الملاح

The Navigator

العدد 89 يوليو 2014

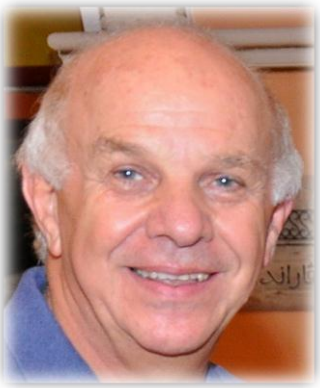
أقرأ فى هذا العدد

- كلمة التحرير..... 1
- مقال العدد..... 2
- أنباء المنظمة البحرية IMO.....4
- من هنا وهناك.....6
- لغز السفينة ماريا سيليستى.....8
- عرفان وتقدير.....11
- من أرشيف الجمعية.....12
- حادث تصادم ناقلة السيارات "تريكلر MV/ Tricolor"..... 14
- مؤتمر ملاحة 2014 16
- من أرشيف المعلومات.....20
- معبد أبو سمبل.....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
- الربان/ سامح قبارى راشد..... عضو التحرير
- أ/ دينا أسعد ..... سكرتارية التحرير

كلمة التحرير



الدكتور/ رفعت رشاد

فى قوانين نيوتن الرياضية فإن المسافة تساوى (السرعة)×(الزمن) وهذا يعنى أن العلاقة بين الزمن والسرعة علاقة عكسية فكلما زادت السرعة يجب أن يصاحبها انحسار الزمن. فكيف فى حياتنا نلحظ تقدم الزمن وبسرعة وهذا يعنى أننا اقتربنا من نهاية المشوار الذى يقطعه الإنسان فى حياته.

سرعان ما أنتهى من كتابة مقدمة تحرير إلا وأكتب غيرها وهذا يعنى إنقضاء رُبع عام آخر من رصيدنا فى الحياه. هذه المرة أكتب قبل موعد إصدار هذا العدد ولكنى أعلم ما هو مطلوب انجازه فى الفترة القادمة، ففى الاسبوع الأول من يونيو أحضر اجتماعات اللجنة الإستثنائية للملاحة فى وكالة ناساء كما أشرف بعضوية اللجنة الداعمة للملاحة بالأقمار الإصطناعية Resilient Navigation بواشنطن، كما أننا نعمل مع اللجنة التنفيذية والتى يرأسها الربان/ هشام هلال للإعداد لمؤتمر ملاحة 2014 بفندق راديسون بلو فى الأول من سبتمبر 2014، ونعمل جاهدين لجذب أوراق بحثية مميزة وعدد مناسب من المشاركين والعارضين بالمؤتمر، كما نأمل أن تدعمنا الشركات والهيئات التى تهتم بالنقل البحرى والملاحة فى مصر.

كما أننا بصدد إعداد مشروع آخر بدعم من مؤسسة ساويرس للتنمية الإجتماعية ليستمر نشاطنا فى تدريب وتوظيف البحارة بالسفن المصرية والأجنبية.

وفى مطلع هذا الشهر أهنىء أعضاء الجمعية وقُراء هذه النشرة بحلول شهر رمضان المبارك، هذا وقد تحدد يوم السبت الموافق 19 يوليو 2014 موعد الإفطار السنوى للأعضاء وأصدقائهم وضيوف الجمعية، والذى سيقام فى منتجع أكاسيا بالحديقة الدولية "سنيور كلوب" بجوار حمام السباحة. كل عام وأنتم بخير وإلى أن نلتقى أتمنى للجميع النجاح والوفيق.

مقال العدد

النظام الأوروبى للملاحة بالأقمار الإصطناعية "جاليليو Galileo"

إعداد الدكتور/ رفعت رشاد
رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة

1- مقدمة عن الملاحة بالأقمار الإصطناعية:

الملاحة باستخدام الأقمار الملاحية نموذج جديد للملاحة الراديوية، حيث يقوم جهاز المستقبل بإستقبال الإشارات الملاحية المنبعثة من عدة أقمار ملاحية فضائية وحساب إحداثيات الموقع ومقدار السرعة وبيان الوقت الصحيح. ولتحقيق ذلك يقيس مستقبل المستخدم المسافة بينه وبين القمر الملاحى ويتم تحديد مسافة كل قمر ملاحى بقياس الزمن الذى تقطعه الإشارة المذاعة من القمر حتى وصولها للمستقبل.

2- مشروع النظام الأوروبى جاليليو Galileo :

هو مبادرة من الإتحاد الأوروبى (EU) بالتعاون مع وكالة الفضاء الأوروبية (ESA) لإنشاء نظام ملاحى أوروبى بإستخدام الأقمار الصناعية الفضائية مماثلاً ومشابهاً لأنظمة الملاحة الحالية.

ويشمل مشروع جاليليو إقامة وتشغيل وتطوير نظاماً عالمياً مستقلاً للملاحة بالأقمار الإصطناعية يخضع بالكامل لإرادة مدنية. يضمن لأوروبا توفير كافة الإستخدامات الملاحية فى كل الأوقات دون إنقطاع. ويمثل نظام جاليليو المرحلة الأوروبية الثانية فى تكنولوجيا الملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS-2). وقد كانت المرحلة الأولى (GNSS-1) هى إقامة نظام (EGNOS).

(European Geostationary Navigation Overlay Service)

وقد أفاد نظام EGNOS فى تحسين أداء وإعتمادية نظم الملاحة GPS الأمريكى و Glonass الروسى. وقد تم إنشاء نظام Egnos بمساعدة المفوضية الأوروبية (E.C) ووكالة الفضاء الأوروبية (ESA)، ويوروكونترول.

ويتضمن التخطيط المستقبلى تطوير وتكامل نظام Egnos مع جاليليو وتأكيد الإستمرارية (Continuity) وصحة الأداء (Integrity) ودعم التكنولوجيا المستخدمة للبنية الأساسية للنظام.

وسيتكون نظام جاليليو من 24 إلى 30 قمراً تم إطلاق أربعة أقمار منها حتى نهاية 2013 تذيع إشارات ملاحية لكافة إنحاء العالم وتدور فى مدارات متوسطة حول الأرض (Medium Earth Orbits) (MEO) على إرتفاع 23 ألف كم. بالإضافة إلى 3 أقمار (Geostationary Sat.) للإتصالات ذات مدار ثابت حول الأرض.

وتتكون البنية الأرضية لنظام جاليليو من شبكة من محطات المراقبة والتحكم موزعة حول العالم والتى سترسل أيضاً بيانات حول صحة الأداء (Integrity) ونظام جاليليو مصمم على أساس التوافق من نظام (GPS) ويسمح بتحقيق التعزيز (Augmentation) وفقاً للخدمة المطلوبة للمنطقة.

3- مستويات الخدمة:

- الخدمة الأساسية لتحديد الموقع وأعمال الملاحة وهى متاحة للكافة مجاناً.
- الخدمة المحكومة بالضمان Controlled Access Service (CAS) التى سيتم السماح بها مقابل اشتراك مع ضمان الإتاحية (Availability) والمسئولية (Liability) عن صحة تحديد الموقع وهى للأعضاء المسجلين فقط وبالشروط المتبعة فى الحصول على هذه الخدمة.
- الخدمة المحكومة لإستخدام السلطات والمؤسسات العامة فى مجالات الأمن والسلامة والتطبيقات الحرجة التى تحتاج إلى تأكيد صحة ودقة الأداء لضمان السلامة.
- خدمة السلامة بالتنسيق مع نظام البحث والإنقاذ.

4- تطبيقات نظام جاليليو:

4-1 سوق المبيعات:

إن حجم الطلب بسوق الملاحة (بإستخدام الأقمار الفضائية) حجم ضخم ليس فقط بالنسبة لكميات الطلب على الأجهزة - بل فى تنوع الخدمة والطلب عليها. وعلى سبيل المثال يقدر السوق الأوروبى لمبيعات أجهزة الملاحة بالأقمار الصناعية عام 2025 بما يساوى 88 بليون يورو. والطلب على الخدمات بما يساوى 112 بليون يورو. وتقدر صادرات أوروبا من صناعة الأجهزة لنظام جاليليو بحوالى 70 بليون يورو. وستستمر الزيادة فى الطلب بصفة مستمرة لمدة طويلة مما سيمكن أوروبا من المشاركة بنجاح فى سوق التكنولوجيا المتقدمة أحد أكبر الأسواق الواعدة.

4-2 تطبيقات السير بالطرق البرية:

تواجه حركة السير بأوروبا أعداداً متزايدة مستمرة من السيارات. وزاد الطلب على وسائل النقل البرى والإنتقال مما دعى إلى الحاجة لوجود نظام متطور للمرور والسير بإستخدام الملاحة بالأقمارالإصطناعية وتحديد الموقع بالإضافة إلى نظم الإتصال والبيانات المكملة.

وفى نظام إدارة السير البرى يتلقى قائد المركبة بيانات متجددة عن حركة المرور وأحوال الطقس يزود بها النظام الملاحى بالمركبة إضافة إلى قاعدة البيانات الأساسية والخريطة الإلكترونية ومخطط الرحلة وتظهر الشاشة خط السير المقترح والسرعة المثلى وتتجدد البيانات مع تقدم الرحلة.

إن إدارة أسطول المركبات البرية سواء العامة أو الخاصة سيمكن القائمين على إدارتها من مراقبة سيرها وتخطيط وجدولة مساراتها وتحقيق التشغيل الأمثل بإستخدام خدمات نظام جاليليو الملاحية.

