

بشأن أماكن لجوء السفن

يونيو 2024







PERSGA

الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن
Regional Organization for the Conservation of Environment of the Red Sea and Gulf of Aden

(دليـــل استرشـــادي)

بشأن أماكن لجوء السفن

يونيو 2024

إخلاء المسؤولية Disclaimer

الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن (PERSGA) هي هيئة حكومية دولية تعمل في مجال الحفاظ على البيئات الساحلية والبحرية في المنطقة .و ينبع الأساس القانوني للهيئة من الاتفاقية الإقليمية للمحافظة على البحر الأحمر وخليج عدن ، المعروفة باسم اتفاقية جدة ، الموقعة في عام 1982.

تأسست الهيئة الإقليمية رسميًا في سبتمبر 1995 بموجب إعلان القاهرة ومنذ أنشائها تستضيف المملكة العربية السعودية المقر الرئيسي للهيئة في مدينة جدة.

إن جميع التسميات والرموز والاشكال المستخدمة في هذا المنشور وطريقة عرض المواد فيه عن أي رأي من جانب الهيئة بشأن الوضع القانوني لأي دولة أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو سلطاتها أو بشأن ترسيم حدودها أو تخومها. وعلى الرغم من أن الهيئة تبذل قصارى جهدها لضمان دقة المعلومات المقدمة ، إلا أنها لا تتحمل أي مسؤولية عن أي أخطاء أو اقتباسات أو بيانات غير صحيحة قد ترد في هذا المنشور.

المحتويــات

1 مقدمــة 8
2 الهــدف 8
3 التطبيق 9
4 تعريفات 10
5 عملية صنع القرار 11
(5-1) الخطوة 1: الحصولُ على معلوماتِ السفينة اللازمة 12
(5-2) الخطوة 2: مسؤولياتُ القائد 13
(5-3) الخطوة 3: وصفُ المشكلةِ والقضايا المُرتبطةِ بها 15
(5-4) الخطوة 4: تحديدُ أصحابِ المصلحةِ الذين قد يحتاجون إلى التشاورِ أو البقاء على اطلاع 15
(5-5) الخطوة 5: التحليلُ الأوليّ للوضع الحالي 16
(5-6) الخطوة 6: تحديدُ الخيارات 17
(5-7) الخطوة 7: تقديرُ المخاطرَ لكل خيار 18
(5-8) الخطوة 8: تقييمُ ومقارنة الخيارات 24
(5-9) الخطوة 9: التقرير 24
(5-10) الخطوة 10: مراجعةُ خطة العمل المُقترحة للسفينة والمُوافقة عليها 25
6 مكان تنسيق اللجوء 25
(6-1) نقل التنسيق 26

الأشكـــال

(الشكل1) : مكان عملية إتخاذ القرار بشأن اللجوء (FC7)..... 12
(الشكل2) : مصفوفة المخاطر / العواقب..... 22
(الشكل3) : الشكل 3. عمليةُ تنسيقِ التسليم..... 27



الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن
Regional Organization for the Conservation of
Environment of the Red Sea and Gulf of Aden

1 مقدمــة

تصف هذه المبادئُ التوجيهية عملية اتخاذ القرار بشأن أماكن لجوء السفن وتعمل كدليلٍ لموظفي الاستجابة للحوادث على المستويين الوطني والإقليمي.

2 الهــدف

الغرضُ من هذه المذكرات التوجيهية هو إنشاءُ إطارٍ ونهجٍ يوفر مع التدابير الإقليمية المرتبطة به استجابةً فعالةً وكفؤة لطلبات السفن التي تحتاج إلى المساعدة في البحث عن مكان للجوء.

ستساعدُ المذكرات التوجيهية على ضمان اتباع نهج متّسق لوضع خطةِ استجابةٍ فعالةٍ تلبي المسؤوليات الوطنية والدولية.

توفرُ المذكرات التوجيهية أداةً لموظفي الاستجابة للحوادث لتقييم إصابات السفن لاتخاذ القرار ، والتي ستساعد على ضمانِ إجراء تقييم شاملٍ ومتوازنٍ للمخاطر ، وتحديد أفضل استراتيجية للتحكم في المخاطر وتنفيذها في الوقت المناسب وبشكل آمن.

(2-1) : إرشادات المنظمة البحرية الدولية (IMO)

تأخذُ المذكرات التوجيهية في الاعتبار قرارَ المنظمة البحرية الدولية IMO) (33) A.1184) المبادئ التوجيهية بشأن أماكن اللجوء للسفن التي تحتاج إلى المساعدة. يحلّ هذا القرار محل القرار23) A.949) .

يعترفُ القرار بأنَّه "بموجب القانون الدولي ، فإن الدول الساحلية ليست ملزمةً بمنح أماكنَ للجوء ، وبأن توفيرَ إطارٍ مشتركٍ لمساعدة الدول الساحلية على تحديد أماكن اللجوء للسفن التي تحتاج إلى المساعدة ، تقييمها والاستجابة لها ، والاستجابة بفعالية لطلباتِ أماكن اللجوء هذه تتم بروحٍ من التعاونِ والتنسيق بين الأطراف المعنية والتي تهدفُ إلى تعزيزِ السلامة البحرية وحماية البيئة البحرية".

ينصّ القِسم 1.1.2 من القرار على أنه: "من المُحبذ به للغاية ، مع الأخذ بالمبادئ التوجيهية بشأن أماكن لجوء السفن التي تحتاج إلى المساعدة (المُشار إليها فيما يلي باسم المبادئ التوجيهية) في عين الاعتبار ، أن توفّر الدولُ الساحلية أماكنَ لجوءٍ للاستخدام عند مواجهتها مع المواقف

التي تنطوي على وجود سفنٍ بحاجةٍ إلى المساعدة قبالة سواحلها ، وبناءً على ذلك ، وضعُ خطط الطوارئ ذات الصلة بدلاً من عدم الاستعداد لمواجهة مثل هذه المواقف وبالتالي المخاطرة باتخاذ القرار الخاطئ عن طريق الارتجال أو ، في خضم اللحظة ، التصرّف تحت ضغطٍ من مجموعات تمثلُ مصالحَ مختلفة. تسعى المبادئ التوجيهية إلى معالجة وتقديم إرشادات حول كيفية التعامل مع السفينة التي تحتاج إلى مساعدة وتبحث عن مكانٍ للجوء".

ينصّ القسم 1.2.4 على أنه: "في حين أن الدول الساحلية قد تكونُ مُترددةً في قبول السفن المتضررة أو المعطّلة في منطقة مسؤوليتها والذي يرجع في المقام الأول إلى احتمال حدوث أضرارٍ بيئية ، فإنه على أرض الواقع نادراً ما يكون من الممكن التعامل بفعالية مع حادثٍ بحري في ظروف البحر المفتوح".

