

کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی

کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی (کنوانسیون FAI) در کنفرانس بین المللی تسهیل حمل و نقل مسافرت‌های دریایی مورخ ۹ آوریل ۱۹۶۵ به تصویب رسید. کنوانسیون مزبور متعاقباً در تاریخ ۵ مارس ۱۹۶۷ لازم الاجرا گردید.

هدف این کنوانسیون تسهیل حمل و نقل دریایی از طریق آسان سازی و به حداقل رساندن تشریفات و الزامات و رویه های اسنادی در هنگام ورود، اقامت و خروج کشتیهایی که به مسافرت‌های بین المللی اشتغال دارند، می باشد. این کنوانسیون ابتدا برای مواجهه با نگرانی روز افزون بین المللی به لحاظ حجم بالای اسناد درخواستی از کشتی های تجاری تدوین گردید. از قدیم الایام تعداد زیادی اسناد توسط گمرک، اداره مهاجرت، بهداشت و سایر نهادهای عمومی در خصوص کشتی، خدمه و مسافرین، اسباب و اثاثیه و کالا طلب می شد. کاغذ بازی غیر ضروری در بسیاری از صنایع یکی از مشکلات عمده بشمار می آید، اما پتانسیل این موضوع در صنعت کشتیرانی بیش از صنایع دیگر است به خاطر ماهیت بین المللی آن و اینکه این صنعت از قدیم رویه ها و تشریفات اسنادی را پذیرفته است.

این کنوانسیون روی اهمیت تسهیل حمل و نقل دریایی داشته و مشخص می کند که چرا مقامات و متصدیان این امر باید سیستم مستندسازی که توسط آیمو تدوین و در مجمع عمومی به تصویب رسیده و بکارگیری آن در سطح دنیا توصیه شده است را مورد پذیرش قرار دهند. کشورهای عضو کنوانسیون متعهد می شود تا موجبات یکپارچگی و آسان سازی را در تسهیل ترافیک دریایی فراهم آورند.

ضمیمه کنوانسیون حاوی قوانینی برای ساده سازی الزامات و رویه های اسنادی ورود و خروج کشتی و بویژه اینکه تعداد فرمهایی که مقامات مربوطه درخواست می کنند را به ۸ فرم کاهش داده است. این فرمها عبارتند از: اظهار نامه عمومی، اظهار نامه کالا، اظهارنامه انبار کشتی، اظهارنامه اسباب و اثاثیه، لیست خدمه، لیست مسافرین و نیز ۲ فرم دیگر که بر اساس کنوانسیون بین المللی

پست و قوانین بین المللی بهداشت الزامی می باشد. آیمو فرمهای استاندارد را برای ۶ فرم از تعداد فرمهای مذکور تدوین نموده است.

اصلاحیه به کنوانسیون

هر چند اینگونه تصور می شود که کنوانسیون گام مهمی را در رفع موانع تجارت برداشته، اما ارزش آن همواره به لحاظ یک اشکال اساسی تحت الشعاع قرار گرفته بود و آن رویه اصلاح کنوانسیون بود. این امر مستلزم این بود که اصلاحیه های مبادیستی به طور شفاف توسط دو سوم کشورهای عضو کنوانسیون مورد تصویب و پذیرش قرار گیرد که این امر عملاً مدت زیادی طول می کشید. رویه جدید تحت عنوان "پذیرش ضمنی" که بر اساس آن کلیه اصلاحیه های وارده به کنوانسیون در یک تاریخ از پیش تعیین شده لازم الاجرا می گردید مگر اینکه یک سوم کشورهای عضو کنوانسیون آن را رد می کردند. این رویه جدید در سال ۱۹۸۴ (ماده VII) به تصویب رسید. در اوایل سال ۱۹۸۶ از این رویه جدید پذیرش برای تصویب اصلاحیه های بیشتری به کنوانسیون از جمله اولین آنها استفاده پردازش خودکار اطلاعات و سایر تکنیها، استفاده گردید. اصلاحیه های مزبور در اکتبر همان سال به تصویب رسید.

اصلاحیه های وارده به کنوانسیون در سال ۱۹۹۰ که برای تسهیل در ترخیص مسافری از جمله سالمندان و معلولین در تاریخ ۱ سپتامبر ۱۹۹۱ لازم الاجرا گردید. این اصلاحیه ها همچنین به پیشگیری از اقدامات غیر قانونی در برابر ایمنی کشتی و کنترل قاچاق دارو و مواد مخدر می پردازد. اصلاحیه های وارده به کنوانسیون در سال ۱۹۹۲ نیز در سال ۱۹۹۳ لازم الاجرا گردید که مربوط به بخشهای مرتبط با ترخیص کالا، مسافر، خدمه و اثاثیه و همچنین الزامات و رویه های مربوط به ورود و خروج کشتی می باشد.