وفى حالات الطوارىء والمواقف الحرجة والإستغاثة فإن إذاعة الموقف المحدد بإستخدام نظام جاليليو إلى مراكز الإسعاف والإنقاذ بمثل إضافة هامة للسلامة وسوف تكون هذه الأجهزة أساسية فى تجهيز سيارات المستقبل القريب.

3-4 جاليليو للطيران المدنى:

إن استخدام الملاحة بالأقمار الفضائية بالإضافة إلى نظام إتصالات مناسب سيحقق خطاً للطيران الأمثل والأقصر وطرقاً ملاحية مبسطة تتيح دخولاً أسرع عند الوصول إلى المطارات. وبصفة عامة سيزيد من كفاءة إقتصاديات تشغيل الطائرات. بالإضافة إلى ذلك فإن نظام جاليليو سينظم عمليات الإقتراب النهائى للهبوط بمعظم المطارات وفقاً لمتطلبات (CAT-1) مما يدعم سلامة الطائرات وركابها كما سيقلل بشكل واضح التجهيزات الأرضية بالمطارات وتكلفتها.

4-4 جاليليو والملاحة البحرية:

وفى المجال البحرى فإن تطبيقات الملاحة بإستخدام الأقمار الملاحية عامة ونظام جاليليو بصفة خاصة ستوفر سلامة الملاحة فى جميع مراحل الرحلة البحرية حتى الإقتراب من الموانىء وإمكانيات التراكى. بالإضافة إلى ذلك فسيستخدم جاليليو فى متابعة حركة الحاويات خلال مراحل النقل المتعدد الوسائط وفى نظم الإستغاثة والبحث والإنقاذ البحرى وكذلك فى عمليات صيد الأسماك لسفن الصيد.

5-4 جاليليو والسكك الحديدية:

إستخدام نظام جاليليو فى تشغيل ومراقبة وإدارة حركة القطارات وحركة الإشارات المصاحبة لسيرها سيكون له فائدة ملموسة فى إقتصاديات وسلامة التشغيل.

6-4 جاليليو والتطبيقات الآخرى المتنوعة:

فى مجال الزراعة ستستخدم الملاحة بالأقمار الإصطناعية وتحديد الموقع للتحكم فى عمليات التسميد ورش المبيدات مما سيقلل من نفقاتها ويعظم من انتاجها وهى تكنولوجيا الزراعة المحكمة.
كما سيلعب نظام جاليلو دوراً هاماً فى مجال التنقيب والبحث البحرى البعيد عن الشاطىء (Offshore) والتشغيل وخدمة المنصات البحرية، وكذلك سيستخدم بشكل واسع فى تكنولوجيا المساحة البحرية والبرية المتقدمة. وبإستخدام النظم الفرقية والتنمية (Augmentation) سيكون فى الإمكان إكتشاف دقائق التغيرات المليمترية مثل حدوث تشققات فى جسم السدود المائية مثلاً أو المناجم أو القشرة الأرضية.

كما سيستخدم نظام جاليليو (كباقى نظم الملاحة بالأقمار الفضائية) كمرجع للتوقيت الدقيق وضبط الوقت الفائق الدقة وهو مجال هام لتحقيق التناسق بين نظم الإتصالات والترددات المختلفة ويخدم الشركات والمرافق التى تحتاج لمعلومات الوقت المحكم الدقيق وكذلك الخدمات الفردية بالتليفون المحمول المجهزة بمستقبل تحديد الموقع.

5- المكاسب المباشرة والغير مباشرة التى تعود على المجتمع الأوروبى:

أولاً: مبيعات الأجهزة:

من المنتظر أن تحقق مبيعات الأجهزة المتنوعة عوائد إقتصادية للمنتجين والموردين والمستخدمين لها ليس فقط بالنسبة للعائد المادى بل إنتاج السلعة أو الخدمة سيحقق مكاسب غير مباشرة كثيرة.

والمتوقع أنه بحلول عام 2025 ستحقق نظم الملاحة بالأقمار الإصطناعية مكاسب إجمالية تقدر بحوالى 135 بليون يورو وخلق 146 ألف فرصة عمل نتيجة لنشاط سوق المبيعات بأوروبا. وهو ما يمثل زيادة حوالى 47 بليون يورو و 80 ألف فرصة عمل بالمقارنة فى حالة إنفراد نظام GPS بالسوق كله.

ثانياً: خدمات القيمة المضافة (Value added):

تتناسب حجم سوق الخدمات المضافة وفقاً لمبيعات الأجهزة الخاصة بها ويزداد الحجم الكلى للعائد الإقتصادى إلى 125 بليون يورو فى وجود كل من نظامى GPS و Galileo بينما تكون 82 بليون فقط عندما ينفرد نظام GPS بالسوق أى أن نظام جاليليو سوف يحقق عائداً يقدر ب 43 بليون يورو إضافة إلى العديد من فرص العمل بأوروبا.

ثالثاً: العائد الإجتماعى:

سيوفر نظام جاليليو مكاسب إجتماعية أوسع نطاقاً وأكثر من العائد التجارى للمنتج والمستخدم. ويختلف أساس العائد الإجتماعى وتكلفته عن العائد التجارى وتكلفته.
فعلى سبيل المثال فإن تأثير إزدحام حركة المرور وتكلفة تلوث البيئة وهى أمور محسوسة إلا أنها ذات تأثير وقيمة مباشرة وغير مباشرة فى تسعير النقل ومدة السفر واستهلاك الوقود بالإضافة إلى إنسياب حركة المرور وسلامة الأرواح. وسوف يكون الوسيلة الفعالة لتخفيض التكلفة وزيادة السلامة والمحافظة على البيئة. وسوف تنخفض التكلفة الإجمالية لحركة السير على الطرق الأوروبية بحوالى 200 بليون يورو بالإضافة إلى الحد من الإزدحام وتلوث البيئة وحوادث الطرق.

رابعاً: البعد السياسى لنظام جاليليو:

تعتبر أوروبا أن نظام جاليليو سيعطيها حق المشاركة فى إدارة حركة المرور العالمية بوسائطها المختلفة وعلى وجه خاص فى إدارة الخدمات الطارئة والإغاثة، كما أنه سيكون نظامها المستقل الذى تمتلكه وتديره إدارة مدنية. وستقوم نظم الملاحة بالأقمار الإصطناعية بدور مستقبلى فعال فى نظام الإتصالات والمعلومات.

إن جاليليو هو الوسيلة لدخول أوروبا ومشاركتها فى السوق العالمى الضخم للأجهزة والخدمات الملاحية التى تسيطر عليه حتى الآن الشركات الأمريكية وحدها.

أنباء المنظمة البحرية IMO

إعداد اللواء بحرى أ. ح

الدكتور/ سميح أحمد إبراهيم

رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة سابقاً

دخول التعديلات علي اتفاقية حماية الأرواح في البحر، ومعاهدة منع التلوث حيز التنفيذ اعتبارا من أول يناير 2014
SOLAS, MARPOL amendments entered into force on 1 January 2014

تغطي التعديلات سلامة ركاب السفينة (فيما يتعلق بالعودة الآمنة إلى الميناء بعد وقوع إصابات نتيجة التغريق بالمياه؛ والاختبارات الخاصة بالإسقاط الحر لقوارب النجاة، والحد الأدنى من مستويات التطقيم الآمنة، وحظر مزج البضائع الصب السائلة على متن السفينة؛ والملحق III لمعاهدة منع التلوث المنقحة؛ ومنطقة مراقبة الانبعاثات في البحر الكاريبي للولايات المتحدة؛ والمنطقة الموسمية الشتوية قبالة الطرف الجنوبي لأفريقيا.

التعديلات علي معاهدة "حماية الأرواح في البحر" مايو 2012
2012 May SOLAS amendments

تشمل التعديلات علي معاهدة حماية الأرواح في البحر التي دخلت حيز التنفيذ في أول يناير 2014 ما يلي:

- تعديل التعليمات II-1/8-1 لمعاهدة حماية الأرواح في البحر، لإدخال متطلب إلزامي لسفن الركاب الجديدة سواء بأجهزة الكمبيوتر للتوازن على متن السفينة أو الدعم المؤسس على البر، وذلك بغرض توفير المعلومات التشغيلية لربان السفينة للعودة الآمنة إلى الميناء بعد وقوع إصابات نتيجة التغريق بالمياه،
- تعديل التعليمات III/20.11.2 لمعاهدة حماية الأرواح في البحر فيما يتعلق بالاختبارات الخاصة بالإسقاط الحر لقوارب النجاة، التي تتطلب وجوب أن تعمل التجارب التشغيلية لنظم بالإسقاط الحر لقوارب النجاة أما بإطلاق الإسقاط الحر مع تواجد طاقم التشغيل فقط على متن السفينة أو عن طريق محاكاة الإطلاق؛
- التعديل الخاص بالباب الخامس من معاهدة حماية الأرواح في البحر لإضافة تعليمات جديدة V/14 تتعلق بتطقيم السفينة، لوضع مستويات دنيا للتطقيم الآمن تابعة لإجراءات شفافة، مع الأخذ في الاعتبار التوجيهات التي اعتمدتها المنظمة البحرية الدولية (قرار الجمعية العمومية A.1047(27) بشأن المبادئ الدنيا للتطقيم الآمن)، مع إصداروثيقة مناسبة للحد الأدنى للتطقيم الآمن أو ما يكافئه كدليل لضرورة الأخذ في الاعتبار الحد الأدنى للتطقيم الآمن،
- التعديل للباب VI من معاهدة حماية الأرواح في البحرلإضافة تعليمات جديدة VI/5-2، تحظر مزج البضائع الصب السائلة خلال الرحلة البحرية وحظر عمليات إنتاج على متن السفن،
- تعديل الباب VII من معاهدة حماية الأرواح في البحرلتحل محل التعليمات رقم 4 بشأن الوثائق التي تغطي نقل المعلومات المتعلقة بنقل البضائع الخطرة في شكل حزم وشهادة تعبئة الحاويات/المركبات،
- تعديل التعليمات XI-1/2 بشأن تعزيز أعمال المسح، لجعل المدونة الدولية بشأن البرنامج المعزز للتفتيش أثناء مسح ناقلات الصب وناقلات البترول إلزاميا، لسنة 2011 (جعلها إلزامية في "برنامج معزز لعمليات التفتيش" خلال الدراسات الاستقصائية لناقلات الصب وناقلات النفط، لعام 2011 (مدونة ESP 2011، والقرار A.1049(27).

