الملاح

The Navigator

العدد 88 أبريل 2014

أقرأ فى هذا العدد

- كلمة التحرير..... 1
- مقال العدد..... 2
- أنباء المنظمة البحرية IMO.....4
- من هنا وهناك.....6
- ملامح التغييرات والنمو لموانئ الشرق الأوسط في قائمة أفضل موانئ الحاويات في العالم.....8
- عرفان وتقدير.....11
- من أرشيف الجمعية.....12
- حفل تكريم سعادة اللواء محمود حاتم القاضى
- فى الإحتفال السنوى للجمعية 2013.....14
- ورشة عمل لمناقشة أهمية مشروع خدمات الملاحة بالأقمار الإصطناعية الأوروبية...16
- غرق ناقلة البترول "بريستيج M/T "Prestige".....18
- من أرشيف المعلومات.....20
- نعى المرحوم اللواء بحري علوم (م) السيد محمد رفعت.....22
- دليل الموانىء المصرية.....23
- أنباء الجمعية.....24

هيئة التحرير

- دكتور/ رفعت رشاد ..... رئيس هيئة التحرير
- ربان/ سامى أبو سمرة ..... رئيس التحرير
- دكتور/ سميح إبراهيم ..... عضو التحرير
- ربان/ محمد العباسى ..... عضو التحرير
- أ/ دينا أسعد ..... سكرتارية التحرير

كلمة التحرير

الدكتور/ رفعت رشاد

فى مطلع شهر مارس تم عرض إنجازات مشروع تدريب وتوظيف البحارة المتميزين فى مؤتمر ختامى عُقد فى النادى الإجتماعى بالحديقة الدولية فى 8 مارس وبحضور شركاء الجمعية من مؤسسة ساويرس للتنمية الإجتماعية التى ساهمت بدعم وتمويل الجزء الأكبر من موازنة المشروع وعدد من المتدربين والعديد من رؤساء الشركات الملاحية التى ساهمت مع الجمعية فى إيجاد فرص العمل للبحارة الذين أتموا تدريبهم. كما شمل شهر مارس أيضاً مشاركة الجمعية فى ورشة العمل التى أقامها الإتحاد الأوروبى بوزارة الطيران المدنى بالقاهرة عن إستخدامات نظام الملاحة الأوروبى أجنوس وبحضور خبراء الملاحة الجوية والبحرية وممثلى وزارة النقل والطيران فى مصر. أما الجمعية العمومية العادية فعقدت فى موعدها فى الرابع من شهر مارس وتم فيها عرض أنشطة وانجازات الجمعية.

وفيما يتعلق ببرنامج الجمعية فى الشهور القادمة فإنه جارى الإعداد للمؤتمر الدولى للجمعية "ملاحة 2014" والذى تم الإعلان عنه ليكون بفندق راديسون بلو بالإسكندرية فى الفترة من 1-3 سبتمبر 2014. كما أنه من المنتظر مشاركة الجمعية فى اجتماعات مجلس إدارة الإتحاد الدولى للجمعيات (IAIN) فى الفترة من 15- 17 أبريل وحضور رئيس الجمعية اجتماعات وكالة الفضاء ناسا فى الفترة من 1-5 يونيو من هذا العام.

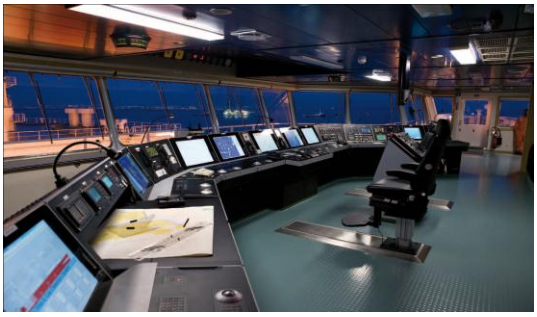
مقال العدد

التعليم والتدريب البحري لمواجهة المستقبل المشرق للغاز الطبيعي المسال

إعداد الربان : زهير عبد الفتاح بدوي
عضو هيئة التدريس بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري
كلية النقل البحري والتكنولوجيا
عضو الجمعية العربية للملاحة

التطورات التقنية التي اجتاحت العالم في النصف الثاني من القرن العشرين، والذي انعكس على كل مجالات وأنشطة الحياة، حيث تطورت فيها وسائل التعليم والتدريب البحري وأصبحت تحوى نظم وتقنيات متطورة رفيعة المستوى.

تأثرت أنواع طرق ووسائل التعليم والتدريب البحري بتعديلات الاتفاقية الدولية لمستويات التدريب ومنح الشهادات وأعمال النوبة للعاملين في البحر (2010 STCW)، حيث تحتاج مؤهلات الأفراد الخاصه في صناعة النقل البحري إلي تطوير دائم خاصة في أنواع وطرق استخدام معدات التدريب.



أسهمت المخاوف البيئية المتزايدة والمعاهدات الدولية بالإلتزام بقيود انبعاث الغازات الضارة إسهاماً كبيراً في التوجه العالمي إلى إستبدال غاز الإحتراق النظيف بأنواع الوقود الأحفورية التقليدية مثل الفحم الحجري والنفط. فخواص الغاز الطبيعي الفيزيائية (الطاقة النظيفة) والمتعلقة بالإحتراق تعالج هذه المخاوف البيئية، وبذلك تزود الدول الصناعية المتقدمة على وجه الخصوص بوسيلة لتحقيق متطلبات الاتفاقيات البيئية الدولية. ويتميز استعمال الغاز الطبيعي بميزة هامة هي الكفاءة العالية في تحويل الغاز إلى طاقة كهربائية، وهذا عامل عظيم الأهمية بالنسبة إلى الدول النامية.

وقد أدى كل من هذين العاملين إلى إيجاد قطاع جديد للطلب على الغاز الطبيعي، ويظهر ذلك في النمو الكبير لكميات الغاز المسوقة دولياً خلال العقد الماضي.

إن تشغيل وإدارة ناقلات الغاز الحديثة تعتبر ذات تحديات ومخاطر عديده، حيث يتداول ضباط وطاقم هذا النوع من البضائع الخطرة ذات درجات الحراره المنخفضة بشدة والتي قد تُحدث تلفيات في صهاريج البضاعة أو بدن السفينة في حالة التشغيل الخاطئ.

دخلت منطقة شرق البحر المتوسط مدار الإهتمام الإقليمي والعالمي في مجال الطاقة بعد الاكتشافات الملفتة للنظر للغاز الطبيعي. وتنشط الشركات الأجنبية في التنقيب على الغاز والنفط في تلك المنطقة الحيوية والاستراتيجية. وتأتي أهمية الغاز الطبيعي المكتشف من أنه يأتي في موقع حساس بين مصر، ولبنان، إسرائيل، قبرص، وتركيا، وكل هذه الدول بأمس الحاجة لأي مصدر للطاقة. ولا ننسى أيضاً القرب الجغرافي من أوروبا المتعطشة لكل نقطة من الغاز الطبيعي. وتزود حالياً روسيا أوروبا بحوالي ربع احتياجاتها من الغاز الطبيعي، وتقوم الجزائر بتزويد جنوب أوروبا أيضاً بالغاز عن طريق الأنابيب تحت مياه المتوسط، وتستهلك أوروبا أيضاً كميات كبيرة من الغاز الطبيعي المسال، حيث استهلكت في عام 2012م حوالي 46 مليون طن من الغاز الطبيعي المسال أو حوالي 19% من الانتاج العالمي.

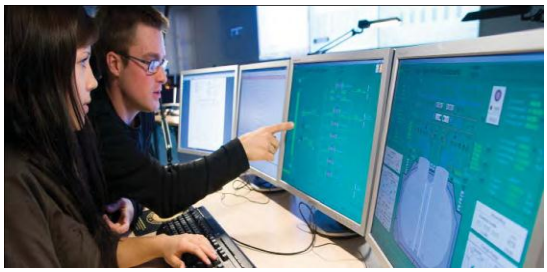
وقد تم الإعلان في السنوات الخمس الأخيرة عن اكتشاف عدة حقول للغاز الطبيعي تحت مياه البحر المتوسط، وتشمل حقل افروديت، والعملاق لفياثان ، وقد تم اكتشاف حقل تمار في عام 2009م، وهو يقع على بُعد 50 كلم غرب حيفا ويحتوى على 250 بليون متر مكعب من الغاز الطبيعي. وأما حقل لفياثان الكبير فيحتوي على 535 بليون متر مكعب، ويمكن أن يُستغل للتصدير. ويحتوي حقل تانن على 34 بليون متر مكعب. ويجب أن نذكر هنا أن احتياطيات دول الخليج العربي وايران من الغاز الطبيعي وصلت وبحسب بريتش بتروليوم إلى 80.5 تريليون متر مكعب في نهاية عام 2012م في هذه المنطقة، هذا بدون أن يتم حساب غاز شرق المتوسط. اذاً كل ما تم اكتشافه هنالك لا يتعدى 1.2% من غاز الدول المطلة على الخليج العربي وحوالى 7% من احتياطيات شمال افريقيا ونيجيريا (الخطاف، 2014).

للغاز الطبيعي جاذبية خاصة في مجال الطاقة، ويرجع ذلك إلي كفاءته النسبية مقارنة بالمصادر الأخرى، كما أنه من مصادر الطاقة النظيفة مقارنة بالفحم والبترول، ومن ثم فإن الحكومات التي ستنفذ خططاً وطنية أو إقليمية للحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون سوف تشجع استخدام الغاز الطبيعي ليحل محل الفحم والوقود السائل.

ويترتب على ذلك اتساع نطاق وحجم الغاز الطبيعى المسال، وارتفاع حجم تجارة نقل الغاز فى السفن ليجارى الزيادة فى الإنتاج والطلب. يبلغ عدد ناقلات الغاز مع نهاية العام الحالي بحسب إحصائية اللويدز 366 ناقلة LNG، و 1227 ناقلة LPG فى حين يوجد أكثر من 90 ناقلة قيد الإنشاء ، فإن قطر تخطط لتوفير أسطول لنقل الغاز يزيد عدده عن 90 ناقلة كبيرة بطاقة تزيد على 200 ألف قدم مكعب بحلول عام 2015. كما توجد العديد من مشاريع خطوط أنابيب للتصدير من دول الخليج العربي خاصة إلى الأسواق الآسيوية، ومنها خط أنابيب الخليج جنوب آسيا من قطر إلى باكستان، وتوجد دراسات لإنشاء خط لنقل الغاز من قطر إلى البحرين.

إن التطورات المتلاحقة ومستقبل تجارة الغازتتطلب زيادة كبيرة في عدد ناقلات الغاز الطبيعي المسال في الأسطول بصفة مستمرة خاصة بعد التوسع الحالي لقناة بنما المقرر الإنتهاء منه في عام 2015.

وسوف يتم تجهيز السفن المتطورة بالأجهزة الحديثة مع أنظمة الدفع المتقدمة التي توفرأمان واقتصاد في استهلاك الوقود ومرونة ملحوظة، مما يحتاج الى تأهيل وتدريب الكوادر البشرية للعمل على تشغيل تلك السفن المتطورة.