علاوةً على ذلك ، تعترف المبادئ التوجيهية بعدم وجودِ التزاماتٍ دوليةٍ على الدول الساحلية بتوفيرِ مكانٍ للجوء؛ مع ذلك ، ينص القسم 1.2.6 على أن: "استخدامَ أماكن اللجوء قد يُواجِه معارضةً محليةً وينطوي على قراراتٍ صعبة. وينبغي للدول الساحلية أن تُدرِك أن إجراء تقييمٍ شاملٍ للمخاطر قائمٍ على الأدلة أمرٌ لا غنى عنه للتعامل الآمن والفعّال واتخاذ القرارات. يمكن لاتفاقيات التعاون الإقليمي ، حسب الظروف ، أن تدعم إيواءِ سفينةٍ بحاجةٍ إلى مساعدة تبحث عن مكانٍ للجوء".

إضافةً إلى ذلك ، ينصّ القسم 1.2.7 على أن: "الدول الساحلية والموانئ التي تستوعب سفينةً مُنِحَت مكانًا للجوء يجب أن تحصل على تعويضٍ سريعٍ فيما يتعلق بالالتزامات التي تنشأ عن إيواء سفينةٍ تالفة ، حسب الاقتضاء. لتحقيق هذه الغاية ، من المهم تطبيقُ الاتفاقيات الدولية ذات الصلة ، وآليات تقاسم المخاطر ، إن وجدت".

من المستحسنِ أن تكونَ الدول الأعضاء على درايةٍ بمحتوى قرار المنظمة البحرية الدولية((IMO A.1184 (33) المبادئ التوجيهية بشأن أماكن اللجوء للسفن التي تحتاج إلى المساعدة.

3 التطبيق

تنطبقُ هذه المذكرات التوجيهية على جميع المواقفِ التي تحتاج فيها السفينة إلى المساعدة وتطلب مكاناً للجوء داخل منطقة مسؤولية PERSGA. كما تنطبق هذه الإرشادات أيضاً في حالة قيام سفينة تقع ضمن منطقة مسؤولية PERSGA بالإبلاغ عن مشكلةٍ (عيبٍ أو نقصٍ أو إصابة).

لا تنطبقُ هذه الإرشادات على حالات الاستغاثة التي تتعلقُ بسلامة الحياة. في مثل هذه الحالات يجبُ اتباعِ إجراءاتِ البحث والإنقاذ المعمول بها. أي طلبٍ يتضمن شرطَ إنقاذ الطاقم أو الأشخاص الآخرين الموجودين على متن السفينة أو إجلائِهم على الفور ستكونُ له الأولوية. بمجرد الانتهاء من

عملية الإنقاذ ولم يعد هناك أي خطرٍ على سلامة الحياة يمكنُ تفعيلُ هذه الملاحظات التوجيهية.

في الحالاتِ التي أدّى فيها تلفُ السفينة إلى تصريف مادةٍ مُلَوِثةٍ أو كان هناك تهديدٌ وشيكٌ بتصريف مادة مُلَوِثة ، يتم تنفيذ هذه المذكرات التوجيهية بالتزامنِ مع إجراءاتِ الاستجابة الحالية وخطط الطوارئ.

تقع القراراتُ المتعلقة بمكانِ اللجوء ضمن مسؤولية الهيئة التشغيلية للدول الأعضاء في PERSGA.

في الحالاتِ العاجلة ، ينبغي اتّباعُ هذه المبادئِ التوجيهية إلى أقصى حدٍ ممكنٍ نظراً للوقت المُتاح لاتخاذ القرار.

عندَ تطبيقِ هذه المبادئ التوجيهية ، ينبغي لجميع المعنيين بذلُ كل جهدٍ للتعاون والعملِ معاً بشكلٍ وثيقٍ والسماح بتبادلٍ مفتوحٍ للمعلومات وبناء توافقٍ في الآراء في عملية صنع القرار.

4 تعريفات

السفينةُ التي تحتاج إلى المساعدة تعني سفينةً في وضعٍ قد يؤدي إلى فقدان السفينة أو إلى خطرٍ بيئيٍ أو ملاحي ، بصرفِ النظر عن الوضع الذي يتطلب إنقاذَ الأشخاص الموجودين على متنها.

لأغراضِ المبادئ التوجيهية ، تعني الأطرافُ المعنيّةُ الرُبّان والمنقذ والأطراف الأخرى المعنية (دولة العلم ، جمعية التصنيف ، شركات التأمين ، الموانئ ، المراسي والمحطات ، الشركة/المشغّل والدول الساحلية) المشاركة في حلِ الموقف عندما تكون السفينةُ في حاجةٍ إلى المساعدة تبحث عن مكانٍ للجوء.

مكانُ اللجوء يعني المكان الذي يُمكن للسفينةِ التي تحتاج إلى المساعدة أن تتخذَ فيه الإجراءاتِ اللازمةَ لتمكينها من استقرار حالتها وتقليل المخاطر التي تُهدد الملاحة ، وحماية حياة الإنسان والبيئة.

خدمة المساعدة البحرية (Maritime Assistance Service MAS) ، كما هو موضح في القرار A.950 (23) ، مسؤولةٌ عن تلقّي التقارير في حالة وقوع حوادث ، وتعملُ كنقطة اتصالٍ بين ربّان السفينة وسلطات الدولة الساحلية في حالة وقوع حادث.

مركز تنسيق الإنقاذ البحري (Maritime Rescue Coordination Centre MRCC) كما هو موضحٌ في اتفاقية البحث والإنقاذ .

السلطةُ المختصّة (Competent authority CA) تعني سلطةً في دولةٍ ما تتمتع بالخبرة المطلوبة وسلطة اتخاذ قراراتٍ مستقلة فيما يتعلق بإيواء السفينة في مكان اللجوء اعتماداً على الهيكل الداخلي لتلك الدولة.

خدمةُ الاستجابةِ للطوارئ (Emergency response service ERS) تعني الخدمة التي تقدمها المنشأة ، بما في ذلك العديد من جمعيات التصنيف القادرة على إجراءِ تقييماتٍ فنيةٍ حول استقرار الضرر والقوة المتبقية ، وما إلى ذلك. وتقديم نتائج تقييمها إلى طاقمِ السفينة أو المنقذين أو للسلطةِ المختصة CA.

5 عملية صنع القرار

بشكلٍ عام ، تشتمل عملية اتخاذ القرار التالية لتقييم المخاطر على ثلاثة عناصر رئيسية:

1. طلب السفينة (المالك / المستأجر / الربان / المنقذ) ،
2. تقييم مخاطر الوضع والخيارات و
3. خطة العمل ومراقبة تنفيذها.

جزءٌ لا يتجزأُ من عملية صنع القرار هو الدراسة المستمرة للتواصل والتشاور مع أصحاب المصلحة. من الضروري أيضاً أن يتم توثيق العملية جيداً طوال الوقت. ينص استخدام فريق تقييم إصابات السفن في هذه العملية على إجراء تقييمٍ مشتركٍ للوضع يشمل السلطات والخبراء والمستشارين اللازمين في تقييم الوضع ووَزنِ مخاطر الخيارات المختلفة حيثما يسمح الوقت بذلك.