کنوانسیون تسهیل ترافیک دریایی (FAL)

کشور ما به این کنوانسیون در تاریخ ۷۳/۲/۲۸ ملحق گردید و یکسال بعد در تاریخ ۷۴/۲/۲۸ برای دولت جمهوری اسلامی ایران لازم الاجرا گردید. هدف کنوانسیون مزبور تسهیل بخشیدن به حمل و نقل دریایی از طریق ساده کردن و بحداقل رساندن تشریفات و یکنواخت نمودن الزامات اسنادی و مقررات مربوط به ورود و خروج کشتیهایی است که به سفرهای بین المللی اشتغال دارند.

در سالهای اخیر که براساس مصوبات هیأت محترم عامل این کنوانسیون به اداره کل امور بندری واگذار گردید. نسبت به ساماندهی و اجرای کنوانسیون مزبور گامهایی مؤثر برداشته شده است که در این زمینه می توان به موارد ذیل اشاره کرد:

- تهیه دستورالعمل جلوگیری از خروج مسافر قاچاق (Stowaway) و تصویب آن در هیات محترم عامل طی اجلاس ۱۲۷۸ مورخ ۸۰/۴/۱۹ و ابلاغ آن به بنادر، خطوط کشتیرانی و شرکتهای خدماتی جهت اجرا.

- آشنایی کارشناسان بخش بندری و دریایی بنادر با کنوانسیون مزبور از طریق آموزشهای حضوری در بنادر که این موضوع بطور مستمر و بدون وقفه ادامه خواهد داشت. درحالیکه پرسنل بنادر با این کنوانسیون در گذشته آشنایی زیادی نداشتند و اکنون ضمن آشنایی کامل با کنوانسیون و خصوصا فرمهای ۷ گانه و طرق اجرای آن می توانند در زمینه تسهیل حمل و نقل دریایی نقش موثری را در کشور ایفا نمایند. در حال حاضر آموزشهای حضوری و مستمر از طریق کارشناسان این اداره کل، منجر به روزآمد نمودن اطلاعات و اجرای فرمها در بنادر گردیده است.

- فرمهای ۷ گانه فال بصورت ادواری از طرف این اداره کل به بنادر ارسال گردیده و ضمن توجیحات هر فرم از طرف کارشناسان مربوط به عوامل بندری، وظایف هر یک از ارگانها را در قبال هر فرم به آنان

اعلام و به عوامل بندری در هر بندر توصیه گردیده تا از اجرای فرمهای مرتبط با هر ارگان مطلع و ضمن نظارت بر نحوه اجرا در پایان هر دوره نیز گزارشات لازم را به این اداره کل ارسال نمایند که متعاقب آن، موضوع و نحوه فعالیت دولت جمهوری اسلامی ایران در بنادر به سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) هم منعکس گردد.

- لازم بذکر است که بنادر نحوه اجرای فرمهای ۷ گانه را به این اداره کل اعلام نمود و این موضوع قریباً جهت اعلام میزان فعالیت ایران در خصوص اجرای فرمهای ۷ گانه فال به آی‌مو نیز اعلام و ارسال خواهد شد. بدیهی است در این زمینه نباید از پیگیریهای مستمر غافل شویم.

- باتوجه به اهمیت کنوانسیون تسهیل، اصلاحیه‌هایی بطور مرتب به کنوانسیون مزبور الحاق می‌گردد. بنابر اهمیت هر یک از اصلاحیه‌ها، پس از ترجمه و بررسی‌های لازم، جهت ابلاغ به کلیه بنادر ارسال می‌شود.

- از جمله وظایف این اداره کل بررسی و کنترل گزارشهای ارسالی از بنادر و مؤسسات در خصوص اجرای کنوانسیون فال و درنهایت ارسال نتیجه گزارشات به سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) می‌باشد.

- در این زمینه اداره کل براساس اهداف تعریف شده موظف است گزارشات لازم را از بنادر و مؤسسات رده‌بندی صلاحیتدار به نیابت از سازمان اخذ و پس از بررسی‌های لازم به آی‌مو گزارش نمایند.

- ترجمه، تهیه و تدوین دستورالعمل حمل و نقل دریایی در دریای خزر و ابلاغ آن به بنادر شمالی

این دستورالعمل بر اساس فصل ششم کنوانسیون بین‌المللی ایمنی چان اشخاص در دریا (SOLAS) و توسط دولت روسیه ارائه گردیده است که در این اداره کل ضمن ترجمه، در مرحله ویرایش و غلطگیریهای فنی قرار دارد و زحمات بسیار زیادی توسط کارشناسان مربوطه در این زمینه بمنظور روان‌سازی متن در حال انجام می‌باشد، که پس از طی کلیه مراحل بزودی چاپ و به بنادر شمالی جهت اجرا ابلاغ خواهد شد.