إن التعليم والتدريب البحري بإستخدام أنظمة المحاكيات والبرامج المتطورة يستلزم تحسين المناهج الدراسية والدورات التدريبية الخاصة، وثبت أن أكثر من 80 ٪ من جميع الحوادث البحرية سببها الخطأ البشري حيث وقعت معظم الأخطاء بسبب نقص المعرفة في إستخدام المعدات الحديثة وانظمة الكمبيوتر.

أنباء المنظمة البحرية IMO

إعداد اللواء بحرى أ. ح

الدكتور/ سميح أحمد إبراهيم

الرئيس الأسبق للجمعية العربية للملاحة

الحفاظ علي السلسلة
Maintaining the chain

تم تركيز المنظمة البحرية الدولية في اليوم البحري العالمي لعام 2013 ، علي مساهمة النقل البحري للاستدامة، وهو ما قامت به المنظمة بمطالبتها الدول الأعضاء في "مؤتمر الأمم المتحدة" عام 2012 في ريو دي جانيرو، وهو المؤتمر الذي أصبح يعرف باسم ريو + 20 اعترافاً بأول مؤتمر عقد من هذا القبيل من 20 عاماً سبقت في نفس المدينة. وكان من المهم في اختيار موضوع محدد لعام 2013 لليوم البحري العالمي، أن يركز تركيزا خاصا علي موضوع "الإستدامة طويلة الأجل"، وهذا هو جوهر المفهوم. وبناء على ذلك، فإن الموضوع الفعلي الذي تم اختياره لم يكن "التنمية المستدامة: مساهمة المنظمة البحرية الدولية إلى ريو + 20"، ولكن "التنمية المستدامة: مساهمة المنظمة البحرية الدولية إلى ما بعد مؤتمر ريو + 20".

في ندوة "اليوم البحري العالمي" الذي عقد في لندن في سبتمبر 2013، أدخل المؤتمر مفهوما جديداً تحت مسمى "نظام النقل البحري المستدام"، وهو الشيء الذي كانت المنظمة البحرية الدولية تعمل بشأنه منذ اعتمد هذا الموضوع. إن نظام النقل البحري المستدام يجب أن يشمل ليس فقط تشغيل السفن، ولكن جميع الأنشطة التي تعتبر حيوية لدعم النقل البحري، أي جميع المجموعات العديدة والمتنوعة التي تشارك حاليا بفعالية في العملية التنظيمية لدى المنظمة البحرية الدولية، وأكثر من ذلك، سيتعين الإنخراط بهمة ونشاط إذا أريد أن تكون التنمية المستقبلية لنظام النقل البحري مستدامة.

إن بناء السفينة وتصنيفها، وتسجيلها وإدارتها، وتمويلها، وإصلاحها، وإعادة تدويرها، علاوة علي تعليم وتدريب العاملين في البحر، كلها تعتبر جزء من النظام، حيث أنها في الواقع تضم خدمات البحث والإنقاذ، ووكالات الأمن البحري، وحرس السواحل، ووكالات تعزيز القانون البحري. مثل تلك الأنشطة مثل عمليات أنظمة إدارة حركة المرور البحري، ونظم الاتصالات العالمية، والروابط متعددة الوسائط، كلها عناصر لهذا القطاع المتعدد الأوجه. فكلهم جميعا لهم دور في تحديد وتحقيق "نظام النقل البحري المستدام". ويتطلب مثل هذا النظام أيضا إدارات بحرية منظمة تنظيماً جيدا من التي تتعاون على الصعيد الدولي وتعزيز الإمتثال للمعايير العالمية، التي تدعمها المؤسسات مع الخبرة الفنية ذات الصلة، مثل جمعيات التصنيف.

إن الموانئ والسفن تتواجد معا في قلب نظام النقل البحري العالمي، وبناء علي ذلك، فإن المواجهة البينية بين السفينة والميناء هي مسألة يجب معالجتها في هذا السياق. ومن المطلوب تنسيق الأنظمة والسياسات بين الموانئ، التي تتضمن تداول البضائع والنظم اللوجيستية والنقل البحري. كما يجب التفكير في كل من النقل البحري والموانئ ليس ككيانات منفصلة، ولكن كمكونات متشابكة.

كما يجب أن يكون للمؤسسات الأكاديمية وهيئات البحوث والتنمية نشاط مرتبط من أجل إحتواء التكنولوجيات الجديدة والممارسات التشغيلية الجديدة التي يتم تنفيذها بسلاسة، حتى عندما يتم إدخال التكنولوجيا والممارسات التشغيلية الجديدة. كما أن الأمن البحري ضروري أيضا من أجل "نظام النقل البحري المستدام". وعلي ذلك، فإن صناعة النقل البحري تحتاج إلي مساعدات خارجية مثل الدوريات البحرية. ومع ذلك يجب أن تقوم صناعة النقل البحري باتخاذ إجراءاتها الخاصة بها لمعالجة التهديدات علي الأمن التي تأتي من البحر أو الموانئ التي يتعرض لها كل من البضاعة والأطقم. والشرط الأساسي المُسَبَّق لذلك هو قوة عمل مؤهلة ومرنة، علاوة علي نظام مالي سليم لدعم بناء سفن جديدة أو تحويل أو تعديل السفن الموجودة، من أجل تحقيق السلامة والمتطلبات البيئية، لا سيما الوضع في الاعتبار الطابع الدوري لقطاع النقل البحري.

علاوة على ذلك، فإن من المتطلبات الواضحة "لنظام النقل البحري المستدام" هي التوزيع العالمي، وتوافر الوقود البحري. وكما أن المجتمع الحديث يزداد طلبه لتوفير الهواء النقي، لذا فإن مثل هذا النظام يحتاج إلي منفذ للحصول على كمية وافرة من الطاقة النظيفة، مثل الغاز الطبيعي المسال، وزيت الوقود منخفض الكبريت. وبما أن صناعة كل من النقل البحري والميناء يعتبران من الروابط الحيوية في سلسلة التموين العالمية، فسوف يكون للنقل البحري دورا محوريا للقيام به إذا كان من المطلوب تحقيق تنمية مستدامة علي المستوى العالمي. لقد وفر النقل البحري دوما وبحق الأسلوب الذي له خاصية التكلفة الأرخص لنقل البضائع الصب عبر مسافات كبيرة، وتطوير النقل البحري مع إنشاء نظام عالمي للتجارة مرتبطين ببعضهما ارتباطاً وثيقا وجوهريا. وهو يعمل ضمن نظام النقل البحري الذي هو عبارة عن سلسلة من العاملين، عليهم المشاركة وتوزيع القيم. فإذا عمل كل العاملين في قطاع النقل البحري معا خلال الوفاء بوظائفهم المختلفة فإن قطاع النقل البحري ليس فقط سوف يعمل بشكل جيد من أجل أصحاب المصلحة المعنيين بما فيهم المجتمع المدني أيضا، بل سيكون له مستقبل مستدام.

تخضع حركة البضائع بنظام النقل البحري للمسؤوليات الاقتصادية والاجتماعية والبيئية، ومتطلبات على العديد من المستويات. ويكمن التحدي في كيف يمكن ترجمة هذه المسئوليات بطريقة متساوية وعادلة، علي تلك المستويات جميعها عبر سلسلة من العاملين من أجل جعل النظام بأكمله مستدام. وبينما يجري العمل في الأمم المتحدة في نيويورك على وضع "أهداف التنمية المستدامة"، فإن أي شخص مهتم بمفهوم النقل البحري المستدام مدعو للدخول علي الصفحة الشبكية للمنظمة البحرية الدولية، وأن يناقش كيف يمكن أن يساهم النقل البحري والصناعات المرتبطة به في التنمية الاجتماعية العالمية.

المفهوم الرئيسي لنظام النقل البحري المستدام
الفكرة الر Concept of a Sustainable Maritime Transportation System

استكمالا للموضوع السابق، وضعت سكرتارية المنظمة البحرية الدولية وشركائها في الصناعة وثيقة مفهوم التوسع في فكرة نظام النقل البحري المستدام الذي يهدف إلى:

- إبراز أهمية النقل البحري وتسليط الضوء عن السبب في أن النقل البحري يعتبرعنصر أساسي في تحقيق عالم أكثر استدامة.
- مناقشة مفهوم نظام النقل البحري المستدام Sustainable Maritime Transportation System(SMTS);
- تحديد مختلف ضرورات أو الأهداف التي يجب أن تتحقق لتنفيذ SMTS ، والأنشطة التي سوف يلزم أن تتخذ لتحقيقها – التي ربما تتطلب اتخاذ إجراءات بواسطة الهيئات ذات الصلة وأصحاب المصلحة البحرية المختلفة. وينبغي مراعاة أن الأهداف التي لا يمكن تصورها كنتائج قابلة للقياس، ولكن بدلاً من ذلك تعبير عن حالة مرغوبة.

ويضع المفهوم قوائم لعدد من الضرورات أو الأهداف العامة التي علي المنظمة البحرية الدولية، بالشراكة مع الآخرين، التي يجب أن تطمح إلى إنشاء نظام النقل البحري المستدام SMTS ، بما في ذلك تلك المتصلة بالآتي:

- تحديد مختلف ضرورات أو الأهداف التي يجب أن تتحقق لتنفيذ SMTS ، والأنشطة التي سوف يلزم أن تتخذ لتحقيقها – التي ربما تتطلب اتخاذ إجراءات بواسطة الهيئات ذات الصلة وأصحاب المصلحة البحرية المختلفة.
- وينبغي مراعاة أن الأهداف لا يمكن تصورها كنتائج قابلة للقياس، ولكن بدلاً من ذلك تعبير عن حالة مرغوبة. ويضع المفهوم قوائم لعدد من الضرورات أو الأهداف العامة التي علي المنظمة البحرية الدولية، بالشراكة مع الآخرين، التي يجب أن تطمح إلى إنشاء نظام النقل البحري المستدام SMTS ، بما في ذلك تلك المتصلة بالآتي:

1- ثقافة السلامة والإشراف البيئي،
2- التعليم والتدريب الخاص بالمهن، ودعم العاملين بالبحر،
3- كفاءة الطاقة والموائمة البينية للسفينة والميناء،
4- الإمداد بالطاقة للسفن،
5- نظم دعم المرور البحري ونظام الإستشارة،
6- الأمن البحري،
7- التعاون الفني،
8- التكنولوجيا الجديدة والابتكار،
9- الماليات، والحقوق وآليات التأمين،
10- حوكمة المحيط.

التصديق علي مسودة خطة تنفيذ الملاحة الإلكترونية
Draft e-navigation implementation plan endorsed

تم خلال الاجتماع الـ 59 للجنة الفرعية بشأن سلامة الملاحة من 2 - 6 سبتمبر 2013 الموافقة علي المسودة الأولى لاستراتيجية تنفيذ خطة الملاحة الإلكترونية. وتهدف خطة تنفيذ استراتيجية الملاحة الإلكترونية إلى دمج الأدوات الملاحية القائمة والجديدة، وعلى وجه الخصوص الأدوات الإلكترونية، في واحدة تتضمن في كل نظام متوافق شفاف، صديق للمستخدم، وذو تكلفة فعالة ومتوافق التي سوف تسهم في تعزيز سلامة الملاحة بينما في آن واحد تقلل من العبء الواقع علي الملاح. كما صدقت اللجنة الفرعية أيضا علي خمسة حلول للملاحة الإلكترونية المحتملة ذات الأولوية، ألا وهي: تصميم برج قيادة محسن ومنسق صديق للمستخدم، ووسائل لتقديم تقارير موحدة وآلية، واعتمادية محسنة، والتأقلم ، وسلامة المعلومات الملاحية مع تقديم المعلومات المتاحة في شكل عروض رسومية مستلمة عبر معدات الاتصالات لخدمات حركة السفن، برج المعدات والملاحة؛ التكامل وعرض المعلومات المتوفرة في عرض رسومية متلقاة عبر معدات الاتصالات، واتصالات محسنة لخدمات لحركة السفن (VTS).