ينبغي متابعةُ عملية صنع القرار إلى أقصى حدٍ ممكنٍ في ظل هذه الظروف. مع ذلك ، فمن المُسلّم به أن كل حادث سيكون له خصائصَ وديناميكيات وتحديات وظروف فريدة. تَهدف عملية صُنع القرار إلى أن تكون مَرنةً للسماح بتقييم كل حالةٍ على حدة واستيعاب الحوادث على جميع مستويات التعقيدات والمخاطر. لذلك ، عند إكمالِ كل خطوةٍ في العملية وفي اختيار فريق تقييم إصابات السفينة ، يجب أن يسترشد المشاركون في العملية بأهميةِ القرار الذي سيتم اتخاذه ومستوى القلق بشأن الوضع.

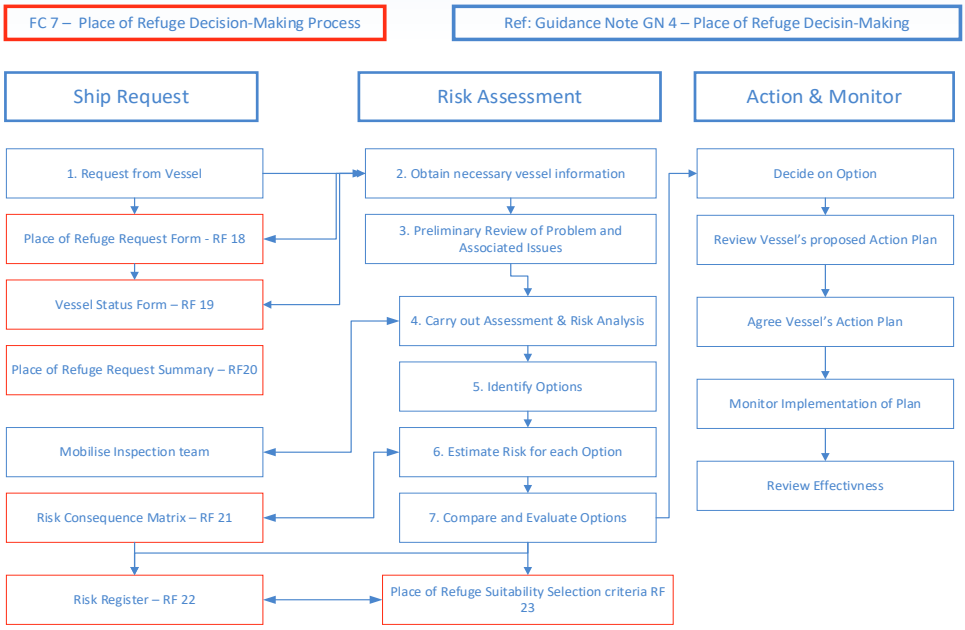
مع إدراكِ أن الوضعَ في البحر يمكن أن يتدهور بسرعة مع مرور الوقت ، ينبغي اتخاذ القرار في أسرع وقتٍ ممكنٍ ، ومراقبةُ الوضع عن كثب حتى يتم حله بشكلٍ مناسبٍ. على الرغم من أن حادث مكان اللجوء قد يكون ديناميكياً ، إلا أنه يمكن اتباع عملية صُنع قرارٍ تعاونية من نوعٍ ما.

ستحدد عملية اتخاذ القرار ما إذا كان سيتمُّ السماح بالوصول أم لا. عندما يتم منحِ الوصول ، يجب تحديدِ المكان الأنسب وتنفيذ التدابير المناسبة للتحكّم في المخاطر. عندما يعتبر الخطر كبيراً جداً ولا يمكن منح حق الوصول إلى مكان اللجوء ، فيجبُ تحديد طبيعة ودرجة المساعدة للسفينة البحرية ، إلى جانب أي توصياتٍ تشغيلية.

يجبُ على فريقِ تقييم إصابات السفينة وجميع أصحاب المصلحة المَعنيين العملَ على اتخاذ أفضل قرارٍ تشغيليٍ ممكن مع العلم تماماً بأنه؛ (أ) من غيرِ المرجح أن يكون خيار واحد مقبولاً للجميع ،

و(ب) ، قد لا تكون جميع المعلومات المطلوبة متاحةً أو موثوقةً بشكلٍ كلّي. توثيقُ العمليةِ أمرٌ بالغ الأهمية.

ستعمل العمليةُ الموضّحةُ في الشكلِ 1 على تسهيل اتخاذ القرار الفعّال والموضوعي لتحديد مسارِ العمل الأكثر ملاءمة. تُناقَش هذه العملية بالتفصيل في القسم التالي:



(الشكل1) : مكان عملية إتخاذ القرار بشأن اللجوء (FC7)

(5-1) الخطوة 1: الحصولُ على معلوماتِ السفينة اللازمة

يضمنُ الموظف/المدير المناوب في MRCC ، من خلال طاقم مراقبة MRCC ، أن السفينةَ و/أو المالك/المستأجر/المنقذ/مالك (مالكي) البضائع قد قدّموا جميعَ المعلومات الأوليّة اللازمة لتقييم الطلب الأولي وهذا مطلوبٌ بموجب إرشادات المنظمة البحرية الدولية. نموذج الرد 18 (RF 18) – يحددُ نموذج طلب مكان اللجوء المعلومات التي ينبغي تقديمها. على سبيل المثال ، على المدراء والمنقذين:

1. تحديد المساعدة المطلوبة؛
2. تحديد أسباب المساعدة؛ و
3. تقديرُ عواقب الخسارة المحتملة إذا كانت السفينة؛

a . باقيةً في نفس الموقع

b . تُواصِل رحلتها

c . تصل إلى مكان اللجوء

d . خرجَت إلى البحر.

بالإضافة إلى المعلومات التي قدمتها السفينةُ في الطلب الأوليّ للحصول على مكانٍ للجوء ، ستكونُ هناك حاجةٌ إلى معلومات أخرى لدعم عمليةِ صُنع القرار. ستكون هناك حاجةٌ إلى معلومات الاتصال بالسفينة ، تفاصيل السفينة ومعلومات الحالة الحاليّة ، بما في ذلك معلوماتٍ عن حالة السفينة وقدراتها وتفاصيل حمولتها. نموذج الرد 19 (RF 19) – يحتوي نموذج حالة السفينة على قائمة بالمعلومات الإضافية التي قد تكون مفيدةً ويجب الحصول عليها من السفينة حيثما كان ذلك مناسباً.

يجبُ أن يكون المسؤول/المدير المناوب لـ MRCC مستعداً للتَحقق من صحةِ أي معلومات باستخدام أي وسيلةٍ متاحةٍ باستخدام موارد الإدارات الحكومية الأخرى والموانئ والسُلُطات المحليّة.

ربما تكون السفينة قد قدمّت بالفعلِ الكثيرَ من هذه المعلومات بسبب متطلبات الإبلاغ الإلزامية لعددٍ من الصكوك الدوليةِ والوطنية.