تعديلات أكتوبر 2010 علي معاهدة منع التلوث
2010 October MARPOL amendments

تتضمن التعديلات علي معاهدة منع التلوث التي دخلت حيز التنفيذ في أول يناير 2014 الملحقMARPOL Annex III الخاص بالتعليمات لمنع التلوث بالمواد الضارة المنقولة بحرا في شكل حزم، لتشمل التغييرات على الملحق لكي تتوافق مع التحديث التالي للمدونة الدولية البحرية للبضائع الخطرة International Maritime Dangerous Goods (IMDG) الإلزامية، الذي يحدد وجوب شحن البضائع وفقا للأحكام ذات الصلة. وأصبحت منطقة البحر الكاريبي للولايات المتحدة للسيطرة على الإنبعاث Sea Emission Control Area (ECA). Caribbean (أكسيد الكبريت(SOX وأكسيد النيتروجين (NOX) . ومواد معينة (PM) حيز التنفيذ، ضمن الملحقAnnex VI لمعاهدة منع التلوث اعتبارا من أول يناير 2014، الذي جلب ضوابط أكثر صرامة على انبعاثات أكسيد الكبريت(SOX) ، وأكسيد النيتروجين (NOX) ، ومواد معينة (Particular Matters PM) بالنسبة للسفن التجارية في بعض المياه المتاخمة لسواحل بورتوريكو Puerto Rico ، وجزر Virgin التابعة للولايات المتحدة.

كما تم تعيين منطقة البحر الكاريبي للولايات المتحدة للسيطرة علي الإنبعاث وفقا للتعديلات علي معاهدة منع التلوث MARPOL التي اعتمدت في يوليو 2011. وهناك الآن أربع مناطق معينة للسيطرة علي الإنبعاث ECAs سارية المفعول على الصعيد العالمي وهي: منطقة البحر الكاريبي للولايات المتحدة للسيطرة علي الإنبعاث، ومنطقة أمريكا الشمالية للسيطرة علي الإنبعاثthe North American ECA، ومناطق السيطرة علي أكسيد الكبريت the sulphur oxide ECAs في منطقة بحر البلطيق ومنطقة بحر الشمال in the Baltic Sea area and the North Sea area.

كما تم نقل المنطقة الموسمية الشتوية إلي الجنوب تحت التعديلات على بروتوكول المعاهدة الدولية لخطوط التحميل International Convention on Load Lines (LL Protocol) وفقا للتعليمات رقم 47 من بروتوكول عام 1988 لهذه المعاهدة لسنة 1966 التي بموجبها نقل المنطقة الموسمية الشتوية لأكثر من 50 ميل جنوب الطرف الجنوبي لأفريقيا، حيث دخلت تلك التعديلات حيز التنفيذ اعتبارا من أول يناير 2014.

الجمعية العمومية لمنظمة البحرية الدولية تعتمد خطة المراجعة الإلزامية

IMO Assembly adopts mandatory audit scheme

اعتمدت "المنظمة البحرية الدولية"، في اجتماع دورتها الثامنة والعشرين في لندن، القرارات الرئيسية والتعديلات المتعلقة بمخطط المراجعة الإلزامية للمنظمة، مما يمهد الطريق للمخطط للدخول في حيز التنفيذ بحلول عام 2016 بمجرد إدخال تعديلات على الأدوات الإلزامية حيز التنفيذ. وينظر إلي مخطط المراجعة الإلزامية علي أنها أداة رئيسية لتقييم أداء الدول الأعضاء في الوفاء بالتزاماتها ومسؤولياتها كدول العلم، والميناء، والدول الساحلية بموجب معاهدات المنظمة البحرية الدولية ذات الصلة، ومن ثم تقديم المساعدات اللازمة، عندما يطلب ذلك منهم، وللوفاء بالتزاماتها على نحو كامل وفعال. وقد اعتمدت الجمعية العامة "مدونة أدوات تنفيذ المنظمة البحرية الدولية (III Code)، الذي يوفر معياراً عالمياً لتمكين الدول للوفاء بالتزاماتها كدول العلم، والميناء و/أو الدول الساحلية؛ وإطار العمل وإجراءات خطة المراجعة للدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية؛ وقائمة الإلتزامات غير الحصرية لعام 2013 بموجب الأدوات ذات الصلة للمدونة III (III Code)، والقرار بشأن الترتيبات الانتقالية من المخطط التطوعي إلي الإلزامي.

كما اعتمدت الجمعية أيضا إدخال تعديلات علي المعاهدة الدولية لخطوط التحميل لعام 1966؛ والمعاهدة الدولية لقياس حمولة السفن لعام 1969؛ والمعاهدة بشأن اللوائح الدولية لمنع التصادم في البحر لعام 1972، بصيغتها المعدلة، لجعل استخدام المدونة III (III Code) إلزامية في مراجعة الدول الأعضاء لتحديد كيفية إعطائها التأثير الكامل والتام لأحكام تلك المعاهدات التي هي أطراف فيها.

وفي أعقاب ذلك، تتوقع المنظمة ، خلال عام 2014، اعتماد مسودة تعديلات مماثلة (التي سبق ووافقت عليها لجنة السلامة البحرية (MSC) ولجنة حماية البيئة البحرية (MEPC) علي المعاهدة الدولية لسلامة الأرواح في البحر، لعام 1974، بصيغتها المعدلة؛ وعلي بروتوكول عام 1988 المتعلق بالمعاهدة الدولية لخطوط التحميل، لعام 1966؛ والمعاهدة الدولية بشأن معايير التدريب، ومنح الشهادات، وأعمال النوبة للعاملين بالبحر، لعام 1978، بصيغتها المعدلة، والملاحق من الأول إلى السادس من المعاهدة الدولية لمنع التلوث من السفن، لعام 1973، بصيغتها المعدلة، والبروتوكول الخاص بها لعام 1978 وفقا للتعديلات التي تمت وفقا لبروتوكولها لعام 1997،الملحق بها. ولسوف يشكل التصديق علي مختلف تلك التعديلات، ودخولها حيز التنفيذ الأساس لوضع خطة مراجعة مؤسسية.

كما اعتمدت الجمعية العمومية للمنظة البحرية الدولية الخطة الإستراتيجية المحدثة، وخطط العمل العالية المستوى، والميزانية المبنية علي النتائج المتعلقة بها للسنة المالية 2014- 2015. كما وافقت الجمعية العامة ميزانية قدرها 64,304,000 £ (جنيه استرليني) للسنة المالية 2014-2015، تتألف من اعتماد مبلغ 31,686,000 £ (جنيه استرليني) لعام 2014 و32,618,000 £ (جنيه استرليني) لعام 2015. وبناء علي اعتماد القرارات، اعتمدت الجمعية العمومية عددا من القرارات المقدمة من مختلف لجان المنظمة البحرية الدولية، ومن الدورة الإستثنائية" السابعة والعشرين للمجلس. والموضوعات التي تغطيها هذه القرارات تشمل الآتي:

- منع وقمع القرصنة والسطو المسلح ضد السفن، والإتجار البحري غير المشروع في خليج غينيا،
- مبادئ توجيهية بشأن حفظ وجمع الأدلة عقب إدعاء وقوع جريمة خطيرة على متن سفينة أو في عقب الإبلاغ عن شخص مفقود من سفينة، وتقديم الرعاية، خاصة الرعاية الطبية للأشخاص المتأثرين،
- تنقيح المبادئ التوجيهية بشأن تنفيذ المدونة الدولية لإدارة السلامة (ISM) بواسطة الإدارات البحرية،
- تنقيح المبادئ التوجيهية لهيكل نظام متكامل للتخطيط المتكامل للطوارئ، لمواجهة حالات الطوارئ على متن السفن،
- مبادئ توجيهية لمساعدة المحققين في تنفيذ مدونة تحقيق الإصابات.
- المعاملة العادلة لأفراد الطاقم فيما يتعلق بإجازة البر، وإمكانية الوصول إلى التسهيلات التي تقدم من البر،
- توصيات للتدريب وإصدار الشهادات للعاملين على الوحدات البحرية المتنقلة في المناطق البعيدة عن الشاطئ Mobile Off Shore Units (MOUs)،
- تطبيق المعاهدة الدولية لمراقبة وإدارة مياه الصابورة والرواسب للسفن، لعام 2004،
- الدخول حيز التنفيذ لاتفاقية "كيب تاون" 2012 لتنفيذ أحكام بروتوكول Torremolinos لعام 1993 المتعلق بالمعاهدة الدولية Torremolinos بشأن سلامة سفن الصيد، لعام 1977،
- تنفيذ المعاهدة بشأن تسهيلات حركة المرور البحرية الدولية the Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL)،
- التطبيق الطوعي لمخطط المنظمة البحرية الدولية لرقم تعريف سفن الصيد ذات الحمولة الكلية من 100 طن فأعلى،
- إدخال تعديلات على المبادئ التوجيهية لأعمال المسح بموجب الأسلوب المنسق للمسح وإصدار الشهادات the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC);
- المبادئ التوجيهية لتحديد المناطق الخاصة الخاضعة للمعاهدة الدولية لمنع التلوث،
- تعديلات المعاهدة الدولية لخطوط التحميل، لعام 1966 (1966 LL Convention) لنقل المنطقة الموسمية الشتوية لأكثر من 50 ميل جنوب الطرف الجنوبي لأفريقيا،
- توصية بشأن الاستخدام بشكل كاف للمرشدين المؤهلين للعمل في أعالي البحار في بحر الشمال والقنال الإنجليزي و Skagerrak، وفي بحر البلطيق،
- توصية بشأن استخدام السفن الوطنية في تطبيق الاتفاقيات الدولية.

من هنا ..... وهناك

إعداد

هيئة تحرير نشرة الملاح

مكوك الفضاء ديسكفري ينطلق في آخر رحلة

أطلق مكوك الفضاء الامريكي ديسكفري من قاعدة كنيدي في آخر رحلاته إلى الفضاء، واطلق المكوك في سماء صافية فوق ولاية فلوريدا، وفي رحلة تستغرق 11 يوما سينقل المكوك غرفة تخزين جديدة وانسان آلي متطور إلى المحطة الفضائية الدولية. وهناك رحلتان آخريان مقررتان للمحطة يقوم بهما المكوكان أنديفور وأتلانتيس وتحاول وكالة الفضاء الأمريكية (ناسا) الإنتهاء من ذلك في الأشهر القادمة وبعد ذلك سيتم إحالة أسطول المكوكات الفضائية إلى المتحف. وكالعادة، تجمعت حشود على كل الطرق المؤدية إلى مركز ناسا وعلى الشواطئ القريبة في فلوريدا ليشهد الجميع لحظات تاريخية.

ويعد المكوك ديسكفري "قائد الاسطول" وأصبح محل ثقة للطيران بعد حوادث المكوكين تشالنجر وكولومبيا. أطلق المكوك للمرة الاولى عام 1984، وتلك الرحلة رقم 39 له، وحين يعود إلى الأرض في غضون أسبوعين سيكون قطع مسافة 230 مليون كم في تاريخه وهي مسافة تتجاوز كثيراً المسافة بين الأرض والشمس (149 مليون كم).

ومع إحالة المكوكات للتقاعد، سيسافر رواد الفضاء الأمريكيون إلى المحطة الفضائية الدولية على متن مركبات الفضاء الروسية سويز حتى منتصف العقد الحالي. وتأمل العديد من الشركات الأمريكية في أن تتعاقد مع ناسا لتوفر لها مركبات فضائية جديدة أكبر وربما تصل إلى أبعد من المحطة الفضائية.

ويقود الرحلة الأخيرة لديسكفري ستيف ليندسي وطيار المكوك اريك بو، ومعهما خبراء الرحلة الفين درو ومايكل بارات ونيكول ستوت وستيف بوين. وسيحمل المكوك وحدة ليوناردو من صنع ايطالي والتي تستخدم كصندوق تخزين الإمدادات، وغالباً ما تعود مع المكوك إلا انها هذه المرة ستترك في المحطة الفضائية لتوفر مساحة تخزين إضافية. وفي الوحدة هذه المرة الإنسان الآلي المتطور، شبيه الإنسان والمسمى روبوت2 ، وهو أول إنسان آلي من نوعه يصل الفضاء.

ناسا ترصد أول كوكب صخري خارج النظام الشمسي

رصدت مركبة فضائية تابعة لوكالة الفضاء والطيران الأمريكية "ناسا" أول كوكب صخري خارج النظام الشمسي وأصغر الكواكب المكتشفة حتى اللحظة. وأكد العلماء أن مركبة الفضاء الأمريكية "كيبلر" رصدت الكوكب الذي أطلق عليه اسم "كيبلر – 10 بي"، وهو أول كوكب صخري أو مشابه للأرض يرصد في التاريخ وأول كوكب ترصده المركبة منذ إطلاقها في السادس من مارس عام 2009.

وأكد تحليل بيانات، جرى جمعها على مدى ثمانية أشهر، أن قطر هذا الكوكب أكبر بـ40% من قطر كوكب الأرض. وذكرت "ناسا" أن "كيبلر – 10 بي" لا تتوفر فيه مقومات الحياة، إذ إن حجمه وتكوينه الصخري يزيدان من احتمالات كونه كوكباً غازياً واحتوائه الماء السائل. وأكدت الوكالة ان الكوكب يقع على مسافة قريبة للغاية من محوره ويبعد بأكثر من عشرين مرة من المسافة التي تفصل كوكب عطارد عن الشمس. ويزيد إكتشاف الكوكب الجديد الذي يبعد نحو 560 سنة ضوئية من الأرض، من تفاؤل "ناسا" بشأن ما ستكشف عنه سفينة الفضاء مستقبلاً.

وكانت "ناسا" أعلنت في يونيو الماضي، أن "كيبلر" نجح في تحديد أكثر من 700 جسم يعتقد أنها كواكب، بما في ذلك خمسة أنظمة كواكب يدور فيها أكثر من كوكب. غير أن العلماء يحتاجون إلى إجراء مزيد من الدراسات والأبحاث للتأكّد من أن هذه الأجسام هى عبارة عن كواكب مارة أو دائرة حول النجوم، وليست نجوماً صغيرة أخرى.

الأرض لن تكون صالحة للحياة بعد 1.5بليون عام

أكد علماء من جامعة كولورادو الأميركية، أن كوكب الأرض لن يكون صالحاً للحياة بعد 1.5 بليون عام. وتوصل العلماء إلى هذه النتيجة بعدما وضعوا نموذجاً للكمبيوتر، وبحسب توقعاتهم سترتفع درجة حرارة الأرض نتيجة إرتفاع حرارة الشمس جداً، بحيث لن يتمكن الإنسان من إيجاد موضع قدم عليها وأن مياه المحيطات ستغلي، لذلك سيكون مجبراً على الإنتقال إلى مكان آخر من هذا الكون. ويفترض العلماء في النموذج الذي وضعوه حدوث تغيرات على سطح الأرض تحت تأثير الإشعاعات الشمسية، على أساس أن حرارة الشمس سترتفع 1 في المئة كل 110 ملايين عام، ووفقاً لهذه الحسابات فإنه بعد 1.5 بليون عام ستصبح الأرض غير صالحة للحياة، مشيرين إلى أن الشيء الأكثر إثارة أنه قبل حدوث هذا، سيتحول القطب الشمالي إلى منطقة استوائية، فيما ستهطل الأمطار بصورة مستمرة وفي كل مكان من الأرض.
يذكر أن دراسة سابقة أفادت أن الحياة على الأرض ستنتهي بعد 650 مليون عام، بينما أشارت أخرى إلى أن عدداً من البلدان ومناطق العالم ستغطيها المياه بسبب ذوبان جليد القطب الشمالي، من بين هذه المناطق الشرق الأقصى، المناطق المجاورة من الصين وأن اجزاءً من فيتنام وتايلاند ستغطيها المياه أيضاً، نتيجة ذوبان الجليد الذي سيؤدي إلى ارتفاع منسوب المحيطات والبحار 65 متراً. أي سيحصل ما حصل لجزيرة أتلانتيس الشهيرة.

ناسا" تطلق أحدث قمر صناعي من الجيل الثالث لدعم الإتصالات بالمحطة الفضائية

أطلقت وكالة الفضاء الجوية "ناسا" صاروخاً دون طيار يحمل أحدث تكنولوجيا للأقمار الصناعية متمثلة في الجيل الثالث لقمر "TDRS " الصناعي لدعم الإتصالات لمحطة الفضاء الدولية. وصف البدري يونس ، نائب المدير المساعد للإتصالات الفضائية الملاحة بالوكالة، نظام "TDRS" بالثروة الوطنية لما يقدمه من تسهيلات للبرامج الفضائية وتغطية مستمرة للإتصالات، وإستجابة فورية في حال حدوث حالات طوارئ بالمركبة الفضائية الدولية. يعد القمر الصناعي من الجيل الثالث "TDRS " واحداً من بين 11 قمر يعمل ستة منهم فقط، وخرج إثنين من الخدمة و تعرض إثنان للتدمير عام 1986 ، و بقي صاروخ بالتخزين المداري. و أطلقت " ناسا" أول صاروخ "TDRS " علي متن مكوك فضاء عام 1983.