وأشارت اللجنة الفرعية إلي التقدم المحرز في وضع مسودة الخطوط الإرشادية بشأن:التصميم المركزة على الإنسان human centred design (HCD) للمعدات الملاحية والأنظمة، تقييم قابلية استخدام المعدات الملاحية، وضمان جودة البرمجيات(Software Quality Assurance (SQA، والمواءمة بين اختبار التقارير الإختبارية الأساسية. وقد تم إعادة تأسيس مجموعة التراسل بشأن الملاحة الإلكترونية بهدف التقدم في العمل وتقديم تقرير إلى اللجنة الفرعية بشأن العنصر البشري، والتدريب وأعمال النوبة Training and Watchkeeping، واللجنة الفرعية بشأن الملاحة، والاتصالات والبحث والإنقاذ Communication and Search and Rescue (NCSR).

مسودة معاييرأداء لنظام BeiDou للملاحة بالأقمار الإصطناعية
BeiDou Draft performance standards for Satellite Navigation

تم الاتفاق على مشروع معايير الأداء لنظام الملاحة بالأقمار الإصطناعية المحمولة بحراً BeiDou (BDS) لجهاز استقبال المعدات، لتقديمها إلى لجنة السلامة البحرية لاعتماده. كما دعت اللجنة الفرعية المفوضية الدولية الإلكترونية الفنية (IEC) the International Electrotechnical Commission لتطوير المعايير الفنية ذات الصلة للموافقة النوعية على معدات استقبال BDS المحمولة بحرا. وتتولى الصين تشغيل خدمات BDS التي دخلت الخدمة رسميا بكامل طاقتها التشغيلية لتغطي معظم أنحاء منطقة محيط الباسيفيكي الآسيوي في نهاية عام 2020 . وقامت مجموعة العمل بشأن المساعدات الملاحية والموضوعات ذات الصلة التابعة للجنة الفرعية بتقييم مبدئي لـ BDS ، وقدمت تعليقات ذات الصلة فيما يتعلق بالمعلومات والبيانات التي يحتاج إليها للتقييم الشامل لـ BDS كأحد المكونات لنظام الملاحة الراديوية علي النطاق العالمي the World-Wide Radionavigation System (WWRNS).

من هنا ..... وهناك

إعداد

هيئة تحرير نشرة الملاح

الصفيحة الآفاقية

هي عبارة عن اسطرلاب ولكنه شامل لايحتاج إلى تبديل صفائحه عند كل خط عرض كما هو الحال في الأسطرلابات العادية حيث أن آفاق جميع العروض مرسومة عليه وتعتبر هذه الصفيحة بداية للأسطرلابات الشاملة وقد صنعها العالم الكبير أحمد بن عبد الله حبش الحاسب المروزي البغدادي المتوفي في عام 250 هـ وقد ألف كتاب العمل بالأسطرلاب شارحاً لها.

الصفيحة الشكازية

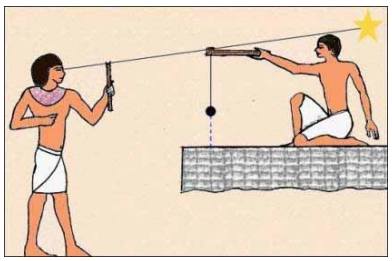
هي صحيفة صنعها العالم خلف بن الشكاز الأندلسي وسميت باسمه وفكرتها تتلخص في أن الضوء عند رسمه ينطلق من نقطة الاعتدال الربيعي ويسقط على مستوى يمر بنقطتي الإنقلاب الشتوي والصيفي وعمودي على خط الإستواء وتنتج صحيفة تعطي مقطع عمودي للكون طرفاه القطبين بخلاف الأسطرلابات العادية التي تتخيل الضوء منطلق من القطب الجنوبي ويسقط على خط الأستواء.

آلة القبلة

هي آلة متطورة مكونة من دائرة من الصفر قطرها 22,5 سنتيمتر مرسوم عليها خارطة العالم الأسلامي من الصين إلى الأندلس والخارطة المعدنية مزودة بمسطرة اسطرلاب لسهولة الاستخدام وبوصلة مغنطيسية، وفي وسط الخارطة وضعت مكة المكرمة والآلة دقيقة في تحديد المسافات إلى مكة المكرمة والأتجاه إليها وكانت مخططات القبلة تحدد الإتجاهات فقط دون المسافات وعلى هذه الآلة مائة وخمسون مدينة إسلامية وهذه الآلة إسلامية الصنع وإن لم تكتشف إلا في عام 1989م حيث بيعت نسخة أثرية في مزاد علني في لندن وقدر تاريخها بعام 1100م وبيعت نسخة أخرى في عام 1995م وهي متأخرة في تاريخ صناعتها قليلاً عن الأولى، وتكون الخارطة الموجودة على هذه الآلة قد سبقت الخارطة التي أعدها مؤرخ العلوم الألمانى كارل شوي عام 1920 م والذي كان مشهوراً بأنه صاحب أول خريطة تبين الإتجاهات والمسافات معاً وحيث أن الآلة مأخوذة من مصادر إسلامية فيها حسابات متطورة وهذا يدل على أن الآلة إسلامية حيث تعتمد على طرق رياضية إسلامية دون تدخل أجنبي.

المرخت

ابتكر المصريون القدماء أدوات للرصد الفلكي و تحديد مواقع الأجرام الفلكية، و كانت أهم آله هي عبارة عن أداتين تستخدمان من قِبَلْ راصدين اثنين، و تُدعى merkht(مِرخِت) .(الأولى): عبارة عن غصن بلح قصير و سميك من أحد طرفيه حيث يوجد في الطرف السميك شق رفيع .أمَّا الأداة الثانية: فهي عبارة عن مسطرة ذات شاقول و هوخيط رفيع مربوط في أسفله قطعة من الرصاص حتى يشد الخيط ليصبح عمودياً، و تحمل بشكل أفقى. طريقة استخدام المرخت: يقوم شخص بالجلوس باتجاه الشمال و الآخر باتجاه الجنوب بالنسبة للراصد، و تحدد الساعات عندما يجتاز النجم الخيط العمودي في المسطرة الأفقية بحيث تمر بالعين اليسرى أو اليمنى أو في أي جزء من جسم المشاهد فمثلاً يقال (أرى النجم فوق العين اليسرى للمشاهد الساعة الثالثة .(أمَّا في النهار فقد استخدموا المزولة المصرية الشمسية (قياس ظل عامود مثلاً) لتحديد الوقت.



الساعة المائية

تاريخ الساعة المائية المصرية القديمة يرجع إلى حوالي 1500 ق.م. و قد وُجِدَت في مقبرة الملك أمنحتب الأول (الأسرة 18) مع عناصر أخرى، هذا الإبداع ينتسب إلى مخترع مصري يُدعَى أمنمحات. الساعات المائية الأولى كانت على شكل وعاء به ثقب صغير بالقاع. كانت دعامة صغيرة بوعاء أعلاها و آخر أسفلها، الوعاء العلوي به ثقب، يُملأ هذا الوعاء بالماء فيتدفق الماء خارج الوعاء الأعلى إلى الوعاء السفلي. حينما تصل المياه إلى مستوى محدد بعلامة معينة يكون قد وصل فى وقت محدد. العلامات التي على جانب الوعاء موضوعة على مسافات متساوية تشير إلى مرور 12 ساعة. الساعات المائية كانت مفيدة لأنها مكنت البشر من قياس الوقت بدقة في كل المواسم و حتى خلال الليل.

الكرة السماوية

اخترع علماء الفلك المسلمون أيضا بشكل مستقل الكرة السماوية وهي عبارة عن تمثيل للنجوم الموجودة في السماء ومجموعاتها ، التي كانت تستخدم في المقام الأول عن حل المشاكل في مجال علم الفلك. ويوجد منها 126كرة في جميع أنحاء العالم، وتعود الأقدم إلى القرن الحادي عشر الميلادي. ويمكن حساب إرتفاع الشمس، أو المطلع المستقيم وميل النجوم عن طريق إدخال موقع المراقب على خط الزوال من هذه الكرة.

ملامح التغييرات والنمو لموانئ الشرق الأوسط في قائمة أفضل موانئ الحاويات في العالم

(خلال الفترة من 1999 -2010)

إعداد

إعداد ربان / أنور نيازي - ميناء ينبع السعودي

استفادت معظم موانئ حاويات العالم من فترة النقاهة واسترد الاقتصاد العالمي صحته عقب الأزمة المالية التي حدثت في عام (2009) من حيث زيادة حجم التجارة العالمية و زيادة نشاط تداول البضائع حيث دخلت موانئ الحاويات في بداية العام (2010) في منحنيات الإخفاق والمعاناة واستعادت الحيوية والنشاط مع نهاية العام ، وتأثرت أيضاً صناعة النقل البحري وانخفضت الاستثمارات لتأثرها بنواحي الاقتصاد العالمي بوجه عام والتوقعات المستقبلية انخفاض النمو (5 – 6 %) خلال الـ 10 سنوات القادمة في الفترة(2012 - 2020) بالمقارنة بنسبة نمو مرتفعة (9 % - 10 %) في الفترة السابقة (1980 – 2000). ولذا يمكن التوقع أن حجم التداول قد يصل إلى 658 مليون حاوية مكافئة في عام 2015 ترتفع إلي (880 مليون حاوية) في عام 2020 م **والملخص بصفة عامة كالآتي:**

ملامح التغييرات للموانئ العربية والخليجية في القائمة الدولية خلال الفترة (199-2010)

1- ميناء (Dubai) الإماراتي: (المركز: 13-12-11-10-6-9) (+ 4.3 % & 11.600.000 TEU)

لا يمكن إغفال الدور البارز لميناء دبي على خريطة موانئ محطات الحاويات في العالم وصنف كأفضل ميناء حاويات في الشرق الأوسط لمدة 7سنوات متتالية منذ دخل نادي أفضل 100 ميناء في _ المركز(13) عام1995 بحجم (2.2 مليون حاوية) ثم كسرحاجزالـ3 مليون حاوية وصعد عام 1998بقوة في نشاط تداول الحاويات ليصل إلى المركز(10) ويدخل نادي العشرة الأوائل لموانئ العالم لأول مرة ! بحجم حاويات6.4 مليون حاوية ونسبة نمو19 % في حاويات المسافنة (Transshipment) وتقدم للمركز (6) في قائمة 2009 بحجم 11 مليون حاوية وتأخر إلي المركز التاسع هذا العام بحجم تداول (11.6) مليون حاوية وقد حقق الميناء نجاحات كبيرة على المستوى الدولي بفضل التسهيلات والإمكانيات الكبيرة وتوفير وسائل معدات وأوناش مناولة الحاويات والإدارة المتكاملة الحديثة وروح العمل للمشغلين وإستقرار وجودة الخدمات المقدمة للعملاء ليحافظ علي موقعة في القائمة الدولية باستحقاق وجدارة.