(5-2) الخطوة 2: مسؤولياتُ القائد

يتولى الربان قيادةَ السفينةِ ويظلُّ في قيادةِ السفينةِ حتى عندما تكون عملية الإنقاذِ جاريةً ، حتى يحين الوقت الذي يتخلّى فيه الربّان عن قيادته ويقعُ تحتَ مسؤوليةِ المُنقذ. يتحمل الربّان المسؤوليات التالية:

5-2-1 : التقـــاريـــر

في أقرب وقتٍ ممكنٍ ، يقومُ بتزويدِ MRCC بتقريرِ الحادث بالتفاصيل التالية (على الأقل):

1 . هوية السفينة؛

2 . موقع السفينة؛

3 . ميناء المغادرة؛

4 . ميناء الوجهة؛

5 . معلوماتٍ عن البضائع الموجودة على متن الطائرة؛

سيتعاون الربّان بشكلٍ كاملٍ مع السلطات وسيقوم بإبلاغ جميع المعلومات المطلوبة أو ذاتَ الصلة إلى MRCC.

بالإضافة إلى ذلك ، يجب على الربّان:

1 . تزويدُ MRCC بتقييمٍ للوضع وتحديد الأسباب التي تجعل السفينة بحاجةٍ إلى المساعدة

2 . إجراءُ تحليلٍ للمجازفات والتهديدات والمخاطر التي تم تحديدها والتي ينبغي أن تشمل ، من بين أمورٍ أخرى ، ما يلي:

(i) الحرائق

(ii) الانفجارات

(iii) الأضرار التي لحقت بالسفينة ، بما في ذلك الأعطال الميكانيكية و/أو الهيكلية

(iv) التصادم

(v) التلوث

(vi) ضعف استقرار السفينة؛ و

(vii) غرق السفينة

يجب على المسؤول/المدير المناوب في MRCC جمعَ التفاصيل الواردة في هذا القسم ضمن RF 18.

2-2-5 : عمليةُ طلبِ مكانِ اللجوء

عند طلبِ مكانٍ اللجوء ، ينبغي اتباع العملية التالية:

1 . يجبُ أن يتضمن الطلبُ المعلومات الواردة في RF 18 ويجب تقديمه كتابياً عبر الإرسال الإلكتروني. يجب أيضاً إرسال أي معلوماتٍ أخرى قد تطلبها MRCC ، على سبيل المثال ، لضمان الامتثال للتشريعات المحلية ، مثل قوائم الشحن وخطط التستيف وخطة الإنقاذِ التفصيلية للمُنقذ جنباً إلى جنبٍ مع الملحق RF 18.

2 . يجبُ أن يرسلَ الربّان طلب مكانِ اللجوء باستخدام أسرع الوسائل المتاحة لـ MRCC/ MRSC.

3 . يجوزُ أيضاً تقديمُ طلبٍ للحصول على مكانٍ للجوء عن طريق:

a . مشغلِ السفينة/الشركة الشخص المُعيّن على الشاطئ (DPA)/المنقذ المُتعاقد معه؛ و

b . أيِّ شخصٍ آخر مسؤولٍ عن السفينة في ذلك الوقت ، ومُعتَرفٌ به بموجب القانون الوطني.

4. ما لم يكن ذلك في الحالات القصوى ، ينبغي تقديم الطلبات الرسمية إلى MRCC فقط ، ولا ينبغي إرسالها مباشرة إلى الموانئ أو المرافئ.
5. ينبغي تجنّبُ الطلبات المُتزامنةِ المُقدَمة إلى الدول الساحلية الأخرى.
6. ستُقِرُ لجنة MRCC باستلامِ الطلب عند استلامه ، عبر وسائل الاتصال الأكثر ملاءمةً.

(5-3) الخطوة 3: وصفُ المشكلةِ والقضايا المُرتبطةِ بها

استناداً إلى طلب السفينةِ والمعلومات المُقدمّة ، ومع الأخذ في الاعتبار وجهة نظر الدولةِ العضو باعتبارها الدولة الساحلية/الميناء ، قُم بتلخيصِ المشكلةِ أو الاهتمامات الرئيسية والقضايا الأخرى المرتبطة بها بإيجاز. ستصبح هذه المعلومات هي البيانَ الرئيسيَ الذي سيتمُ استخدامه في الخطوات التالية وستساعد في تحديد الأشخاص الذين يُمكنهم المساعدة والذين يمكن أن يتأثروا. يمكن استخدامُ RF 18 لتوضيح المشكلة والقضايا والتعليقات.

(5-4) الخطوة 4: تحديدُ أصحابِ المصلحةِ الذين قد يحتاجون إلى التشاورِ أو البقاء على اطلاع

5-4-1 : فريقُ تقييمِ إصابات السفن

ينبغي إنشاء فريقٍ لتقييم إصابات السفن حيثما أمكنَ ذلك لتقييم طلبات إعادة البحث عن أماكن اللجوء. يتحمّلُ الأعضاء مسؤوليةَ توفير الخبرة الفنية والتوجيه والبحث للفريقِ حتى يتمكن الفريقُ من استكمال التحليلات والتقييمات اللازمةِ لتقديم المشورة لرئيس الهيئة التشغيلية وحلّ الموقف.

يتمُّ اختيارُ أعضاء فريقِ تقييم إصابات السفينة ، حسب الحاجة ، اعتماداً على الحادث المُحدد.

يجبُ على MRCC اتخاذُ الترتيبات اللازمة لإخطارِ فريق تقييم إصابات السفينة وتجميعه في حالة تلقّي طلبِ للحصول على مكان للجوء. ويجب توثيق التحليل والتقييمات والقرارات.

5-4-2 : أصحابُ المصلحة

ينبغي تحديدُ أصحابِ المصلحة الذين قد يتأثرون بالقرار والذين قد يتعيّن استشارتهم أو إبقائهم على اطلاع.

(5-5) الخطوة 5: التحليلُ الأوليّ للوضع الحالي

بناءً على المعلومات المُقدمة ، يقوم فريق تقييمِ خسائر السفينة بإجراء تحليلٍ أولي للوضع الحالي للسفينة.

التحليلُ الأوليّ عبارةٌ عن نظرةٍ سريعةٍ على الوضع ، وتحديد نطاق مشكلة المخاطر والحصول على إشارة إلى المخاطر المُحتملة في البحر. ينبغي أن يُغطيَ التحليلُ الأولي بإيجازٍ ما يلي:

الخطوة 5.1 - وصفُ ما يمكن أن يحدث.

يتمّ النظر فيما يمكن أن يحدثَ في البحر في ظل الوضع الحالي. يمكن استخدامُ سيناريوهات المجازفة للمساعدة في تحديد المخاطر والمجازفات المُحتملة. من هنا يتم تقديرُ العواقب السلبية المُحتملة لما يمكن أن يحدث ، واحتمالية حدوثها. ينبغي أيضاً تقديرُ مدى إلحاح اتخاذ القرار والإطار الزمني له. ترِدُ أمثلةٌ على المخاطر والمجازفات في قِسم التعريفات.

الخطوة 5.2 - تقريرُ ما إذا كان من الضروري اتخاذ أي إجراءٍ فوري.