جهود البحث عن الماء فى الكوكب الأحمر

يفيد الموقع الإلكتروني لـ «الوكالة الأميركية للطيران والفضاء"ناسا"، أنها أرسلت غير مركبة في مهمّات للبحث عن المياه على الكوكب الأحمر. وتعطي المركبة "كيوريوزيتي"، وهي روبوت- سيّارة، نموذجاً بارزاً لهذه الجهود. وتجهد "كيوريوزيتي" في البحث عن آثار للحياة على المريخ، ودراسة مناخه وجيولوجيته، وتجميع معطيات تفيد في تحضير رحلة مأهولة إليه.
ويرى معظم اختصاصيي الـ "ناسا" أن رحلة "كيوريوزيتي" تندرج في سياق تحقيق التحدّي الذي أطلقة الرئيس الأميركي باراك أوباما، لوصول إنسان الى الكوكب الأحمر في ثلاثينات القرن الجاري.
وتأتي مهمة إرسال مختبرات علميّة إلى المريخ ضمن «برنامج استكشاف المريخ الذي تنفّذه "ناسا". ويمول هذه المهمة "مختبر الدفع النفاث" في "باسادينا" في ولاية كاليفورنيا. وتقدّر الكلفة الإجمالية لهذه المهمة بقرابة 2.5 بليون دولار.
وفي هذا السياق، يذكر أن "ناسا" حدّدت مجموعة من الأهداف الأساسيّة لمهمة "كيوريوزيتي" على المريخ . وتتمحوّر حول مسائل المياه وآثار الحياة ودرجة صلاحية الكوكب الأحمر لإستضافة بشر يأتون من الأرض، وقياس الغلاف الجوي لهذا الكوكب، ومستويات الأشعة الكونيّة التي تضربه باستمرار وغيرها.

كاميرا 3D بالنانو

صنع علماء فى معمل "ميت ميديا لاب" بمعهد ماساتشوستس الأمريكى كاميرا ثلاثية الأبعاد مزودة بتكنولوجيا النانو وتعمل بسرعة الضوء.
الكاميرا مزودة بتكنولوجيا "تايم أوف فلايت" التى يتم من خلالها تحديد موقع الشىء على أساس حساب الزمن الذى تستغرقه الإشارة الضوئية فى وصولها إليه وبالعكس.

تتميز هذه الكاميرا بقدرتها على تصوير الأشياء شبه الشفافة والشفافة تقريباً.. كما أنها لا تتأثر بالمطر أو الضباب.

إكتشاف حمض نووى عمره 400 ألف سنة

عثر فريق علمى أسبانى على حمض نووى فى بقايا عظام بشرية فى موقع أتابويركا من المحتمل أنها تقودهم إلى المزيد من الفهم حول إنسان نياندرتال وتطوره وخصائص الجنس البشرى والعلاقة بين تطور الإنسان الأول والإنسان الحديث والتسلسل الوراثى.
اكتشف العلماء وجود عظام فى موقع أتابويركا قرب مدينة بورجوس شمال إسبانيا وتمكنوا من إستخراج الحمض النووى بها والذى يعود تاريخه إلى ما قبل 400 ألف عام، وهى بذلك أقدم تسلسل للشفرة الوراثية يتم إستكشافها وستكون حلقة الوصل فى التوصل إلى متابعة تطور البشرية ومن دراستها تبين أن الحمض النووى أقرب إلى جنس دنيزوفانس الذى لا نعرف عنه الكثير وكان يعيش فى سيبيريا قبل 40 ألف عام.

لغز السفينة ماريا سيليستي

إعداد الربان/ هشام هلال

مدير مركز شئون الخريجين البحريين

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

تم إكتشاف سفينة "ماريا سيليستي" في عرض المحيط الأطلسي وهي تبحر على غير هدى من أمرها، تائهة وباردة، خالية و مهجورة، مرعبة وعملاقة، اختفى قبطانها وبحارتها في ظروف غامضة، حيرت كل الباحثين والمحققين ممن تناولوا أمر هذه السفينة، ومع أنها كانت لا تزال في حالة جيدة ،ظلت تحوم حولها الأسئلة والشكوك.

فماذا حل بالسفينة "ماريا سيليستي" تلك السفينة التي ظلت جوهرة السفن التجارية خلال النصف الثاني من القرن التاسع عشر، و ماذا حل بقبطانها وطاقمها؟ سؤال ناهز عمره القرن والنصف من الزمان، لكنه لازال بدون جواب لحدود الساعة، بل تحول إلى لغز من ألغاز البحار والمحيطات، وحكاية عجائبية من طلاسم السفن، ورغم عشرات النظريات والفرضيات التي حاولت تفسير لغز إبحار سفينة "ماريا سيليستي" في لجة الأمواج، بلا بحارة ولا قبطان، بل الغريب أنه كلما إزدادت التحليلات حول تيهها وملابسات طاقمها المختفي كلما أغرقت في الغموض والتعقيد بسبب العديد من الخرافات و الأساطير التي نسجت حولها وحول طاقمها على مدى عشرات السنين.

كانت "ماريا سيليستي"هي سفينة شراعية ضخمة تبلغ حمولتها 282 طن، تم بنائها عام 1861 على سواحل منطقة الكيبيك في كندا وسجلت هويتها، وأوراقها التعريفية كسفينة تجارية، والواقع، أنها كانت سفينة شراعية جميلة وكانت على آخر طراز بمواصفات السفن العملاقة في القرن التاسع عشر الميلادي في زمانها، لكنها ظلت في عرف البحارة ممن عرفوا قصتها، سفينة ملعونة ومرعبة، فخلال رحلتها البحرية الأولى، لفظ قبطانها الكابتن "روبير ماكلاي" وهو ابن مالك السفينة، أنفاسه الأخيرة على سطحها نتيجة إصابته بأزمة قلبية مفاجئة، و قد لازمها سوء الحظ في رحلتها اللاحقة بعد ثلاثة أيام من وفاة "روبير ماكلاي"، حيث اصطدمت بقارب صيد.

و في أول رحلة لها عبر المحيط الأطلسي اصطدمت مرة ثانية بسفينة تجارية فرنسية داخل القناة الإنكليزية، ثم أبحرت لعدة سنوات كسفينة لنقل البضائع من وإلى الولايات المتحدة الإمريكية ودول أمريكا الجنوبية، و في إحدى رحلاتها تلك تعرضت إلى عاصفة قوية فجنحت عن مسارها و أصيبت بأضرار بالغة، و في عام 1868 بيعت إلى شخص أمريكي سجلها في نيويورك تحت اسم "ماريا سيليستي" ثم ما لبث مالكها الجديد، ان باعها بدوره إلى مجموعة من الشركاء كان أحدهم هو المستثمر "بنيامين بريدج" الذي أصبح قبطانها و أبحر بها في عدة رحلات تجارية عبر المحيط الأطلسي.

في 5 نوفمبر 1872 أبحرت "ماريا سيليستي"من ميناء نيويورك، وكانت حمولتها حسب سجلات الميناء تتكون من 1701 برميل من الخمور والنبيد الخام المشحون نحو ايطاليا، و كان طاقمها يتألف من عشرة أشخاص هم القبطان "بنيامين بريدج" و زوجته "سارة" التي طالما رافقته في رحلاته البحرية، و ابنتهما الصغيرة والوحيدة "صوفيا" ذات العامين، أما البحارة فكانوا أربعة بحارة ألمان وبحار دانماركي و بحاران أمريكيان هم الطباخ ومساعد القبطان وكلهم بحارة من ذوي الخبرة والدراية بالمحيطات وأهوال البحار، ومجابهة العواصف البحرية وجميعهم مشهود لهم بالكفاءة والإنضباط وحسن السلوك.

"ماريا سيليستي" السفينة التائهة

بعد شهر كامل على إبحار سفينة "ماريا سيليستي"، أي في 5 ديسمبر 1872، كانت "ديا كراتيا"سفينة أمريكية أخرى تمخر عباب المحيط الأطلسي باتجاه أوربا تحت إمرة القبطان ديفيد "مورا هاوس" و هو زميل متمرس وحميم قديم للقبطان "بنيامين بريدج" ، و لم يكن يتوقع أبدا ان يلتقي بالسفينة "ماريا سيليستي"في عرض المحيط الأطلسي لأنها كانت قد انطلقت في رحلتها قبل ثمانية أيام على إبحاره، لكن بينما كان القبطان "مورا هاوس" يبحر بسفينته في المحيط الأطلسي على بعد 600 ميل إلى الغرب من البرتغال، لمح بحارته سفينة مجهولة، يكتنفها الضباب على مسافة حوالي الخمسة كيلومترات من سفينتهم، و عندما نظر القبطان "مورا هاوس" إليها بواسطة منظاره المقرب شعر بشيء غير طبيعي في طريقة إبحارها، كان شراعها في وضعية غير صحيحة وكانت تتأرجح في حركتها ولم يظهر أي شخص على سطحها، لذلك أمر القبطان"مورا هاوس" بحارته بالتوجه نحو السفينة المجهولة.

وعندما اقترب بحارة "مورا هاوس" منها بدرجة كافية اكتشف بحارة القبطان "مورا هاوس"ان السفينة المجهولة لم تكن سوى " ماريا سيليستي"، سفينة زميله القبطان بينيامين بريدج، التي كان من المفروض حسب سرعتها المعروفة، أن تكون مبحرة أمام مشارف مدينة طنجة المغربية، أو قرب مضيق جبل طارق.

مما جعل القبطان "مورا هاوس" يجزم أن السفينة "ماريا سيليستي" قد تعرضت لمشكلة ما، لذلك قرر إرسال احد بحارته الشجعان ليصعد على متنها ويعرف ماذا حل بها، وهو البحار" ألبرتو لافاريطا" الذي توجه نحو "ماريا سيليستي" بقارب صغير ثم تسلق إلى سطحها.