2. ميناء (صلاله) في سلطنة عمان :

(+ 0 % & 3.482.395 TEU)

(المركز : 58-54-34-38-31) :

أحدث الموانئ العمانية الذي يتمتع بتسهيلات حديثة وهو ميناء محوري كموقع تبادلي مع ميناء دبي، ويصعد بقوة إلى مراكز متقدمة في الترتيب العالمي حيث انتقل من المركز 58 إلى 54 في عام (2001 / 2002) وبحجم تداول قدرة (1.2 مليون حاوية) معظمهم حاويات مسافنة وصادرات وتجارة بضائع حاويات لدول الخليج المجاورة وحقق حجم مناولة بضائع في العام 2010 (3.5 مليون حاوية) !! قريباً مما حقق في العام 2009 وليتحرك من المركز (38) إلى (31) في القائمة الدولية.

3- ميناء جدة الإسلامي: (+23.9% &3.830.357 TEU)

(المركز 53-50-41-30-33-32):

هو أكبر ميناء في المملكة العربية السعودية ويقوم بتشغيله محطتان كبيرتان(محطة الحاويات الجنوبية SCT ومحطة الحاويات الشمالية (NCT) والميناء يتقدم ويصعد في القائمة الدولية بقوة و صنف في إحصائيات عام 2001 في المركز53 بين موانئ الحاويات في العالم وبحجم تداول 1.2 مليون حاوية وصعد إلى المركز50 في العام 2003 وبنسبة نمو كبيرة (14 %) وبحجم تداول (1.6 مليون حاوية) ثم تقدمت إلى المركز30 في القائمة الدولية في العام 2004 وبحجم تداول (2.5 مليون حاوية) والمحطة الجنوبية هي الأقدم والأكبر في حجم المناولة في حاويات الترانزيت ومن خلالها يتم مناولة حوالي (80 %) من بضائع الترانزيت وتحت إدارة وتشغيل مجموعة هيئة ميناء دبي D.P.A بعقد تشغيلي لمدة 20 سنة!! ولم يتأثر الميناء في العام (2009 / 2010) بفترة الركود العالمي وحقق المرتبة (33) بحجم 3.8 مليون حاوية ونمو 23.9% وافتتحت محطة حاويات البحر الأحمر الجديدة "Gateway Red Sea Terminal (RSGT) وحققت معدل (500.000حاوية مكافئة) والتوقعات المنتظرة أن تصل إلى مليون حاوية في عام (2013) كما تغطى المحطة مساحات تقدر بحوالي (50 هكتار) مما يرفع الطاقة التشغيلية بحوالي 2 مليون حاوية سنوياً ولتتمكن من إستقبال جيل سفن الحاويات الحديثة العملاقة سعة (18.000 حاوية) مع مشروعات تعميق وتوسعات لعرض الممرات الملاحية إلى 300متر لدخول سفن غاطس 18 متر وأيضاً افتتحت شركة الخليج (المحطة الشمالية) تشغيل 3 أرصفة جديدة في بداية

عـام 2011 واضـافة مسـاحات للتسـتيف والتخـزين جديـدة (20 هكتـار) تنتهـي فـي نهايـة عـام 2012 ولا يمكـن إغفـال تحـديثات المحطة الجنوبيـة (P.D.A) حيث ارتفعت طاقة تشغيل ومناولـة بضائع الحاويات من (1.7 مليون حاوية إلـى 2.4 مليون حاوية) وزيادة المساحات التخزينية للحاويات وعموماً فأن حركة حجم حاويات الترانزيت تمثل (50 %) من إجمـالي حجم الحاويـات المتداولـة والمنقولـة فـي الميناء وهـذا يتماشـى مـع نمـو حجـم الـواردات الأساسية للمشـروعات العمرانيـة الكبيـرة فـي المملكـة والتطلعات المستقبلية كبيرة ومتفائلة في أن يكون ميناء محوري هام علي بوابة البحر الأحمر وليدخل في قائمة المراكز العشرين الأوائل في القائمة الدولية .

4- ميناء بور سعيد : (المركز :86-81-35-33)
(+10.4% &3.646.000 TEU)

يمكن توصيف إدارة وتشغيل الميناء " بالثورة الكبرى في مصر" في محطتي التشغيل (الشرقية والغربية) حيث حققتا حجم تداول (4.1 مليون حاوية) هذا العام (2010) ونسبة نمو (10.5 %) وأرتفع من (3.6 مليون حاوية في 2009)، والمستهدف 5.4 مليون حاوية في عام 2012 والتوقعات استقبال حوالي (3.400 سفينة حاويات) ، وبتشغيل محطة "السويس للحاويات " ساعدت علي رفع تصنيف الميناء إلى مراكز متقدمة في القائمة الدولية والميناء يصعد بخطوات منتظمة حيث صنف في المركز 86 في العام 2005 وصعد إلى 81 في عام 2006 والميناء حصل على اعتماد وتصنيف جوده هيئة اللويدز الدولية (9001 ISO) في الأنشطة التشغيلية والقطر وإرشاد السفن ومناولة الحاويات.

5. ميناء الشارقة (وخور فكان) :
(+9.9%&3.022.524TEU)& المركز : 51-43-39)

الميناء الثاني لدولة الإمارات العربية في القائمة الدولية وأستطاع أن يزيد حجم التداول 1.3 مليون حاوية في عام 2002 ويتقدم بسرعة في الترتيب ويصعد من المركز (51) إلى (43) في العام 2006 وبنسبة نمو20% ثم استمر صعوده للمركز39 هذا العام محققاً حجم تداول قدرة (3 مليون) و نمو(10%) ويتكون من محطة خور فكان ومحطة حاويات الشارقة عند مدخل المحيط الهندي من خلال مضيق (هرمز) وبإشراف كامل من سلطة ميناء الشارقة وبالمشاركة مع الشركة (Gulftainer) والميناء يتميز بفاعلية التشغيل والاستفادة من قربه للمضيق الدولي وفي مسار الشركات والخطوط الملاحية العالمية الشاحنة إلى الشرق أو الغرب !! وحيث تعمل على جذب حركة بضائع الترانزيت بالدعاية والإعلان ويعتبر من الموانئ العالمية التي حققت أسرع معدل في مناولة الحاويات ويتعدى 50 حركة حاوية بونش الرصيف في الساعة ؟!وتتميز محطة الشارقة (Sharjah terminal) بقرب موقعها من حوالي 45 % من المدن الصناعية والشركات الكبرى لصناعة منتجات تكرير البترول المتعددة ، كما توسعت شركات (Gulftainer) من نشاطها ونجحت في إدارة وتشغيل "ميناء الرويسي (Rawais port) في أبو ظبي لتداول منتجات شركة البلاستيك العالمية واشتركت في تشغيل الميناء العراقي أم قصر(Umm Qasr) على الخليج العربي وتم توقيع استثمارات واتفاقيات تجارية مع روسيا والبرازيل .

6- الميناء المغربي (Tangier) : الترتيب : 84-61
(+68.4% &2.058.430 TEU) :

عام الدهشة والاستغراب لميناء طنجه هذا العام حيث حقق حجم إنتـاج هائـل وتعـدى المسـتهدف بنسـبة نمـو (68.4%) وبحجـم تـداول2.1مليون حاوية مكافئة برغم مواجهته للميناء الأسباني الهام (ALgeciras) على مضيق جبل طارق !! وتتمتع محطة التشغيل الواحدة لكلا الميناءين (APM) بتسهيلات كبيرة ، برغم بعض الصعوبات التي واجهت الميناء من انخفاض وصول سفن الحاويات المتخصصة ذات الأجيال الحديثة والتطوير والتحديث المستهدف 1.8مليون حاوية في السنة وفتح بوابة الحاويات الي دول اوربا.

7- ميناء الاسكندريه (Alexandriaport)
(+5.7% &1.350.000 TEU)) (المركز 84)

يعتبر مينائي (الإسكندرية والدخيلة) البوابة الرئيسية لنقل البضائع إلى سكان مصر الذى بلغ تعداده الـ 80 مليون وخاصة لمدينة القاهرة والعمق يسمح باستقبال سفن غاطس (12 متر) على أطوال أرصفة تبلغ (380 متر) في محطة الإسكندرية وبعدد 2 ونش عملاق (سفينة / شاطئ) وعدد 6 أوناش ساحة على عجل (RTGs) لتنستيف الحاويات على ساحات تخزين حوالي (11 هكتار). أما ميناء الدخيلة فيستقبل السفن على أرصفة أطوالها (510 متر) بعدد 2 ونش رصيف عملاق و 6 أوناش ساحة (RTGs) وبمساحات تخزينية (19 هكتار) ومن أكبر الشركات والخطوط الملاحية المتعاقدة مع الميناء هو الخط الفرنسي CMA CGM وقد واجه الميناء بعض الصعوبات في تأمين وسلامة الحاويات والبضائع وفي حركة النقل اللوجستية ويتطلع الميناء إلي تأكيد أحقيه وجوده في قائمة أفضل 100 حاويات والصعود إلى مراكز متقدمة .

ـ ميناء دمياط (المركز : 82-76-68-77-94)
(-5.6% &1.192.000 TEU)

بدأ الميناء قوياً خلال السنوات العشر بعد الالفية الثانية ووصل إلى المركز82 في(2004) إلي 76 (في2006) ثم68 في2008 والمركز77 في 2009 وتأخر ترتيبه عام 2010 إلي المركز(94). وانخفض النمو (- 5.6%) وقلت نشاط حركة تداول البضائع، وخاصة في نشاط الحاويات وتقع محطة دمياط لتداول الحاويات على البحر المتوسط وعلى مسافة 8 كم عن مصب نهر النيل وتبعد 70كم غرب ميناء بورسعيد والميناء بدأ العمل في العام (1990) والنشاط الرئيسي هو مناول حاويات المسافنة بنسبة(80%) صادرات11% وواردات بضائع(9%) والاضافات لأسطول المعدات تريللات للساحات وتطويرات الأرصفة لاستقبال أوناش عملاقة (سفينة/رصيف وإضافة أوناش

(تابع تكملة المقال ص 10).

وتستيف ساحةReach stackers وبعمق حتى(17م) لإستقبال أجيال السفن الحديثة من الخطوط الملاحية (CMA CGM) والتوقعات زيادة النمو بمعدل (15%) لحركة مناولة الحاويات في (2013).

الخلاصة: التغييرات العالمية وآثارها على الاستثمارات والتطوير فى الموانئ :

إن " اقتصاد السوق في ظل العولمة " وما سيؤدي إليه من تغييرات اقتصادية سينعكس آثارها على صناعة النقل البحري التي ترتكز بقوة على تجارة الحاويات لذا فإن الاتجاهات الأساسية لإستراتيجية تطوير الموانئ يمكن إنجازها في :

1.الاتجاه بقوة نحو إقامة الموانئ " المحورية / المتخصصة " في نشاط تداول الحاويات مثل (مشروع ميناء شرق بور سعيد المحوري) وتطوير الموجود في الخدمة حتى يمثل الميناء كياناً شديد التأثير في الإقتصاد ة (تطوير ميناء جدة الإسلامي/ ميناء الشارقة/ ميناء الدمام).