اعتمادًا على التحليلِ الأولي ، قد يكون من الضروري اتخاذُ إجراءٍ فوري للبدء في معالجة المخاطر على الرغم من أن جميعَ المعلوماتِ والتحليلاتِ المُهمة قد لا تكون متاحةً بَعد. قد يتضمن ذلك اتخاذَ تدابيرَ طارئةً وفقاً لخطط الطوارئ الحاليّة ، إخطارَ الشحن ، أو تقديمَ تعليماتٍ فورية للسفينة لمُعالجة المخاطرِ العاجلةِ أو اتخاذ إجراءاتٍ لاستكمال الجهود الجارية بالفعل من قِبل السفينة.

الخطوة 5.3 - تقريرُ ما إذا كان ينبغي نَشرُ فريقِ التفتيش.

ينبغي لفريقِ التفتيش أن يَصعدَ على متن السفينة ، عندما يكون ذلك مناسباً وإذا

سمح الوقت بذلك ، لجمع بيانات تقييم إضافية لمزيد من التقييم واتخاذ القرار. إنَّ نشرَ فريق التفتيش سيعتمد على السلامة والوضع. وبناءً على تقييم الفريق ، تتم مراجعةُ المعلومات المسجلة مسبقاً على السفينة ووضعها الحالي وفقاً لذلك. يجب استخدام نموذج الرد 20 (RF 20) - مكان اللجوء - المُلَخص لالتقاط المعلومات. تُعدُّ المدخلات وتحليل المخاطر من قِبل فريق التفتيش جزءاً لا يتجزأ من كل خطوة من الخطوات المُتبقية في عملية صُنع القرار. قد يتعيّن على أعضاء الفريق البقاءُ على متن السفينة لتقديم المشورة ، والإبلاغ عن الإجراءات التي تتخذها السفينة أو المُنقذ ، وللمساعدة في مراقبة حالة السفينة.

يجبُ أن يكون لدى MRCC الترتيباتُ اللازمة لتجميع فريق التفتيش ووضعه على السفينة. كما ينبغي الاحتفاظُ بقائمةٍ من الموظفين المُؤَهَلين الذين يمكن استدعاؤهم لتوفير وظيفة التفتيش المُتخصصة على متن السفن مع الأخذ في الاعتبار أن الخبرةَ المطلوبةَ ستعتمدُ على الوضع.

(5-6) الخطوة 6: تحديدُ الخيارات

5-6-1 : تحديد أماكن اللجوءِ المُمكنة.

يتمُّ النظرُ في أماكن لجوء السفن المُحتملة التي يمكن أن تزوّدَ السفينةَ بما تحتاجه لمعالجة المشكلة وتقليل التهديد بمزيدٍ من الضرر. يتم اختيارُ المكان الأنسب كخياراتٍ لمزيدٍ من التقييم. اعتماداً على الظروف ، يمكن أن يكون مكانَ اللجوءِ المناسبِ ميناءً أو مرسىً أو موقعاً محمياً بالقرب من الساحل.

قد تكون هناك حاجةٌ إلى مكانٍ للجوء لـ:

- التسليم أو نقل بضائع السفينة وملاجئها؛
- إصلاحِ الضرر؛
- توفيرِ المأوى أثناء استقرار السفينة أو تقييم حالتها؛ أو
- الحد من مدى الضرر أو التلّوث.

ستعتمد ملاءمة مكان اللجوء أيضاً على عددٍ من المُتَطلبات التشغيلية الخاصة بالحالة مثل العُمق والمسافة والاقتراب ومرافق الإرساء وأرض الإرساء.

نموذجُ الرد 23 (RF 23) – مكان اللجوء – توفرُ معاييرَ اختيار الملاءمة قائمةً بمعاييرِ تحديدِ أماكن اللجوءِ المناسبة للسفينة.

(5-7) الخطوة 7: تقديرُ المخاطرَ لكل خيار

5-7-1 : وصفُ ما يمكن أن يحدث (سيناريوهات المجازفة، المخاطر، المجازفات، العواقب، الاحتمالية)

كما حدث سابقاً مع الوضعِ الحاليّ للسفينة ، بالنسبة لكل خيارِ مكانِ ملجأ يتم تطوير سيناريوهات المخاطر من خلال وصف الحوادث التي يمكن أن تحدث ، أو الخطأ الذي يمكن أن يحدث. يجب أن تُحددَ سيناريوهاتُ المجازفاتِ المخاطرَ الأساسية والمخاطرَ المُرتبطة بها والتي قد تولّدُ أو تساهم في العواقب المُحتملة لجلبِ السفينة إلى مكانِ اللجوءِ. ينبغي تضمين الرحلة من الموقع الحاليّ للسفينة إلى مكانِ اللجوء في السيناريوهات. تَرِدُ أمثلةٌ على المخاطر والمجازفاتِ في قِسم التعريفات.

بالمثل ، سيتم أيضاً إعدادُ سيناريوهات المخاطر للخياراتِ المرتبطةِ ببقاء السفينة في البحر. ينبغي النظر في الخيارات التالية:

1. إذا ظلت السفينة في نفس الموقع
2. إذا واصلت السفينة رحلتها
3. إذا أُخرجت السفينة إلى البحر.

في بعض الحالات ، قد يَلزمُ تحديد أكثر من سيناريو خطر لخيارٍ معينٍ. سيكون هذا هو الحال عندما يمكن أن تحدث حوادث مختلفة جداً أو عندما يؤدي تسلسل مُختلفٌ للأحداث إلى مخاطرَ مختلفة. على سبيل المثال ، قد يصف أحد سيناريوهات الحوادث أسوأَ حادث متوقعٍ مع احتمالٍ معينٍ ، في حين أن سيناريو حادث آخر قد يَصفُ حادثاً له عواقبُ أقلَ خطورةً لكن احتمال حدوثه أعلى بكثير. اعتماداً على خطورةِ واحتمالية السيناريوهات المختلفة لخيارٍ معينٍ ، قد يختارُ فريق التقييم السيناريوهات لمزيدٍ من تقدير المخاطر.

ثم يتمُ تقديرُ العواقب المحتملة لكل خيارٍ (أي كل مكان ملجأ والخيارات الثلاثة في البحر). سيؤثرُ مستوى التعرّضِ للخطر (الأخطار) على النتيجة المحتملة. على سبيل

المثال ، لفهم المخاطر على البيئة والعواقب المحتملة من الملوثات (الخطر) ، يجب النظر في؛ نوع وكمية المُلوّث ، وتأثير الطقس والبحر والتيار والمد والجزر ، والمياه والسواحل التي ستتعرض للمُلوّث.

فيما يلي قائمةٌ ببعض المناطقِ التي يمكن أن تتعرضَ للخطر وأن تعاني من عواقبَ سلبيةٍ في حالة وقوع حادث. تم تحديد ثلاث فئاتٍ واسعة:

1. الصحة ، السلامة والأمن
2. البيئية
3. الاجتماعية والاقتصادية.