غير أن القبطان "مورا هاوس" سرعان ما تبع " ألبرتو لافاريطا" في قارب آخر، رفقة معاونين له، فكان أول عمل قام به "لافاريطا"، رفقة البحارين الإثنين ممن كانا برفقته هو التحقق من مضخات السفينة فوجد أن أحد المضخات مازال يعمل أما المضختين الأخريتين فكانتا مفقودتان، و خلال تفتيش "لافاريطا" للسفينة لم يعثر على أي شخص، ولا على أية جثث، فقد كان الجميع قد اختفى، كما ان قارب الإنقاذ الوحيد في السفينة اختفى بدوره، بل أن الساعة كانت متوقفة والبوصلة محطمة في قمرة القيادة، وكانت معظم الأدوات الملاحية الصغيرة التي تستعمل لتحديد موقع السفينة، وقياس سرعتها، قد اختفت كما أن جميع أوراق السفينة، وسجلات الرحلات كانت مفقودة باستثناء دفتر القبطان الذي يسجل فيه الملاحظات حول الرحلات.

وذكر القبطان "مورا هاوس" بعد ذلك، لسائليه أثناء التحقيق، أن أخر ملاحظة كتبها قبطان السفينة كانت تعود إلى يوم 25 نوفمبر أي قبل عشرة أيام من إكتشافها، كما كانت بقية غرف وقمرات ممرات السفينة بحالة جيدة، إلى ذلك، فإن أغراض الطاقم الشخصية بقيت متروكة في مكانها و ملابسهم مرتبة و يابسة، ومئونة السفينة من الطعام والمياه سليمة، وفي حالة جيدة مما يدل على أن كل طاقم السفينة كانوا قد تركوها بسرعة، وعلى عجل من أمرهم، دون حتى أن تتاح لهم فرصة أخذ أي شيء منها معهم، و في المخزن الرئيسي للسفينة كانت الحمولة من براميل النبيذ سليمة ولم يتسنه طعمها، و لدى معاينته للجزء الخلفي من السفينة اكتشف القبطان "مورا هاوس" حبلا متينا وعملاقا كان قد تم ربطه بإحكام إلى مؤخرة السفينة أما طرفه الأخر فكان يتدلى خلفها مثل ثعبان أسطوري مخيف سابحا في مياه المحيط الأطلسي لمسافات طويلة.

"ماريا سيليستي" و اللغز الأبدي

ومهما يكن، فإن السفينة "ماريا سيليستي" كانت في عمومها فارغة من أي بصيص للحياة، ولكنها بصورة جيدة، حتى أنها كما رأى القبطان "مورا هاوس" لم تكن تواجه أية مخاطر للغرق رغم أنها كانت مبللة ورطبة ويغطي الماء قاعها بارتفاع النصف متر تقريبا.

والحق، أن القبطان "مورا هاوس"أخذت منه الشكوك كل مأخذ، ولم يصدق أن صديقه القبطان "بنيامين بريدج" ذو الخبرة البحرية الطويلة يمكن أن يترك سفينته في عرض المحيط الأطلسي بهذه الحالة، ودون سبب واضح وجلي، ويغادرها إلى وجهة لاتزال غير معروفة إلى الآن، لذلك أرسل بحارة آخرين ليتأكدوا مما رأه السابقون، فترأس بعثتهم نحو السفينة اللغز"ماريا سيليستي" نائبه "اوليفر ديافيو"، و قد عاد هؤلاء بعد قرابة أربع ساعات ليؤكدوا نفس كلام السابقين، وليخبروه أنهم لم يجدوا أي آثار للعنف ولا للفوضى على سطح السفينة، بل أن جميع محتويات السفينة كانت سليمة، وهو الأمر الذي يلغي تماما فرضية تعرض "ماريا سيليستي" للهجوم من طرف القراصنة.

هذا، وبأمر من القبطان "مورا هاوس"قام عدد من بحارة ديا كراتيا بقيادة السفينة "ماريا سيليستي"حتى أوصلوها إلى ميناء جبل طارق الخاضع للسلطات الانكليزية، وفور وصول السفينة "ماريا سيليستي" إلى الميناء قامت وزارة أعالي البحار البريطانية، بتشكيل لجنة تحقيق لكشف ملابسات اختفاء طاقمها.

هذا، وقد خلصت هذه اللجنة بعد الفحص والتدقيق و التمحيص والمعاينة إلى أنه لا توجد هناك أي آثار للعنف تدل على تعرض السفينة للقرصنة كما أن حمولتها وأغراض طاقمها كانت سليمة لم تمس، أما اختفاء الركاب فلم تجد اللجنة أي مبرر له، ولا تفسير لأسبابه، مما دفع السفير الأمريكي في جبل طارق إلى زيارة السفينة بنفسه لأنها كانت تحمل رعايا الولايات المتحدة الإمريكية، قبل أن يطلع حكومته عن الحادث فقامت وزارة الخارجية الأمريكية بدورها ببعث برقيات إلى جميع سفاراتها حول العالم لأجل الحصول على أي معلومات تدل على مصير طاقم السفينة، لكن بدون جدوى فطاقم السفينة "ماريا سيليستي"كان قد اختفى دون أن يترك أي مؤشر عن إختفائه .نعم، إختفى إلى يومنا هذا، وكأن قوة قد اختطفت الركاب العشرة إلى الأبد.

إختفاء الطاقم بين التفسيرات والإجتهادات

وخلال ما يناهز القرن و النصف من الزمان، لم يعثر على أي اثر لطاقم السفينة "ماريا سيليستي" التي كنت مفخرة الإبحار في البحار المغلقة والمحيط الأطلسي، وكانت على مسافة زمنية تتجاوز خمسة عقود من القرن الثامن عشر، ولم تنافسها في سمعتها بعد ذلك، سوى "التيتانيك"كباخرة ركاب وشحن، والتي يعرف الجميع قصة غرقها.

وعودة للسفينة اللغز "ماريا سيليستي" ، فإن أحدا لم يسمع عنها وعن بحارتها وعن القبطان "بينيامين بريدج" أي خبر مجددا حتى يومنا هذا، إذن ماذا حل بهم؟ و لماذا اختفوا؟ هل حقا اختطفتهم مخلوقات فضائية؟ أم ابتلعتهم كائنات بحرية مجهولة خرجت من قاع المحيط الأطلسي؟ أم دخلوا بعدا زمنيا أخر؟ كل هذه السيناريوهات طرحها عشاق قصص ما وراء الطبيعة، لكن مع الأسف لا يوجد أي إثبات لها، و في المقابل هناك العديد من النظريات والفرضيات المنطقية التي حاولت تفسير ما حدث.

أول هذه التفسيرات كانت تعتقد ببساطة بأن السفينة تعرضت للقرصنة، لكن بقاء أغراض الطاقم و حمولة السفينة سليمة لم تمس تلغي نظرية القرصنة تماما، ثم تفسير آخر إتهم طاقم سفينة "ديا كراتيا" بأنهم هم من دبروا الحادث لغرض الحصول على جائزة الإنقاذ التي كان القانون يمنحها على شكل نسبة من قيمة السفينة التي يتم إنقاذها، لكن هذه النظرية لا تصمد بدورها أمام التحليل المنطقي، فقبطاني السفينتين كانا صديقين قديمين وتربطهما علاقات حميمية وطيدة كما أن"ماريا سيليستي"كانت قد أبحرت قبل ثمانية أيام من إبحار السفينة "ديا كراتيا" فكيف تمكنت هذه الأخيرة من اللحاق بها، ثم لماذا لم يعثر على أي آثار للعنف داخل"ماريا سيليستي"؟ ، ثم هل يعقل ان يكون طاقمها قد تعرضوا للقتل دون ان يبدي أي شخص منهم أي مقاومة؟

في حين تعتقد تفسيرات أخرى أن الحادثة هي مسرحية تم تدبيرها من قبل القبطان "بينيامين بريدج" من اجل الحصول على مبلغ التأمين على السفينة، لكن هذه النظرية لا تصمد أمام حقيقة أن مبلغ التأمين على السفينة وحمولتها كان ضئيلا كما أن السفينة وحمولتها كانت سليمة لم تمس، أضف إلى هذا أن القبطان بنيامين بريدج كان مجرد شريك يملك حصة في السفينة و ليس مالكها الوحيد.

عاصفة بحرية أم ثورة معربدة

بالإضافة إلى ذلك، فهناك تفسيرات أخرى لاقت رواجا، و هي أن "ماريا سيليستي" تعرضت لعاصفة هوجاء فخشي القبطان بينيامين بريدج ان تغرق سفينته وأمر الطاقم بإنزال قارب النجاة ثم أبحر مبتعدا عن السفينة العملاقة، و مما يدعم هذه النظرية هو أن السفينة كان مبللة ساعة اكتشافها و كان الماء يملئ جوفها بارتفاع نصف متر تقريبا كما كانت اثنتان من مضخاتها قد اختفت، و لكن من ناحية أخرى فإن مستوى الماء في السفينة لم يكن يهدد السفينة بالغرق، صحيح أنه كان أكثر من المعدل الطبيعي لكن قبطان ذو خبرة طويلة مثل بينيامين بريدج كان يعلم تماما ان هذه الكمية لم تكن تهدد سلامة السفينة وأنها كانت لا تزال صالحة للإبحار، ثم ان تقارير الأرصاد لم تذكر حدوث أي عاصفة خلال الفترة التي أبحرت فيها "ماريا سليستي". وبالإضافة إلى نظرية العاصفة هناك نظريات مشابهة تفترض تعرض السفينة لزلزال أو إعصار أو تسونامي بحري.