2.خصخصة الموانئ لزيادة فاعليتها وعدم إعتمادها على النظام الحكومي وتحويلها للقطاع الخاص لزيادة الإستثمارات المالية وتعزيز البيئة المواتية للإستثمار ومكانة الميناء كمرفق يساهم في ازدهار الحركة الإقتصادية والتجارية (مثل سنغافورة ، هونج كونج ، دمياط) .

3.إعادة " التنظيم الهيكلي والإقتصادي للموانئ " تحقيقا لتكنولوجيا الإدارة الحديثة للوصول للأهداف المرجوة (الاستقلالية – الكيان المتعاون المرن – وحدة التحكم – تحقيق الربح) مثل روتردام وبوسان.

4.حشد الإمكانيات (المالية والإدارية و الفنية و البشرية والاقتصادية واللوجستية لتطوير الميناء وزيادة فعاليته ورفع كفاءة الأداء ومسايرة الثورة التكنولوجية في أنظمة التشغيل والإتصال للتسويق والإرتباط بمراكز التجارة العالمية : (هونج كونج و دبي وميناء بورسعيد).

5. ضرورة التعاون الوثيق والفهم الصحيح بين أضلاع مثلث صناعة النقل البحري من أجل التغلب على الصعوبات وتعظيم العائد المالي والاقتصادي وهذا يعني : شحن بضاعة في حاوية مناسبة(للناقل) في زمن أقل باستخدام تسهيلات (الميناء) ونقلها بسفن (للملاك) وبأقل تكلفة وبجودة لخدمة (العملاء) ، كما في معظم موانئ آسيا .

6.الإستعداد – والمرونة – بما يشبه واقي الصدمات لكل أزمة مالية أو صعوبات اقتصادية تواجه الدولة أو الأسواق المحيطة أو المناطق المجاورة .

7.إصدار القوانين الخاصة والتوجيهات التي تشجع وتنظم التنافس التجاري بين موانئ الدولة الواحدة لمواجهة العالم الخارجي بكيان واحد منظم قوي.

✓ **وعلى " سلطة الميناء" التي تقوم بعملية الإدارة والتشغيل في معظم موانئ العالم أن تتعلم الحكمة الصينية البسيطة :**

" معرفة الآخرين حكمة.. وقيادتهم تتطلب قوة.. ومعرفة النفس جرأة.. وقيادتها يقتضي القدرة "

عرفان وتقدير
حديث عن الرواد

رفعت رشاد

الدكتور/ محمد عبد السلام داود

الدكتور/ محمد عبد السلام داود عميد كلية النقل البحرى الحالى ورئيس قسم الملاحة الأسبق ومدير التدريب بالسفينة عايده والمحاضر المتميز فى الملاحة، هو أول طالب بحرى انتسب لعضوية الجمعية عام 1980، وأذكر أنه عاوننى كثيراً فى تحرير خطابات الأعضاء لحضور اجتماعات الجمعية سنوات ممتدة أضافت إليه خبرات متميزة وقدرات خلاقه جعلته يخطو من مرحلة إلى آخرى فى نجاحات كانت بذورها مع عضويته لجمعية الملاحة وغذاؤها تاريخ والده المرحوم الربان/ عبد السلام داود، ويدعمها علمه المتجدد وعمله الجاد وإرادته الحاسمة والحازمة.

أتتبع تعليقاته على صفحات التواصل الإجتماعى وأقرأ أفكاره منها، وأتابع توصياته وقراراته فى إدارة مسئوليات العمل فأشعر بإطمئنان على تصويب مسار التعليم البحرى وتقليص الفجوة بين فرص التدريب والتعليم وفرص العمل ومتطلبات المهارات الضرورية.

أبتهج دائماً عندما نلتقى هو وأسرته فى المناسبات الإجتماعية والإحتفالات السنوية والمؤتمرات العلمية التى تنظمها الجمعية العربية للملاحة.

إقتربت منه فى مرحلة الدراسة الثانويه مع زملاءه ياسر عبد الغنى الذى أصبح أستاذاً بكلية الصيدلة، وعلى فؤاد الذى أصبح مدير المرور بالإسكندرية، وأفرح بحكم سنى أن أرى أولاده رانيا وخالد ورغدة بارك الله لهم وفيهم.

الدكتور/ محمد عبد السلام داود هو باكورة التعليم البحرى فى الأكاديمية العربية للنقل البحرى، وهو أحد أعمدتها حالياً ومناخ الأكاديمية الذى أفرز وزراء التعليم والتجارة فى مصر، وقد يفرز سكرتيراً عاماً للمنظمة البحرية الدولية، هى تأملات فى تاريخ حاضرنا وتطلعات لمستقبله بإرادة متوافقة مع قدرات الصديق والزميل الدكتور/ محمد عبد السلام داود الذى مازال تحت الأضواء ونراهن على نجاحه لتطوير سياسات التعليم البحرى فى مصر ودعم الجمعية العربية للملاحة.

من أرشيف الجمعية

الماضى والحاضر والمستقبل منظومة زمنية متصلة، ومن فاته الماضى لا يطمع فى مستقبل، والجمعية بماضيها تعيش حاضرها وتصنع مستقبلها، وما نقدمه على هذه الصفحات شاهد إثبات لتواصل التاريخ. رفعت رشاد

فى حفل إفتتاح مؤتمر ملاحة 2012 والذى عُقد مع المؤتمر الدولى لجمعيات الملاحة الرابع عشر فى فندق السلام بالقاهرة، تم تكريم رواد الملاحة البحرية العالميين، وفى الصورة يُرى الدكتور/ رفعت رشاد يسلم جائزة هاريسون الرفيعة المستوى للأدميرال/ ميتروبوليس سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية IMO ويرى فى الخلفية الدكتور/ برادفورد باركنسون الأب الروحى ومصمم نظام الملاحة بالأقمار الصناعية الأمريكية GPS.

أول مؤتمر تنظمه الجمعية بالإشتراك مع الإتحاد الدولى لجمعيات الملاحة والذى عُقد فى فندق السلام عام 1991 وبحضور وزير النقل المهندس/ سليمان متولى والعميد/ ألفونس صادق رئيس الجمعية العربية للملاحة والدكتور/ جمال مختار رئيس الأكاديمية البحرية ورئيس الإتحاد الدولى ورئيس الجمعية البريطانية للملاحة.

فى زيارة وفد الجمعية لميناء الأدبية جنوب السويس عام 1999 وقد ضم وفد الزيارة العديد من الأعضاء بعضهم رحل عنا ولكن تبقى ذكراهم الطيبة محل التقدير، منهم العميد/ ألفونس صادق والربان/ عطية عبد الله والباقى مازال داعم للجمعية مثل الربان/ مجدى القاضى والدكتور/ شفيق ميرا والدكتور/ محمد محرم والربان/ محمد يوسف والدكتور/ على لطفى.

من أرشيف الجمعية

حفل التكريم الذى أقامته الجمعية بالنادى السورى فى 2 سبتمبر 2005 للربان/ عاطف مرونى بعد تقاعده من رئاسة الشركة القابضة للنقل البحرى، والصورة تجمع عدد من قادة النقل البحرى بقاعة اجتماعات النادى قبل بدء الاحتفال، وفيها يظهر اللواء/ محمد يوسف الذى خلف الربان/ عاطف واللواء/ مراد الخرادلى واللواء/عبد الرحمن رأفت واللواء/ حاتم القاضى والربان/ عاطف والربان/ عبد المنعم العيونى واللواء/ شرين حسن رئيس القطاع آنذاك والدكتور/السيد شامه وفى الخلفية الدكتور/ رفعت رشاد والربان/ سامى أبو سمره والدكتور/ محمد الفيومى.

فى حفل إفتتاح مؤتمر ومعرض تكنولوجيا الفضاء الذى نظمته الجمعية عام 1998 بفندق ماريديان بالقاهرة وبحضور كل من مدير المفوضية الأوروبية لتكنولوجيا الفضاء ووزيرة البحث العلمى لميس كامل

حفل التكريم السنوى الذى أقامته الجمعية عام 2011 لتكريم الدكتور/ جمال مختار مؤسس الأكاديمية البحرية بحضور أقطاب النقل البحرى بالإسكندرية، ويرى فى الصورة الدكتور/ عصام شرف رئيس الوزراء الأسبق، والدكتور/ يسرى الجمل وزير التربية والتعليم الأسبق، والربان/ أحمد عبد الوهاب عميد كلية النقل البحرى الأسبق، والربان/ عاطف مرونى مدير اللوجستيات بشركات أوراسكوم.

حفل تكريم سعادة اللواء محمود حاتم القاضى
فى الإحتفال السنوى للجمعية 2013

إعداد: الدكتور/ أشرف سليمان غبريال
خبير الأمن البحرى وعضو الجمعية العربية للملاحة

أقامت الجمعية العربية للملاحة حفل عشاؤها السنوي يوم السبت الموافق 28 ديسمبر 2013 بقاعة جاردينيا بالحديقة الدولية حيث كانت أمسية وتجمع مميز يجمع الزملاء والضيوف وقد اشتمل الحفل على تكريم للزملاء من الرواد ولمن حصلوا على رسائل علمية وأيضا لمن كان لهم دور بارز في النشاط العلمي الثقافى للجمعية .

بدأ الحفل الساعة السابعة مساءً وتقدم الربان/ هشام هلال أمين صندوق الجمعية العربية للملاحه ومدير مركز شئون الخرجين البحريين بالاكاديمية العربية للعلوم والتكنلوجيا والنقل البحري بتقديم الحفل حيث رحب بالحضور ثم تم عرض فيلم قصير عن الجمعية العربية للملاحة ثم دعا الربان/ هشام هلال سعادة الدكتور/ رفعت رشاد رئيس مجلس ادارة الجمعية لإلقاء كلمته التى نعتز بها جميعاً عن انجازات الجمعية وقد رحب الدكتور/ رفعت رشاد بالسادة الحضور من الضيوف والأعضا ء وقد أشار الدكتور/ رفعت رشاد الى واقعة تاريخية وهي دعوة الملك فؤاد عام 1926 م لوفد الإتحاد الدولي للملاحة ثم تقدم الربان/ هشام هلال ودعا الدكتور/ رفعت رشاد من أجل تكريم الحضور وكان من المكرمين الرواد سمو الشيخ/ عبد الحميد ذاكر بخاري والدكتور/ صابر حسن الغنام والربان/ عمرو أحمد رياض ، ومن المكرمين في النشاط الثقافي اللواء/ نادر درويش واللواء/ شرين حسن والربان/ محسن فكري واللواء دكتور/ سميح أحمد ابراهيم والدكتور/ محمد الفيومي والربان/ هشام هلال أما المكرمين في المجال العلمي الدكتور/ نافع عبد الحميد شعبان والربان/ السيد شعيشع والربان/ حسن على الحفيتي والربان/ زهير عبد الفتاح بدوي والربان/ عمر فريد والربان/ مصطفى هاني كمال ثم تكريم العرفان والتقدير للإسهامات في دعم أنشطة الجمعية وهم اللواء/ محمد يوسف والأستاذ/ أكرم النقيب والمهندس/ رمضان محمود، وتكريم أسرة الجمعية وهم الربان/ أحمد حافظ والربان/ السنوسي بلبع والأستاذة نجوى ركابى.