الصحةُ، السلامة والأمن

- السلامة/الأمن العام – ضع في اعتبارك المسافة عن المناطق المأهولة بالسكان والحجم
- الأشخاص الموجودين على متن السفينة
- المستجيبين
- المنقذين
- الأشخاص الموجودون بالقرب من السفينة
- السفن الأخرى – الاصطدام
- جودة الهواء ، التلوّث

البيئيّـــــة

- المناطق الحساسة (الموئل ، الأنواع) ، المحمية البيئية أو المنطقة المحمية ،
- الحياة البرية (البحرية ، الأرضية ، الطيور)
- المياه في محيط السفينة
- السواحل المجاورة
- الدول المجاورة

الاجتماعية-الاقتصادية

- المجتمعات والمصالح التجارية - الأخذ في الاعتبار المسافة عن المجتمعات والمناطق الصناعية
- التأثير على مصايد الأسماك - البحرية ، المنافذ ، المحار
- السياحة - الساحل والشواطئ ومشاهدة المعالم السياحية والفنادق وأنشطة الواجهة البحرية
- الملكية العامة والخاصة
- البنية التحتية - الجسور والقنوات والانسداد ومرافق الرصيف والمنشآت الأخرى
- تأخير/تعطيل الميناء
- التكاليف - أي الإنقاذ والتنظيف البيئي والنقل ومناولة البضائع/التسليم والمسح والإرشاد والقطر والرسو ورسوم الميناء والمتخصصين والتدابير الخاصة والتخلص من النفايات والأضرار المادية والأضرار الشخصية وإعادة الطاقم/الركاب إلى وطنهم ، خدمات الطوارئ والإصلاح وحوض بناء السفن وإزالة الحطام
- نظام النقل البحري
- أنشطة النفط والغاز البحرية
- السفينة وحمولتها

يتمُ النظرُ في احتمالية حدوث سيناريو المخاطر وتقديره. سيكونُ الاحتمال دالةً لأشياء مثل؛ حالة السفينة ، والتعرّض لمخاطر مثل الظروف الجوية والبحرية ، والمسافة والوقت إلى مكانٍ مناسبٍ للجوء.

5-7-2 : تقديرُ مستوى المخاطر (مصفوفة المخاطر)

يتمُ تقديرُ المخاطر الإجمالية المُرتبطة بكل خيارٍ من خلال النظر في شِدّة العواقب السلبية واحتمال سيناريو المخاطر ذا الصلة.

نموذج الاستجابة 21 (RF 21) - المخاطر - يوفر نموذج مصفوفة العواقب طريقةً لتصنيف العواقب والاحتمالات المحتملة. يمكنُ بعد ذلك استخدام مصفوفة المخاطر

لتعيينِ مستوى إجمالي للمخاطر لكل خيارٍ. إن الحصول على تقديرٍ لمستوى المخاطر سَيساعد في تحديد التدابيرَ المناسبةَ للتحكّمِ في المخاطر وفي مقارنة المخاطر المرتبطةِ بالخيارات المختلفة.

تقديرُ شِدة العواقبِ السلبية:

يمكنُ تصنيف شدة العواقب الشاملة المُرتبطة بسيناريو الخطر على النحو التالي:

كارثيـة : وفيات مُتعددة ، إصابات خطيرة متعددة ، أضرار جسيمة في الممتلكات أو البيئة ، تأثيرٌ سلبيٌ شديد على الاقتصاد ، وتأثير كبير على المستوى الوطني أو طويل الأجل.

شـديدة : الوفاة ، الإصاباتُ الجسيمة ، الأضرار الجسيمة في الممتلكات أو البيئة ، فقدانُ السفينة ، المخاطر الكبيرة على السلامةِ أو القيود المفروضة على الشحن ، والتأثير الإقليمي.

كبيرة : العديدُ من الإصاباتِ ، الأضرار الكبيرة في الممتلكات أو البيئة ، العواقبُ قصيرة المدى ، والتأثير المحليّ.

صغيـرة : بعضُ الإصابات الطفيفة ، بعض الأضرار في الممتلكات أو البيئة ، وعواقبُ طفيفةٌ قصيرة المدى.

تقديرُ احتماليةِ النتيجةِ السلبية:

يمكنُ تصنيف الاحتمالِ الإجماليِ المُرتبطِ بسيناريو المخاطر على النحو التالي:

محتملٌ جداً:	يكادُ يكون من المُؤكد أن الحادث سيحدث.
مُحتملٌ :	من المحتملِ وقوع حادثٍ.
مُستبعدٌ:	من غيرِ المحتملِ أن يحدث حادث.
غير مرجّح :	من غير المرجّح أن يحدثِ حادثٌ.

تقديرُ مستوى المخاطرِ الإجمالي

يمكنُ استخدام مصفوفةِ المخاطر التالية (الشكل 2) للمساعدةِ في تحديدِ وتصنيف مستوى المخاطر الإجمالي لكل خيار. كما يمكن بعد ذلك استخدامُ هذا التقدير للمساعدةِ في مقارنةِ خيارٍ بآخر.

قد يكون سجلُ المخاطر (نموذج الاستجابة 22 (RF 22) – نموذجُ سجّل المخاطر) مفيداً في تلخيصِ جميع المخاطر المُطبّقةِ على الوضع الحالي.

مصفوفة المخاطر/العواقب				
شدة العواقب السلبية	احتمالية العواقب السلبية مع مرور الوقت			
	غير مرجحة	مستبعدة	محتملة	محتملة جداً
كارثية	5	7	8	9
الأشخاص:				
البيئة:				
الاقتصاد:				
شديدة	3	6	7	8
الأشخاص:				
البيئة:				
الاقتصاد:				
شدة العواقب السلبية	احتمالية العواقب السلبية مع مرور الوقت			
	غير مرجحة	مستبعدة	محتملة	محتملة جداً
كبيرة	2	4	6	7
الأشخاص:				
البيئة:				
الاقتصاد:				
صغيرة	1	2	3	5
الأشخاص:				
البيئة:				
الاقتصاد:				

تصنيف مستوى المخاطر: منخفض (1-3) متوسط (4-6) مرتفع (7-9)

(الشكل2) : مصفوفة المخاطر / العواقب

5-7-3 : تحديدُ تدابير التحكّم في المخاطر وتقييم تأثيرها على مستوى المخاطر

بمجرد تقديرِ المخاطر الإجمالية لكل سيناريو ، ينبغي النظر في تدابير الرقابة التي يمكن تنفيذها لتقليلِ المخاطر إلى مستوياتٍ مقبولةٍ.

أمثلةٌ على تدابير الرقابة:

- استخدامُ القاطرات؛
- الطيارين؛
- طرق بديلة؛
- إصلاحات مؤقتة؛
- نقل البضائع/التسليم؛
- استخدام معدات الاستجابة للتلوّث؛
- القيود المفروضة على المنافذ والمناطق البحرية؛
- خطط الطوارئ؛
- شروطٌ خاصة؛ و
- الإجراءات التشغيلية.

قد تؤدي خياراتُ التحكم إلى مخاطرَ وتكاليفَ جديدة يجب أيضاً أخذها في الاعتبار. ينبغي إدراج أي تكاليفَ أخرى مرتبطةٍ بتنفيذ الخيارات مع العواقب. ستعمل تدابير التحكم إما على المساعدة في منع المخاطر (تقليل الاحتمالية) ، أو تخفيفِ المخاطر (تقليل التأثير) أو كليهما. كما ستختلف تدابير الرقابة المُتاحة وفعاليتها باختلاف الخيارات. لذلك ينبغي إعادة تقييم الاحتمالية والعواقب لكل خيارٍ لمراعاة تأثير تدابير مراقبة المخاطر والمستوى العام للمخاطر التي أُعيد تقييمها.