فيما ذهبت إجتهادات أخرى إلى الاعتقاد بأن بحارة "ماريا سيليستي" تمردوا على القبطان، ربما تحت تأثير إحتسائهم لكميات كبيرة من الخمور والنبيذ التي كانت بالبراميل، فقتلوه هو وزوجته و طفلته و فروا إلى جهة غير معلومة، لكن السؤال، هو

إن مثل هذا الإجتهاد ينفيه أن بحارة "ماريا سيليستي" كانوا من الأشخاص المعروفين والمحترفين والمشهود لهم بحسن السلوك والإنضباط لأوامر القبطان "بينيامين بريدج" ، كما أنه على إفتراض أن هذه الإجتهاد صحيح، يظل السؤال المطروح عالقا حول لماذا ترك البحارة ممن كانوا على السفينة أغراضهم وملابسهم وحتى براميل المياه الصالحة للشرب وحاجياتهم الشخصية من أدوية وأطعمة على السفينة في عرض المحيط الأطلسي، ولم يأخذوها معهم.

مؤخرا قدم الكيميائى الدكتور أندريا سيلا تفسيرا يعد هو التفسير الوحيد المنطقى، ورغم عدم خلو تفسيره من بعض نقاط الضعف كغيره من الافتراضات إلا أنه يبدو الأكثر منطقية. افترض الدكتور أندريا حدوث حريق وانفجار ضخم بسبب الكحول المتسرب أدى إلى إجبار بريدج والركاب على الهرب، ولكن ماذا عن عدم وجود أى علامات حريق أو انفجار؟

وللرد على هذه النقطة صنع الدكتور أندريا نموذجا للسفينة من الورق المقوى وقام بإشعال حريق لغاز البيوتان داخله، فلم يتفحم الورق ولم يسود ولم يتحطم النموذج. الحريق كان انفجارا متأثرا بضغط الغاز، كان هناك لهب هائل أتبعه هواء بارد لكن لم يكن هناك تفحم أو احتراق لجسم النموذج.

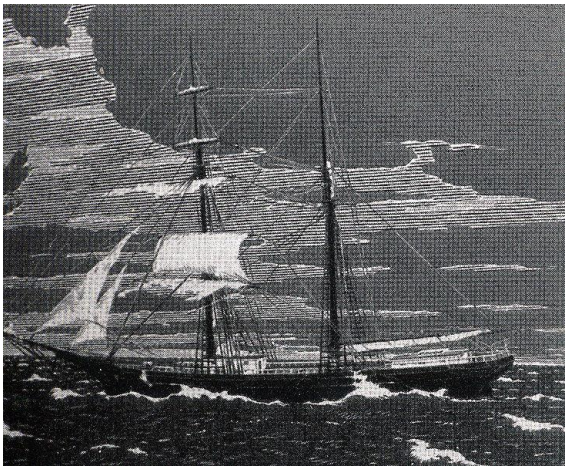
"ماريا سيليستي" واللعنة الأبدية

لقد ظل مصير سفينة "ماريا سيليستي" بعد الحادث مصدر الكثير من التساؤلات والتفسيرات والنظريات، فيما إذا فارقها النحس الذي رافقها لسنوات طويلة؟ ولكن الجواب كان بالنفي، إذ لم يفارقها النحس، ولم تبتعد عنها اللعنات، فالسفينة حسب ما يبدو من خلال سيرة عملها البحرية،

كانت محاصرة باللعنات و كل أنواع الشؤم والنحس منذ أول يوم أبحرت فيه فوق الماء، ففي رحلة العودة إلى الولايات المتحدة الإمريكية بعد الحادثة، تعرضت السفينة إلى عاصفة مات على أثرها والد مالك السفينة صاحب الحصة الأكبر في الشركة المديرة للسفينة، بعدما سقط من سطحها في المحيط، لذلك قرر وريثه بيعها و التخلص منها بأي ثمن، و قد باعها بالفعل و بأقل من سعرها الحقيقي بكثير، و في الثلاثة عشر سنة القادمة بيعت "ماريا سيليستي"من شخص لآخر سبعة عشر مرة، و يبدو أن مالكها الأخير، هو القبطان "جي سي باركر" ، كان قد اشتراها فقط ليغرقها و يحصل على مال التأمين، على طريقة أغلب الإمريكيين في التخلص من إستثماراتهم المتعبة، فنفذ خطته في البحر الكاريبي بالقرب من سواحل جزر هاييتي، إذ حاول إغراقها عن طريق تحميلها بأكثر من طاقتها، لكن المصيبة الجلل هي أن "ماريا سيليستي"رفضت أن تغرق رغم كل محاولات المستر"باركر."

وفي النهاية، وبعد أن فقد أعصابه قرر حرقها، لكنها رفضت أن تحترق أيضا فتخلى عنها "باركر" وهو يلعن اليوم الذي رآها فيه، ثم تقدم إلى شركة التأمين مطالبا بالتعويض ومدعيا غرق السفينة إلا إن الشركة اكتشفت خدعته، وإتهمته بنهب المال العام، وتضليل القانون والعدالة، بعد تقرير لجنة بحث وتقصي فالقي بـــ "باركر" المسكين في السجن ثم مات في زنزانته في ظروف غامضة قبيل انعقاد محاكمته، بأيام قلائل<

وبعد الوفاة المأساوية لـ"باركر"مالكها الأخير ظلت "ماريا سيليستي"قابعة في مكانها لسنوات طويلة، مهجورة ومرعبة، إذ لم يعد احد يرغب في هذه السفينة الملعونة فتركت حتى تحللت بالتدريج بفعل عوامل التعرية البحرية، وإفتراس الأمواج لهيكلها ، قبل أن تغوص في لجة البحر.



عرفان وتقدير
حديث عن الرواد

رفعت رشاد

اللواء/ عصام بدوى

اللواء/ عصام بدوى زاملته فى الكلية البحرية عامى 1962، 1963 هو بالدفعة السادسة عشر الحربية وأنا الدفعة الثالثة التجارية. وكلانا تحمل المسئولية مبكراً تقديراً لتفوقنا العلمى والتزامنا بالعمل، وتفرقنا سنوات طويلة كل فى مجال عمله إلى أن تصدر اللواء/ عصام بدوى رئاسة هيئة ميناء دمياط التى شهدت خطة طموحه للتطوير والتجديد ثم انتقل إلى رئاسة قطاع النقل البحرى.

وفى فترة رئاسته لقطاع النقل البحرى حصلت الجمعيات العلمية البحرية، الجمعية البحرية المصرية، والجمعية العربية للملاحة دعماً غير مسبوق من رئاسة القطاع، وفى وجود الدكتور/ ابراهيم الدميرى وزير النقل تابع اللواء/ عصام بدوى تنفيذ مشروعات وخطط تطوير ميناء الإسكندرية وميناء السخنة والتأكد من تنفيذ مشروعات التنمية التى وضع أسسها فى ميناء دمياط.

وفى عام 2002 افتتح ممثلاً لوزير النقل المؤتمر الدولى الذى نظمته الجمعية العربية للملاحة فى أولى سلسلة مؤتمرات "ملاحة" فى فندق رمادا فى وجود كل من الفريق/ مصطفى مُريع مساعد وزير الدفاع بالسعودية وسكرتير عام منظمة المساحة البحرية الأدميرال نيل جاى، كما حضر الحفل الختامى لمشروع حماية خليج السويس من التلوث البحرى الذى نظمته الجمعية مع مجلس الوزراء، وندوة اليوم الواحد عن ميناء دمياط والتى أقيمت فى منتجع أكاسيا، واستعرض فيه اللواء/ ابراهيم يوسف عمليات تطوير ميناء دمياط.

واللواء/ عصام بدوى انتخب أميناً عاماً لإتحاد الموانىء العربية وقد ظهر دوره بارزاً فى الإجتماعات والمحافل الدولية العربية والأجنبية، وعمل على تفعيل دوره فى مشروعات القوانين التى تنظم العمل المشترك بين الموانىء العربية بالتنسيق مع كل من مركز البحوث والإستشارات بالأكاديمية، والإتحاد العربى لغرف الملاحة، والمجموعة الإقتصادية بجامعة الدول العربية.

اللواء/ عصام بدوى أعتز بصداقته وأكن له الكثير من التقدير لحضوره العديد من الأنشطة التى تنظمها الجمعية العربية للملاحة ويشاركنا فى احتفاليات تكريم الرواد والشخصيات العامة فى النقل البحرى ويعزز الروابط بين الجمعية البحرية المصرية والجمعية 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

الدكتور/إسماعيل عبد الغفار رئيس الأكاديمية والدكتور/ جمال مختار مؤسس الأكاديمية فى حفل التكريم الذى أقيم عام 2011.