ثم تم إلقاء محاضرة الاستاذ الدكتور/ محمد عز الدين الراعي من جامعة الإسكندرية بعنوان تطبيقات الإستشعار عن بُعد وتكلم فيها عن مبادىء الإستشعار عن بُعد والأرصاد الجوية والملاحة البحرية واستخدامات الأراضي والتخطيط الحضري والمتابعه والانتاج الزراعي والتعدي على المناطق الزراعية والانذار المبكر بالكوارث ومتابعة التغيرات البيئية والحضرية .

ثم تقدم سعادة الدكتور/ رفعت رشاد لتكريم شخصية العام وهو اللواء بحري أركان الحرب محمود حاتم القاضي رئيس الاتحاد العربي لغرف الملاحة العربية في حضور سعادة الدكتور/ عصام شرف رئيس مجلس الوزراء الاسبق وسعادة الاستاذ الدكتور/ يسري الجمل وزير التربية والتعليم الأسبق ولفيف من الوزراء السابقين وفي حضور لفيف من الاعلاميين والصحفيين ثم تتالت كلمات من الحضور عرفاناً وتقديراً للواء/ حاتم القاضي ثم تقدم اللواء/ حاتم القاضي وألقى كلمته على الحضور وبعد ذلك تم أخذ صور تذكارية وبدأ العشاء المكون من أفخر أنواع المأكولات. وكل عام وجميع أعضاء الجمعية بخير وصحة وسعادة وإنشاء الله نلتقي في حفل التكريم السنوي لعام 2014. وفي النهاية أتقدم بأسمى ووافر كلمات الشكر والعرفان والتقدير الى أستاذي الدكتور/ رفعت رشاد رئيس مجلس ادارة الجمعية العربية للملاحة على كل ما بذله من عطاء وجهد في خدمة الجمعية بل والمجتمع البحري وفقه الله والتوفيق لجميع أعضاء مجلس الادارة وجميع أسرة الجمعية العربية للملاحة الى تحقيق المزيد من النجاح وكل عام وحضرتكم بخير وسلام .

حفل تكريم سعادة اللواء محمود حاتم القاضى فى الإحتفال السنوى للجمعية

أعضاء مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة مع بعض المكرمين فى الحفل

سعادة اللواء محمود حاتم القاضى مع المهندس/ مدحت القاضى، والأستاذة/ إيمان من فريق عمل شركة كادمار

سعادة اللواء محمود حاتم القاضى مع المهندس/ مدحت القاضى، والأستاذة/ إيمان من فريق عمل شركة كادمار

الدكتور/ رفعت رشاد أثناء تكريمه لسعادة اللواء/ محمود حاتم القاضى

صورة جماعية مع سعادة اللواء/ محمود حاتم القاضى

تكريم الربان/ زهير عبد الفتاح بدوي عضو هيئة التدريس بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

ورشة عمل لمناقشة أهمية مشروع خدمات الملاحة بالأقمار الصناعية الأوروبية E-GNSS/EGNOS

إعداد: الربان/ سامح قبارى راشد
عضو هيئة التدريس بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى
وعضو الجمعية العربية للملاحة

دعت السيدة / انتونيللا دي فازيو المسئولة عن مشروع " The Euromed GNSS II/MEDUSA" في المفوضية الأوربية لعقد ورشة عمل وطنية لمناقشة أهمية تطبيق خدمات الملاحة بالأقمار الصناعية الأوربية E-GNSS/EGNOS وتطبيقاتها في المجالات المختلفة، وقد عُقدت ورشة العمل في 12 مارس 2014 بمدرج المؤتمرات بمقر الشركة الوطنية لخدمات الملاحة الجوية NANSCبالقاهرة.

حُددت أهداف المناقشات في ورشة العمل، فكانت تنصب في عرض أهمية تطبيق واستخدام خدمات النظام European Geostationary Navigation Overlay Service – EGNOS وآليات العمل للدول الداعمة للمشروع بكامل خدماته، وتطبيقاته في مجالات الملاحة الجوية والبحرية والأرضية وتطبيقات المساحة وتطبيقات البحث ومتابعة القطارات والتطبيقات اللوجستية. كما كانت تهدف إلى مقابلة المسئولين عن أنظمة الملاحة بالأقمار الإصطناعية والخبراء في مصر، وأصحاب القرار لعمل مناقشات تتعلق بفرص التطبيق يتم من خلالها حصد الاحتياجات والمدخلات الأساسية لاستخدام خدمات الأقمار الإصطناعية الملاحية على المستوى المحلى ما بين الموجود فعلياً والمطلوب تطبيقه مستقبلاً ومطابقته بتطبيقات النظام الأوروبي المتاحة في شتى المجالات ودراسة تطبيقها بعد ذلك على المستوى الإقليمي.

حضر ورشة العمل والمناقشات لفيف من المتخصصين اصحاب الخبرة، والمسئولين عن أنظمة الملاحة بالأقمار الإصطناعية في مصر، السيد مستشار وزارة النقل، وممثلين عن كل من شركة مصر للطيران، سلطة الطيران المدني المصرية، الشركة الوطنية لخدمات الملاحة الجوية، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، " كلية النقل البحري والتكنولوجيا"، السيد الدكتور/ رفعت رشاد رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة كأحد أهم خبراء الملاحة بالأقمار الإصطناعية، مسئول نافسات "Navisat الشرق الاوسط وافريقيا".

دارت المناقشات حول الأهداف الأساسية لورشة العمل وقد قسمت ورشة العمل إلى جلستين استهلت الجلسة الصباحية بكلمة الترحيب من السيدة / انتونيللا دي فازيو ثم الترحيب من السيد مستشار وزير النقل ثم تلاها عدة محاضرات بدأها السيد رئيس الشركة الوطنية لخدمات الملاحة الجوية متعلقة باستخدام الملاحة الجوية للنظام العالمى للملاحة بالأقمار الإصطناعية في مصر والاستراتيجيات المتعلقة بالملاحة الجوية تم تلاها مناقشة عامة اشترك فيها الحضور.

الجلسة المسائية والتى أستكملت مناقشة التطبيقات الآخرى فى هذا المجال استهلها السيد الدكتور مستشار وزير النقل بمحاضرة عن النقل في مصر ثم تلاها محاضرة هامة القاها الاستاذ الدكتور/ رفعت رشاد رئيس مجلس ادارة الجمعية العربية للملاحة بعنوان "GNSS in maritime and education " وقد تضمنت المحاضرة أهمية ودور تطبيق النظام العالمى للملاحة بالاقمار الإصطناعية في الملاحة البحرية واهتمام التعليم البحرى في مصر بالملاحة بالأقمار، ثم انتهت المحاضرات المسائية بمحاضرة للسيدة / انتونيللا دي فازيواوضحت خلالها الخدمات المختلفة التي يقدمها النظام الأوروبي للملاحة بالأقمار الصناعية GNSS/EGNOS من خلال الأقمار الصناعية "جاليليو"، حتى يتم عمل اسقاط على الاحتياجات الفعلية التى تتطلب تنفيذ تطبيقات وخدمات نظام EGNOS في مصر ثم بدأت المناقشات العامة وتبادل الآراء والتي استمرت لأكثر من ساعتين تقريباً شارك فيها الحضور بآراء بناءة وحيوية على الصعيدين المحلى والإقليمي، وانتهت ورشة العمل بكلمة من السيد رئيس الشركة الوطنية لخدمات الملاحة الجوية شكر فيها الحضور المشاركين في ورشة العمل.

ورشة عمل لمناقشة أهمية مشروع خدمات الملاحة بالأقمار الصناعية الأوروبية E-GNSS/EGNOS

غرق ناقلة البترول "بريستيج M/T Prestige"

إعداد

الربان/ سامح قبارى راشد

عضو هيئة التدريس

بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

وعضو الجمعية العربية للملاحة

لاشك أن حوادث ناقلات البترول يترتب عليها آثار بيئية خطيرة ومدمرة تحتاج الى سنوات طويلة من الجهد وبذل الأموال لإزالتها، بالإضافة إلى الخسائر في الأرواح والخسائر المادية والجهد المبذول سواء من الحكومات او الأفراد لإزالة أو تقليل الآثار التى خلفتها هذه الحوادث، ولتقدير مدى أهمية الاهتمام الدولي برفع مستوى سلامة التشغيل لهذه النوعية من السفن يجب الوضع في الاعتبار أن حوالي 395 مليون طن من البترول ومشتقاته يتم نقلها سنوياً بواسطة 800 ناقلة تمر في مناطق البحر الأبيض المتوسط التى تطل عليها الدول الأوربية فقط "Euro-Mediterranean region"

وهناك حوادث شهيرة وضعت تحت الضوء ومازالت البيئة البحرية تعانى من ما خلفته هذه الحوادث من آثار كارثية مثل حادث ناقلة البترول "Exxon Valdez" وغيرها .

ناقلة البترول "بريستيج"

تم الإنتهاء من بناء سفينة نقل البضائع الصب السائلة، "بريستيج" عام 1976م بواسطة ترسانة بناء السفن اليابانية " هيتاشي Hitachi Shipbuilding and Engineering Co"، والسفينة مملوكة لشركة " Mare Shipping Inc" ويقوم بإدارتها شركة "Universe Maritime Ltd, Greece" باليونان – ترفع السفينة علم البهامز "Bahamas"، وميناء التسجيل "Nassau" كما أنها صممت من طراز " Aframax single-hulled oil tanker- Category 1"· حمولة السفينة الصافية Deadweight 81,589 tones، الحديد المستخدم في بناء بدن السفينة من النوع " Mild steel," والسفينة تخضع لمتطلبات وشروط البناء الدولية من خلال برنامج اتحاد الاياكس"IACS Enhanced survey program "·

الطول الكلى للسفينة " LOA 243.5 m " - أقصى غاطس "14Meter"- السرعة المتوسطة " 15.4 kts "، في بداية عمل السفينة كانت ناقلة للنفط الخام، ثم بعد ذلك تم تعديلها لتكون صالحة لنقل النفط الخام والمشتقات البترولية، وقد صممت تنكات السفينة بتقنية تمنع أو تقلل من تسريب الزيت عند حدوث تصدعات في البدن خارج السفينة نتيجة شحط أو تصادم، من خلال خاصية الضغط الهيدروستاتيكى الناتج عن ماء البحر من الخارج إلى الداخل hydrostatic pressure from the seawater

حادث السفينة

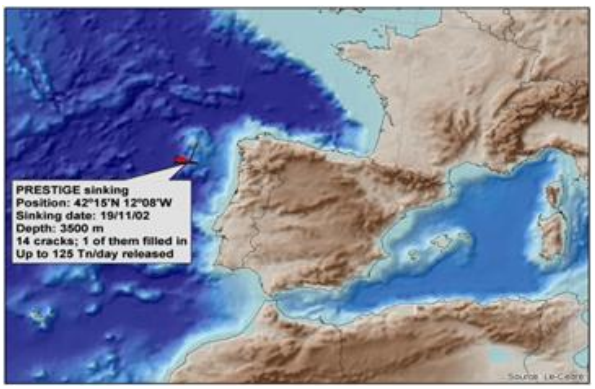
حادث ناقلة البترول "بريستيج" أحد أهم الأمثلة على حوادث الإنهيار الكامل في بدن السفينة، وعدم الصمود أمام أمواج البحر التى تقوم بتفريغ طاقتها الهائلة حين تصطدم ببدن سفينة أصيبت بتصدعات نتيجة تأثير الإجهادات المختلفة أثناء الابحار(مجابهه الطبيعة) أو خلال عملية شحن وتفريغ البضائع.