التأمين والضمانات المالية

يمكنُ تعويض تأثير العواقب والتكاليف عن طريق التأمين أو الضمانات المالية الأخرى (أي السندات المالية ، الضمان البنكي ، صندوق التعويض ، نادي P&I (التأمين البحري)). وينبغي النظر في حدودِ المسؤوليةِ أو الضمان المالي وأخذها في الاعتبار.

(5-8) الخطوة 8: تقييمُ ومقارنة الخيارات.

يتمُ بعد ذلك تقييمُ مستويات المخاطر الإجمالية للسيناريوهات المُختلفة ومقارنتها ووَزْنِ مزايا وعيوب كل خيارٍ بعناية. عند وَزْن المزايا والعيوب ينبغي مراعاة ما يلي:

- فعاليةُ كل خيار في معالجة حالة طوارئ السفينة؛
- تجنب المخاطر المرتبطة بالخيارات الأخرى؛
- درجة الصعوبة في تنفيذِ كل خيار؛
- مدى قبول أصحاب المصلحة للمخاطر المتبقية والإجراءات المقترحة التي يتعيّنُ اتخاذها ، بما في ذلك تدابير الرقابة المُقترحة؛
- التأثيرات الدولية والثنائية؛
- المسائل القانونية (اعتبارات المسؤولية)؛ و
- الحماية.

(5-9) الخطوة 9: التقرير.

- منحُ حق الوصول إلى مكانِ اللجوءِ وتحديدُ تدابير المراقبة التي يتعيّن اتخاذها؛ أو
- منعُ الوصول إلى مكان اللجوءِ مع تحديد الأسباب والإشارة إلى المُساعدة التي يمكن تقديمها للسفينة وما هي التدابير الرقابية التي يجب اتخاذها إن وجدت.

بناءً على التقييم ، يلزمُ اتخاذ قرارٍ من فريق تقييم إصابات السفينة بشأن مَنْح الوصول أو رفضه. في حالة منح حق الوصول ، يجبُ تحديد مكان اللجوء وتدابير المراقبة. في حالة رفض الوصول إلى مكان اللجوء ، يجب تحديد الأسباب للسفينة. كما ينبغي إخبارُ السفينة بالمساعدة المتاحةِ لها وما هي تدابيرُ المراقبة التي يجب اتخاذها ، إن وُجدت.

ينبغي توفيرُ الوصول كلما كان ذلك ممكناً بشكلٍ معقول ، اعتماداً على المخاطر. ينبغي منحُ حق الوصول عندما يُعتبر مستوى المخاطر المقدّرِ منخفضاً (مع اتخاذ تدابيرَ مناسبةٍ للتحكّم في المخاطر (أي مستوى المخاطر 3-1)) ، أو تم تقليل المخاطر قدر الإمكان ومن الجليّ أن المخاطر ستكون أقلَ مما لو كانت السفينة سوف تبقى في البحر.

في الحالة التي يُعتبرُ فيها الخطر كبيراً جداً ويجب رفضُ الوصول إلى مكانِ اللجوء ، فيجب تقديم كل المُساعدةِ الممكنةِ للسفينة البحرية لمنع والسيطرة على أي ضررٍ بيئيٍ قد أو سوف يحدث.

(5-10) الخطوة 10: مراجعةُ خطة العمل المُقترحة للسفينة والمُوافقة عليها ومُراقبة التنفيذ حتى يتمَّ حل الوضع.

يجب على السفينةِ إعدادُ خطة عمل ، مع الأخذ في الاعتبار القرار الذي تمَّ التوصّل إليه ، بالإضافة إلى أي إجراءاتٍ رقابيةٍ تمَّ اتخاذ قرارٍ بشأنها.

بمجردِ الاتفاق على خطةِ العمل ، ينبغي إخطارُ جميع السُلطات وأصحاب المصلحة الآخرين في أقرب وقتٍ ممكنٍ.

ينبغي مراقبةُ التنفيذ والوضع عن كثبٍ لمعالجةِ التغيراتِ في الأوضاع التي من شأنها أن تزيد من المخاطر وربما تتطلب قراراتٍ جديدة وتدابيرَ رقابيّةٍ إضافية.

يجب أن تستمرَ المراقبةُ حتى يتمَّ حلُّ الوضع.

6 مكان تنسيق اللجوء

عادةً ما يتمُ التعامل مع طلبِ مكانِ اللجوء من قبل هيئة العمليات فقط. مع ذلك ، فإن عمليةَ صنع القرار وتقييم المخاطر قد تتطورُ إلى وضعٍ تشارك فيه دولةٌ ساحليةٌ مجاورةٌ في توفير المكان الأمثلِ للجوء. في ظلِ هذه الظروف ، من المُسلّم به أن النقل الرسمي للتنسيق إلى تلك الدولةِ الساحليةِ قد يكونُ مطلوباً.

يجبُ على MSD التأكدَ من مشاركةِ جميع المعلومات ذات الصلة بتقييم إصابات السفينة وتحليلِ المخاطرِ مع الدولة الساحلية المُجاورة ذات الصلة. هذا من شأنه أن يسهّل اتخاذ القرارات على وجه السرعةِ نيابةً عن تلك الدولة الساحلية.

في النقلِ الرسمّي للتنسيق إلى دولةٍ ساحليةٍ أخرى ، ينبغي الإشارة إلى قرار المنظمة البحرية الدولية (33) A.1184 (IMO) المبادئ التوجيهية بشأن أماكنِ اللجوءِ للسفن التي تحتاج إلى المُساعدة.

(6-1) نقل التنسيق.

ينبغي أن يتمَ نقلُ التنسيقِ على النحو التالي؛

6-1-1 : نقلِ التنسيق

يلزمُ النقلُ الرسمي للتنسيق لضمانِ الانتقالِ السلس للتنسيق من دولةٍ ساحليةٍ إلى أخرى عندما تكون السفينة في حاجةٍ ماسةٍ إلى مكانٍ للجوء. وذلك لضمان سلامةِ السفينة وطاقمها وحمولتها ، وبالتالي تقليل المخاطر التي يتعرض لها الأفراد أو أضرار التلوّث المُحتملةِ على البيئة أو المخاطر على الملاحة. ينبغي تسهيلُ النقلِ الرسمي باستخدام نموذج الاستجابة 24 (RF 24) – نموذج تنسيق التسليم.