في يوم 13 نوفمبر عام 2002م، أثناء إبحار ناقلة البترول "بريستيجّ" من ميناء "سان بطرسبرج St. Petersburg" في طريقها إلى جبل طارق وكانت تحمل ما يقرب من 77000 طن من الوقود الثقيل، تعرضت السفينة الى رياح عاتية وموج مرتفع وطقس شديد نتج عن ذلك إنهيار في الواح الجانب الأيمن عند الخزانين رقم (2) ورقم (3 wing) التى كانت فارغة أن ذاك، وبالتالي اندفعت المياه داخلها مما تسبب في بداية ميل السفينة عرضياً حتى وصل هذا الميل الى 25° في اتجاه اليمين، وقام ربان السفينة باتخاذ الاجراءات الصحيحة في الوقت المناسب قبل ازدياد حدة الميل العرضي للسفينة، بإرسال إشارة إستغاثة إلى السلطات الاسبانية وقد طلب دخول احد الموانئ للإلتجاء من البحر وانقاذ السفينة وشحنتها، ولكن ما لبث أن قوبلت بالرفض وأستمرت السفينة لساعات تتعرض لأمواج عالية تصطدم بجانب السفينة مما أدى إلى حدوث عطل بالماكينة الرئيسية نتيجة الميل، ووصلت التصدعات في ألواح الجانب الأيمن إلى 40 قدم تقريباً وبالتالي بدأ تسرب طفيف لحمولة السفينة من الوقود الثقيل إلى مياه المحيط بسبب

نظام تصميمها الذى يقلل من تسرب الزيت عند حدوث تصدعات في البدن عند منطقة الخزانات.

والجدير بالذكر أن ربان السفينة كان قد طلب من السلطات الأسبانية الدخول إلى الميناء لعمل نقل للحمولة السائلة الموجودة داخل الخزانات إلى ناقلة آخرى لإنقاذ البضائع ودخول الحوض لإصلاح السفينة، لإدحاض أى احتمال لحدوث تلوث بالزيت إلا أن السلطات الاسبانية رفضت رفضاً مطلقاً وطلبت من الربان البعد عن المياه الاقليمية الاسبانية وتم جر السفينة حوالى 120 ميل جنوباً بعيداً عن السواحل الاسبانية بحثا عن منطقة هادئة الأمواج يمكن بها إجراء عملية نقل الحمولة إلى ناقلة آخرى .

رفضت أيضاً السلطات الفرنسية دخول السفينة إلى موانيها كما رفضت السلطات البرتغالية حتى مرور السفينة في مياهها الإقليمية. عادت السفينة أمام السواحل الأسبانية بعد خضوعها للجر وذلك لمحاولة السماح لها بالدخول إلى ميناء آمن ، وفي حوالى الساعة الثامنة صباح يوم 19 نوفمبر 2002م على مسافة 133ميل بحرى شمال غرب السواحل الأسبانية، في الموقع (42° 15.6´ N 012° 08.3´W) انشطرت السفينة الى نصفين وغرقت أمام ساحل مدينة جاليسيا الاسبانية "Galician coast" في عمق يتعدى 3500 متر تحت سطح البحر، وكان قد تسرب نتيجة الانشطار حوالى 64000 طن (80%) من حمولة السفينة من الوقود الثقيل والتي بدأت فعلياً في تلوث ساحل جاليسيا "Galician coast" بالزيت الثقيل، فيما تبقى حوالى 14000 طن من حمولة السفينة في خزانات المقدمة والمؤخرة تحت سطح الماء تهدد السواحل بالتسرب وإحداث تلوث مرة آخرى .



أسباب الحادث

وبما أن السفينة غرقت فى عمق 3500 متر تحت سطح البحر، فإن أسباب بداية التصدعات التى حدثت للبدن باتت مجهولة حتى الآن، لكن تعرُض السفينة للأمواج العاتية أثناء عملية الجر أدى الى إزدياد إجهادات البدن خاصة أن بدن السفينة خضع لإصلاحات جوهرية واجراء عمليات قطع ولحام وهذا قبل 18 شهر من وقوع الحادث مما يرجح أن له تأثير سلبى على ألواح البدن وقدرة تحمله أو أن هذه الاصلاحات تركت تصدعات في البدن لم تكتشف.

وكما جاء في بعض الحسابات الرياضية لهيئة الإشراف والتصنيف الأمريكية ABS أن عزم الاجهاد الطولي في الماء الساكن "Still-water bending moment" قد وصل إلى 154% من القيمة المسموح بها وكانت قوة القص" Shear force" قد وصلت الى 93% من القيمة المسموح بها وهذا بعد حدوث التغريق لبعض خزانات السفينة المذكورة سالفاً وتفريغ عدد آخر من التنكات بواسطة طاقم السفينة، ومن خلال تحليل هذه النتائج اتضح لهيئة الإشراف أنه من الممكن أن تصمد السفينة والدليل أنها خضعت للجر ستة أيام متوالية بتسريب طفيف للزيت، ولكن نتيجة للإجهاد الإضافي الناتج من القوة الديناميكية للأمواج العالية التى تفرغ طاقتها في بدن السفينة مما تسبب في ظهور قوى إلتواء" buckling strength " جعلت ألواح السطح تصل إلى مرحلة خطيرة من الأنحناء وبالتالي لم تصمد السفينة وانشطرت إلى نصفين وغرقت.

تداعيات الحادث

خلفت كارثة ناقلة البترول "بريستيج" خسائر مادية بسبب التلوث البيئي للسواحل قد تخطت 2.2 مليار يورو هذا ما اعلنته كلاً من الحكومة "الأسبانية والفرنسية والبرتغالية" في شهر مايو عام 2003م، وكان نصيب الحكومة الأسبانية هو الأكبر على الاطلاق من الخسائر رغم أنه كان يمكن تلافى هذه الخسائر بمجرد السماح للسفينة باللجوء إلى أحد الموانئ الاسبانية، لذلك أرى أن أسباب الحادث الرئيسية تكمن في القرار غير المدروس نتائجه من العنصر البشرى كما أنه بالبحث والإحصاء لحوادث ناقلات البترول وجد أن البدن المزدوج لناقلات البترول ليس الحل الأمثل لتلافى تسرب الزيت عند حدوث تصادم أو شحط للسفينة او انهيار في البدن وتصدعات كما حدث في كارثة ناقلة البترول "بريستيج".

رواد الكشوف الجغرافية والملاحية

فاسكو دا جاما (1460 – 1524)

مكتشف الطريق إلى الهند

فاسكو دا جاما ملاح برتغالى ماهر وكان أول أوروبى يصل إلى الهند عن طريق البحر حول افريقيا، فقد قام ما بين عام 1497 وعام 1499 برحلة بحرية بثلاث سفن من البرتغال إلى الهند، وخلال تلك الرحلة ابتعدت الثلاث سفن عن البحر فى عرض البحر لمدة 95 يوماً حيث صادفتها الرياح التجارية التى كانت مواتية للرحلة.

ولقد أنشأ فاسكو دا جاما عدة قواعد إرتكاز فى ممباسا فى شرق افريقيا وفى ناتال فى الهند وساعده الملاح العربى ابن ماجد فى الوصول إلى الهند.

وقد بلغ طول ما أبحره فاسكو دا جاما 24000 ميل بحرى، وقد أوضح أن المحيط الهندى ليس بالبحر المقفول كما كان يظن الأوروبيون من زمن الإغريق.

السير فرانسيس دريك (1540 – 1596)

خدم السير فرانسيس دريك الإنجليزى بلاده كقائد بحرى أثناء حكم الملكة اليزابيث الأولى. وقد أسر السفينة الأسبانية "كاكوفيجو" التى كانت محملة بالكنوز التى بلغت عشر أطنان من السبائك الذهبية، تكفى لتغطية نفقات حرب الأربع سنوات، وخفضت بشكل كبير الضرائب على أبناء وطنه.

وهاجم دريك عام 1587 السفينة "قادس"، كما حارب"الأرمادا" الأسبانية فى عام 1588. وقد سبب "دريك" رعباً للأسبان عبر سواحل شيلى وبيرو والمكسيك حيث لازالت الأمهات فى تلك البلاد تغنى أنشودة عن استكشفات وقدره "دريك" كملاح تال لكريستوفر كولومبوس وفاسكو دا جاما وماجلان والسير فرانسيس

كونت دولا بيروز (1741 – 1788)

كان كونت "دوجين فرانسوا دو جالوب لا بيروز" مستكشفاً وضابطاً بالقوات البحرية الفرنسية خدم فيها حوالى 29 سنة، عين فى عام 1785 قائداً لرحلة لاستكشاف المحيط الهادى (الباسفيك) بهدف إيجاد طريق إلى الممر الشمالى الغربى، وأبحر كونت دولار بيروز بسفينتين هما "الأسطرلاب" و "لابوسول" إلى الشمال حتى جبل "الباس"والاسكا، ثم عبر المحيط الهادى إلى جزر هاواى ومكاو والفلبين، ثم أبحر فى بحر اليابان وتوقف فى كوريا واليابان ثم استمر فى رحلته شمالاً حتى مضيق تاتار، واكتشف ما بين جزر سخالين وهوكايدو ممراً يسمى على اسمه "مضيق لابيروز" واستمرت الرحلة الإستكشافية حتى وصلت إلى استراليا وفى عام 1788 أفردت السفن أشرعتها وابحرت من خليج بوتاى ولكنها اختفت تماما، حيث وجدت حطام سفينتين فى عام 1826 أمام سواحل جزيرة فانكورو شمال هبرديز الجديدة.

محاور مشروع تنمية محور قناة السويس

1- إستغلال موقع مصر المتميز فى دعم انسياب وتدفق التجارة العالمية، وإنشاء مراكز للتجارة العالمية الحرة فى نطاق المشروع.
2- جذب إستثمارات لمشروعات صناعية وخدمية جديدة تقوم فى أكبر نسبة لها أساساً على أيدى مصرية.
3- خلق فرص عمل مباشرة تتمثل فى الصناعات الحرة التصديرية والصناعات المغذية والتكميلية.
4- خلق مجتمعات عمرانية جديدة متكاملة.
5- دعم الإقتصاد القومى بزيادة الدخل من العملات الأجنبية نتيجة زيادة حجم التبادل التجارى داخل قطبى قناة السويس.
6- تحول مصر إلى مركز إقتصادى ولوجيستى عالمى صناعى وتجارى مؤثر فى التجارة العالمية مما يعود بالنفع وينعش الإقتصاد والدخل القومى المصرى.
7- زيادة معدل دخل قناة السويس من العملة الصعبة والذى يصب فى خزانة الدولة مباشرة مما يساهم فى ازدهار الإقتصاد القومى المصرى.
8- زيادة فرص العمل للشباب المصرى وخاصة أبناء مدن القناه وأبناء محافظات سيناء والمحافظات المجاورة وأبناء الشعب المصرى.

برنامج دبى للفضاء

يعد برنامج دبى للفضاء مبادرة رائدة تقوم على تنفيذها وإدارتها مؤسسة الإمارات للعلوم والتقنية المتقدمة بهدف النهوض بمستوى علوم الفضاء.