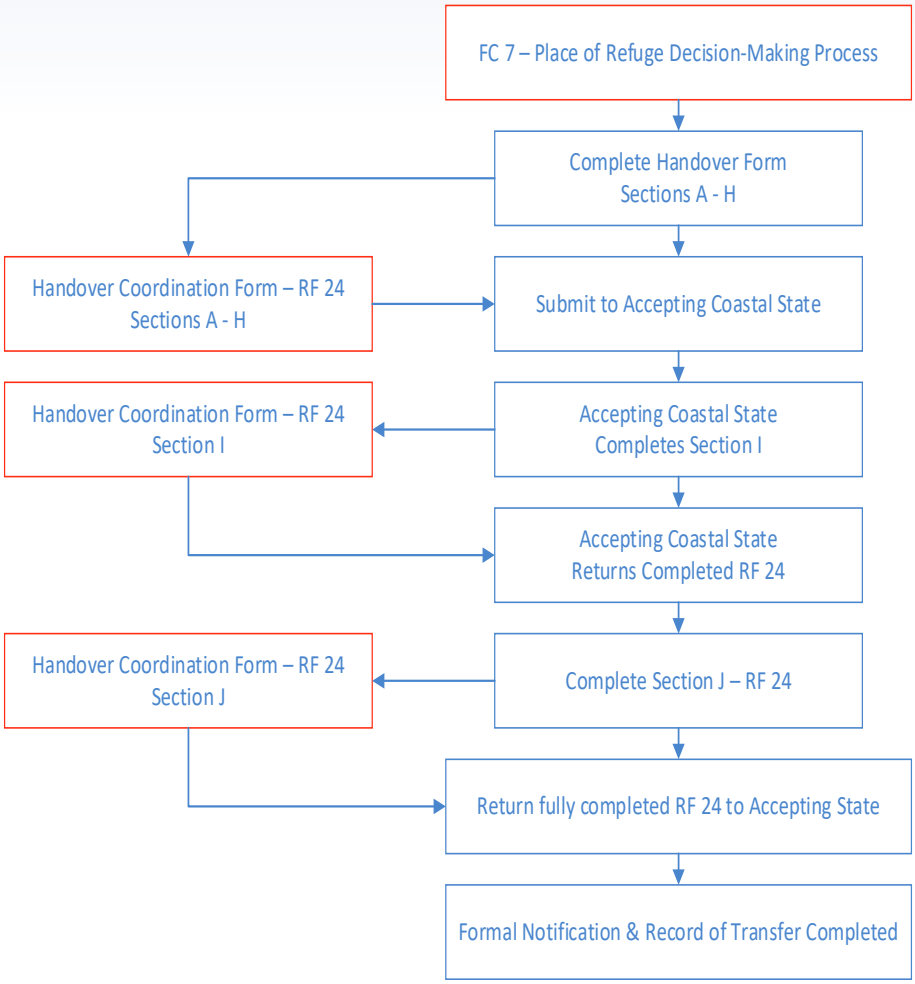
ينبغي أن يتضمّنَ نقل التنسيق المعلومات ذات الصلة التي تركّزُ على النقل الفعلي للتنسيق بين الدول الساحلية ، ولا ينبغي أن يتضمن معلوماتٍ مُفصلّة. كان ينبغي توزيع المعلوماتِ التفصيلية والأساسية المُتعلقةِ بالحادث وسفينة (سفن) المصابين مسبقاً وبشكلٍ مستمرٍ باستخدام نماذج تقريرالتلوث (POLREP RF6) وتحليل المخاطر ومناقشتها قبل التوصّلِ إلى اتفاقٍ لنقل التنسيق.

في حالة حدوثِ تصادم وكانت كلتا السفينتين بحاجةٍ إلى مكانٍ للجوء ، ستكون هناك حاجةٌ إلى نموذجين RF 24 منفصلين ، واحدٌ لكل سفينة. ولن يكون إدراج كلتا السفينتين في نفس النموذج مناسباً إلا إذا تم توفير مكانٍ للجوء لكلتا السفينتين من قبل نفس الدولةِ الساحليةِ ومنحهما اللجوء في نفس الموقع. بما أن هذا الوضع من غير المرجح للغاية ، فيجب تقديم تقاريرَ فرديةٍ لكل سفينة.

إذا كان نقلُ التنسيق مطلوباً في أكثر من مناسبةٍ لنفس الحادث ، على سبيل المثال سفينة ضحية تمرُ عبر مياه الدول الساحليةِ الأخرى ، فيجب تكرار النموذج بدلاً من محاولة تضمين أي عملياتِ نقلٍ إضافيةٍ في مستندٍ واحد.

هناك شرطٌ لتحديد الموقف المُتفقِ عليه وتاريخ ووقت النقل المقترح للتنسيق. وهناك أيضاً شرط للاعتراف وتوثيق أن نقلَ التنسيقِ قد اكتمل واحتُفِظَ به في الملف من قبل الدولتين الساحليتين.

هنـاكَ أربـع خطـواتٍ مطلوبـةٍ لإكمـال نقـل التنسـيق. تـم وصـفُ هـذه الخطـوات فـي مخطـط التدفـق 8 – عمليـة تنسـيق التسـليم وتوضيحهـا فـي الشـكل 3.



(الشكل3) : الشكل 3. عمليةُ تنسيقِ التسليم

إجراءاتُ استكمالِ نقل التنسيق (RF 24):

1 . يجب على الهيئة التشغيلية إكمالُ النموذج RF 24 حتى القسم "H" ، عند القيام والانهاء من ذلك ، ويجب إرسالها إلى الدولة الساحلية المُستقبِلة (والدولة الساحلية الأخرى إن أمكن) عن طريق البريد الإلكتروني أو الفاكس

2. عند اكتمال النقل الفعلي للتنسيق ، يتعيّن على الدولة الساحلية المُستقبلة إكمالُ القِسم "I" لإرساله إلى هيئة العمليات لعناية فريق قيادة الحوادث
3. سيكملُ قائد الحادث القِسمَ "J"
4. يتمُّ إرسال النموذج المُكتمِل مرةً أخرى إلى الدولة الساحلية كإخطارٍ رسمي وسجلٍّ لاستكمال النقل
5. في نهايةِ عملية التقييم ، عند نقل التنسيق إلى دولةٍ ساحليةٍ أخرى ، ينبغي ذكر سبب (أسباب) عدم منح مكانِ اللجوء من خلال استكمالِ القسم "K"

6-1-2 : خطةُ المرورِ والمراقبة

عندما يتمُّ تحديد مكانٍ مناسبٍ للجوء والاتفاق عليه ، سيتولى قائد الحادثة (ICT) مسؤوليةَ الاتفاق على خطة المرور مع السفينة الضحية وسيتعامل مع الدولة الساحلية المجاورة حسب الضرورة ، بالإضافةِ إلى الدول الساحلية التي يجوز للسفينة الضحية أن تمرَ عبر ولايتها القضائية أو بالقربِ منها.

ينبغي لأي عمليةِ تخطيطٍ للمرور مُتفقٍ عليها مع فريقِ قيادةِ الحوادث أن تأخذ في الاعتبار أماكنَ اللجوء الاحتياطية في الطريق كإجراءٍ مخففٍ للصعوبات المُحتملة أثناء العبور.

PERSGA

الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن
Regional Organization for the Conservation of
Environment of the Red Sea and Gulf of Aden

PERSGA

الهيئة الإقليمية للمحافظة على
بيئة البحر الأحمر وخليج عدن

SFISH

THE WORLD BANK

PERSGA