تعد دبى سات-1 أول قمر إصطناعى للإستشعار عن بعد لدولة الإمارات العربية المتحدة. ومن أحدث أنماط الأقمار الإصطناعية الصغيرة، وقد تعاون على تطويره علماء ومهندسون إماراتيون فى المؤسسة مع مؤسسة "ساتريك انشياتيف" فى كوريا الجنوبية. ويهدف البرنامج إلى توفير معلومات فضائية دقيقة عن الكوارث الطبيعية مثل رصد ومتابعة العواصف الرملية والفيضانات والزلازل وغيرها.

كذلك يساهم القمر الإصطناعى دبى سات-1 فى تنمية المناطق الحضارية والريفية، بالإضافة إلى رسم وصياغة خدمات جديدة ومتميزة للإرتقاء بمستوى البنية التحتية والعمل على تحسينها. وبعد نجاح إطلاق القمر دبى سات-1 يعمل فريق برنامج الفضاء بالمؤسسة حالياً على الإنتهاء من التصميمات الخاصة بدبى سات-2. وذلك فى إطار سعى المؤسسة إلى إطلاق كوكبة من أقمار المراقبة الأرضية لدولة الإمارات العربية المتحدة.

مؤسسة الإمارات للعلوم و التقنية EIAST

تم إنشاء مؤسسة الإمارات للعلوم والتقنية المتقدمة فى عام 2006، بمبادرة إستراتيجية من حكومة دبى سعياً لتعزيز مسيرة التنمية المستدامة والنهوض بالمستوى العلمى والتقنى وخلق بيئة علمية تنافسية تضاهى بها المؤسسات ومراكز الأبحاث العلمية الدولية. وقد كانت احدى أهم النتائج التى أفضت إليها إستراتيجية التطوير فى المؤسسة هى بناء فريق العلماء والخبراء والمهندسين الإماراتيين. وتعزيز بناء الإمكانيات العلمية والتقنية. ويعد بناء تلك القاعدة من الكوادر الوطنية بمثابة خطوة حاسمة نحو ريادة الإمارة والدولة فى مجالى العلوم والتقنية المتقدمة.

البقـــاء لله

توفي إلي رحمة الله تعالى المرحوم بإذن الله العالم البحري الجليل

اللواء بحري علوم (م) السيد محمد رفعت

أستاذ الأجيال لكثير من القادة والضباط بالقوات البحرية، وساهم بعلمه الغزير ومجهوده الكبير كعضو في الجمعية العربية للملاحة لإنتاج معجم المصطلحات الملاحية والعلوم المرتبطة بها، وكان الفقيد حجة ومرجعا للعلوم البحرية، لا يبخل بها علي أحد. تغمد الله الفقيد الكريم برحمته وأسكنه فسيح جناته مع الصديقين والشهداء وحسن أؤلئك رفيقا، وألهم آله وتلاميذه الصبر والسلوان.

وقد تولى الفقيد مراكز مرموقة سواء في القوات البحرية أو في المجال المدني:

- أول مدير لإدارة المساحة البحرية والأرصاد الجوية بالقوات البحرية
- مدرس ثم رئيس كرسي الرياضيات بالكلية البحرية
- مدير مشروع إنشاء معهد بحوث ووقاية الشواطئ بوزارة البحث العلمي
- أستاذ الرياضيات ووكيل كلية النصر للبنين (Victoria college)
- وكيل براءات اختراع وعلامات تجارية
- معيد بقسم الرياضة البحتة بجامعة القاهرة

الفقيد خلال اجتماع بالمنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ـ برنامج بيئة البحر الأحمر وخليج عدن

الفقيد مع سمو الأمير مشعل بن عبد العزيز خلال زيارته لإدارة المساحة البحرية

دليل الموانىء المصرية

"ميناء بورسعيد "

الخصائص الطبيعية للميناء

الطقس: معتدل
كثافة الماءالنسبية: 1.025جم/سم2
موسم الأمطار: شتاء
مقدار المد والجزر: 0.3 متر

وصف الميناء

الموقع: تقع على المدخل الشمالى لقناة السويس وتعتبر أحد أهم الموانىء المصرية نظراً لموقعه المتميز على مدخل أكبر ممر ملاحى عالمى (قناة السويس) وفى منتصف أكبر خط ملاحى تجارى يصل أوروبا بالشرق كما يعتبر أكبر ميناء عبور فى العالم.

ويحد الميناء من جهة البحر خط وهمى يمتد من النهاية الخارجية لحاجز الأمواج الغربى بمسافة نصف ميل بحرى ثم من هذه المنطقة إلى النهاية الخارجية لحاجز الأمواج الشرقى ومن جهة قناة السويس خط وهمى ممتد بعرض القناه من الضفة الجنوبية للقناه المتصلة ببحيرة المنزلة ومن جهة قناة بحيرة المنزلة وقنطرة السكك الحديدية.

خصائص ملاحية:

بيانات الممرات الملاحية: الممر الرئيسى بطول 8 كيلومتر وعمق 13.72 متر.

ممر التفريعة الشرقية بطول 19.5 كيلومتر وعمق 18.29 متر.

منطقة الإقتراب:

حواجز الأمواج: حيث يحمى مدخل القناة المؤدى إلى الميناء بحاجزى أمواج، الحاجز الغربى بطول 3.5 ميل تقريباً والحاجز الشرقى بطول 1.5 ميل تقريباً.

منطقة الإنتظار: تقع منطقة الإنتظار التابعة لهيئة قناة السويس بين خطى عرض 21 31 ش و 25 31 ش وخط طول 16.2 32 ق و20.6 31 ق، حيث تقف السفن فى انتظار دخولها إلى ميناء بورسعيد سواء لعبور قناة السويس ضمن قافلة الشمال للقيام بعمليات الشحن والتفريغ أو التموين أو التزويد بالاحتياجات وتنقسم منطقة الإنتظار إلى قسمين:

منطقة الإنتظار الشمالية: وهى تقع بين خطى عرض 23.4 31 ش و 24.8 31 ش وخطى طول 16.2 32 ق و 20.2 32 ق، وهى مخصصة للسفن ذات الغاطس الكبير.

منطقة الإنتظار الجنوبية: وهى تقع بين خطى عرض 21.3 31ش و 22 31ش، وخطى طول 16.2 32ق و 20.6 32ق، وهى مخصصة لاستقبال باقى السفن.

الإرشاد:

الإرشاد فى ميناء بورسعيد إجبارى ويتم بواسطة هيئة قناة السويس وتحصل عنه رسوم الإرشاد.

القطر:

توفر هيئة قناة السويس خدمات للسفن التى ترغب فى ذلك عند دخولها أو عند عبورها قناة السويس، وتمتلك هيئة قناة السويس أسطول ضخم من أحدث القاطرات البحرية التى تقوم بهذه الخدمة.

اللنشات:

1 لنش خدمة خشبى " ميناء بورسعيد2".
2 لنش خدمة فايبر جلاس " ميناء بورسعيد 3" ، الفاتح".

الخدمات والتسهيلات بالميناء:

الإمداد والتموين: تستطيع السفن الحصول على جميع احتياجاتها من المواد الغذائية الطازجة وكذلك من المياه العذبة، كما تتوافر بالميناء جميع الخدمات الطبية التى قد تحتاجها السفن، ومن مميزات بورسعيد إمكان تقديم خدمة التموينات لهذه السفن أثناء عبورها ودون حاجة للتوقف بالميناء.

إصلاح السفن:

تقوم بهذا النشاط الرئيسى فى ميناء بورسعيد ترسانة بورسعيد البحرية التابعة لهيئة قناة السويس وهى تمتلك حالياً عدد ثلاثة أحواض عائمة الأول حمولته 25000 طن، الثانى حمولته 10000 طن، والثالث حمولته 5000 طن، وهى تقدم خدماتها للسفن العابرة للقناة أو المترددة على الميناء،كما تقوم الترسانة البحرية أيضاً ببناء السفن الجديدة وهى تعتبر صناعة جديدة وحيوية تستحق الإهتمام والتطوير.

أنباء الجمعية

❖ الأعضاء الجدد

نهنىء الأعضاء الجدد بالإنضمام إلى أسرة الجمعية العربية للملاحة وهم:

1- **الأستاذ/ محمد محمود أحمد حمدى**
ضابط ثانى بحرى

2- **الأستاذ/ أحمد السيد الشاذلى**
باحث إقتصادى بهيئة قناة السويس

3- **الأستاذ/ أنس رأفت جاب الله**
باحث إقتصادى بهيئة قناة السويس

4- **الأستاذ/ أحمد محمد حسين**
باحث إقتصادى بهيئة قناة السويس

5- **المهندس/ مدحت محمود حاتم القاضى**
مدير شركة كادمار للملاحة والتجارة

6- **الربان/ يوسف أنطون توفيق**
ربان أعالى البحار

"ملاحة 2014"

"RESILIENCE GNSS"

تنظم الجمعية العربية للملاحة مؤتمرها السنوى بفندق راديسون بلو بالإسكندرية "RADISSON BLU HOTEL" فى الفترة من 1-3 سبتمبر 2014.

إجتماع الجمعية العمومية العادية لعام 2013

وفقاً للقانون رقم 84 لعام 2002 الخاص بالمؤسسات والجمعيات الأهلية واجتماع مجلس الإدارة المنعقد بتاريخ 30 يناير 2014، تم عقد إجتماع الجمعية العمومية العادية لعام 2013 يوم الثلاثاء الموافق 4 مارس 2014 الساعة السادسة مساءً بمقر الجمعية.

جدول الأعمال:

1. المصادقة على محضر اجتماع الجمعية العمومية السابق عام 2012 .
2. عرض وإعتماد تقرير مجلس الادارة عن عام 2013.
3. عرض تقرير مراقب الحسابات عن عام 2013
4. إعتماد تقرير مراقب الحسابات وإخلاء الذمة المالية لأعضاء مجلس الأدارة عن السنة المالية المنتهية فى 31 ديسمبر 2013 .
5. الموافقة على إستقالة الربان/ نائل المراسى من عضوية مجلس الإدارة وإخلاء ذمته حتى تاريخه.
6. عرض خطة النشاط عن عام 2014.
7. عرض الموازنة التقديرية لعام 2014.
8. تعيين مراقب الحسابات عن عام 2014 وتحديد أتعابه.

القرارات:

1- تم التصديق على محضر اجتماع الجمعية العمومية السابق في 26 مارس 2013.
2- اعتماد التقرير السنوي لمجلس الإدارة عن عام 2013.
3- اعتمدت الجمعية العمومية الحساب الختامي والميزانية عن عام 2013.
4- اعتمدت الجمعية العمومية تقرير مراقب الحسابات عن عام 2013 وإبراء ذمة مجلس الإدارة عن عام 2013.
5- تم الموافقة على الإستقالة المقدمه من الربان/ نائل المراسى وبالتالى فإن عدد اعضاء مجلس الإدارة يكون ثمانية أعضاء لحين تجديد عضوية المجلس عام 2015.
6- اعتماد خطة النشاط الثقافى عن عام 2014.
7- اعتماد الموازنة التقديرية لعام 2014.
8- الموافقة على تعيين الأستاذ/ أحمد مختار ابراهيم العشماوي (المجموعة الدولية للمحاسبة والمراجعة)، مراقب الحسابات عن عام 2014.