مؤتمر ملاحة 2002 بفندق رمادا بالإسكندرية والذى دار حول تطبيقات المساحة البحرية وحضره الفريق/ مصطفى مريع مساعد وزير الدفاع ورئيس المساحة العسكرية بالمملكة العربية السعودية، ويُرى فى الصورة كل من رئيس الجمعية، والأدميرال/ نيل جاى سكرتير عام المنظمة الدولية للمساحة IHO

حفل تكريم الربان/ عاطف مرونى بمناسبة انتهاء عمله كرئيس للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى عام 2007، والصورة فى قاعة الإجتماعات بالنادى السورى وعلى يمين الربان/ عاطف تجلس أسرته وعلى يساره اللواء شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحرى آنذاك، والدكتور/ محمد الفيومى عميد كلية التجارة الأسبق، والربان/ عبدالمنعم العيونى عضو الجمعية العربية للملاحة، وقد حضر حفل التكريم العديد من المسؤولين فى شركات الملاحة تقديراً لدوره المتميز أثناء قيادته للشركة القابضة.

من أرشيف الجمعية

فى الحفل الختامى للجمعية عام 2013 والذى تم فيه تكريم اللواء/ حاتم القاضى أخذت هذه الصورة التذكارية التى تضم أعضاء مجلس الإدارة والدكتور/ جمال غلوش وزوجاتهم.

فى حفل التكريم السنوى لعام 2009 الفريق/ مهاب مميش يهدى درع الجمعية وشهادة التقدير للربان/ محى العشماوى.

حفل التكريم السنوى الذى أقامته الجمعية فى ديسمبر 2011 لتكريم الدكتور/ جمال مختار الرئيس الأسبق للأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى، ويُرى فى الصورة اللواء/ حاتم القاضى يهدى درع شركة كادمار للدكتور/ جمال وإلى جانبه الفريق/ أسامة الجندى قائد القوات البحرية.

حادث تصادم ناقلة السيارات "تريكلر MV/ Tricolor"

إعداد

الربان/ سامح قبارى راشد

عضو هيئة التدريس

بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

وعضو الجمعية العربية للملاحة

كم شهد العالم من حوادث بحرية متنوعة هزت أركانه منذ حادث السفينة تيتانك؟ لاشك أن سطح الكرة الأرضية قد شهد على الكثير من الحوادث البحرية التى خلفت عواقب وخيمة تنوعت ما بين فقد في الأرواح و خسائر مادية هائلة او الاثنين معاً، لا مفر، فمازالت صناعة النقل البحرى التى تعد العنصر الإقتصادي الأهم لتنمية الدول تجابه تداعيات وآثار قد خلفتها حوادث كارثية غير متوقعة، رغم التطور التكنولوجي المستمر والكبير في معدات وأجهزة قيادة السفن ومعدات السلامة الشخصية والبحث والإنقاذ .

لم تقتصر الحوادث البحرية على نوع أو شكل أو طراز معين من السفن بل تنوعت الحوادث وشملت كل أنواع السفن العاملة سواء بضائع بأنواعها وطرازاتها او سفن الركاب في الرحلات الدولية أو الدولية القصيرة، وهنا تكمن المشكلة في تداعيات هذه الحوادث ونتائجها الغير متوقعة سواء على المدى القريب أوالبعيد وكيفية التقليل من آثار هذه النتائج، وهذا ما يتطلب جهد وتمويل عالي ربما يحتاج إلى تعاون إقليمي "بشرى ومادى" يتوقف على نوع الحادث ونتائجه.

السفينة "تريكلر"

السفينة من طراز سفن الدحرجة " RORO Car carrier" متخصصة لنقل السيارات، بنيت السفينة "تريكلر" عام 1987م في الثالث من شهر مارس، بواسطة ترسانة بناء السفن اليابانية " Tsuneishi Shipbuilding Co. Ltd"، كانت تسمى السفينة قبيل بنائها "Nosac Sun " ثم بيعت الى " Capital Bank, Scotland " عام 1996م ويقوم بإدارتها مجموعة "Wilhelmsen Holding ASA" وتغير أسمها إلى "تريكلر"، وترفع السفينة العلم النرويجى. الحمولة المسجلة للسفينة 49792 طن، طول السفينة 190متر، وعرضها 32.2 متر، واقصى غاطس 9.12 متر.

حادث السفينة

خلال الساعات الأولى من يوم الرابع عشر من شهر ديسمبر عام 2002 م أثناء حالة من الضباب الكثيف وبينما كانت السفينة النرويجية "تريكلر" مبحرة من ميناء "Zeebrugge " بلجيكا إلى ميناء " Southampton" إنجلترا ، محملة بحوالي 3000 سيارة منها حوالى 2862 سيارة ركوب من الماركات العالمية الباهظة الثمن وحوالى 77 وحدة متحركة، وأجزاء من أوناش موضوعة على عجلات، والطاقم المكون من 24 شخصاً، اصطدمت بسفينة الحاويات " كاريبا Kariba" التى ترفع علم البهامز، مما أدى إلى انقلاب السفينة "تريكلر" بعد الإصطدام مباشرة على مسافة حوالى 17ميل بحرى شمال الساحل الفرنسى في القناة الإنجليزية " تحديداً في المنطقة الإقتصادية الخالصة التابعة لفرنسا The French Exclusive economic zone" واستقرت السفينة "تريكلر" عالقة في الوحل على عمق 30 متر، الجدير بالذكر أن المنطقة التى وقع بها الحادث من أكثر الممرات البحرية ازدحاماً بمرور السفن، والمنطقة التى غرقت بها السفينة تقع في نقطة إلتقاء طرقتين ملاحيتين edge of a turning-point" بنظام فصل الطرقات الملاحية بالقناة الإنجليزية TSS " الجزء الجنوبي لبحر الشمال"، وهذا يشكل خطراً كبيراً على حركة انسياب ومرور السفن خلال القناه الانجليزية وخاصة أن حطام السفينة مغمور في البحر مما يشكل خطراً ملاحياً يهدد حركة مرور السفن".

أسباب الحادث

وقع الحادث نتيجة خطأ بشرى أثناء المناورة حيث اقتربت المسافة بين السفينتين "تريكلر، وكاريبا" لوضع ملاحي حرج في وجود ضباب كثيف ، فقد جاء فى تحليل المحكمة " U.S. District Court - Southern District of New York" أن السفينة "تريكلر" كانت في وضع تخطى السفينة "كاريبا" بسرعة 17.9 عقدة عندما كان الضباب شديد وداخل نظام فصل الطرقات الملاحية ، ولم يقم الربان بتخفيض السرعة، بينما كانت السفينة "كاريبا" في وضع تصادم مع سفينة آخرى تسمى "كلارى CLARY" وبذلك تكون السفينة "تريكلر" قد خالفت فقط قواعد قانون منع التصادم الدولية القاعدة 13 (Overtaking) والقاعدة 16 (Action by Give-Way Vessel) وكونها سفينة لاحقة فهذا لا يشكل خطورة قصوى، بينما وجهت المحكمة المسئولية الأساسية إلى السفينة "كاريبا" حيث أنها خالفت القاعدة 5 (Lookout) لتغيرها خط السير دون ملاحظة والقاعدة 19 (failure to take avoiding action in ampl time) من قواعد منع التصادم الدولية، وهكذا اقرت المحكمة أن السفينة"كاريبا" المسئوله عن الحادث ولم تضع المحكمة أى مسئولية على عاتق السفن الآخرى، وكان هذا بعد دراسة وتحليل دقيق لمواقف السفن موضوع الحادث.

تداعيات الحادث

أولاً: لم ينتج عن الحادث أي خسائر في العنصر البشرى، لكن كانت الخسائر المادية الأسوء من حيث الكم فقد كانت تحمل السفينة 2862 سيارة ركوب من الماركات العالمية الفارهة والمرتفعة الثمن لذلك بلغت الخسائر المالية 39.9 مليون دولار أمريكي "متضمنة تكاليف الإنقاذ ورفع الحطام" .

ثانياً: بالرغم من تواجد حوالى ست علامات ملاحية مضيئة وثلاث سفن لعمل تحذير حول موقع حطام السفينة الغارقة هذا بالإضافة إلى سفينة من الشرطة الفرنسية، ووضع وحدة راكون على منطقة الحطام وعمل تحذيرات صوتية من خلال الراديو للسفن المبحرة بالقرب من موقع الحادث بالقناة الإنجليزية إلا أنه في الأول من مارس2003 أي بعد الحادث بأيام اصطدمت سفينة حاملة الوقود التركية "فيكي Vicky " بالحطام وتبعتها أيضاً السفينة "نيكولا Nicola" رغم التحذيرات الملاحية المتتالية من قبل البحرية الفرنسية وكادت ان تكون كارثة محققة.

ثالثاً: رغم أن معظم كميات الوقود تم سحبها من صهاريج الوقود بالحطام بعد الغرق مباشرة، إلا أنه في 22 يناير2003 تسببت أحد سفن الإنقاذ في تحطيم أحد صمامات الأمان للسفينة الغارقة، مما أدى إلى تسريب كمية من الوقود 540 طن تقريباً لكن تم السيطرة عليها من الإنتشار على نطاق واسع، إلا أنها اضرت فعلياً بالبيئة البحرية في منطقة الحادث.

نظراً لأهمية الموقع الذى غرقت به السفينة "تريكلر" فقد خضع الحطام إلى عمليات التقطيع والإزالة، وتم رفعه في تسع أجزاء متفرقة يزن الجزء حوالى 3000 طن، وقد أعلن الإنتهاء من عمليات التقطيع والإزالة التى استغرقت قرابة العام في 27 أكتوبر 2004م .

في الحقيقة لم يسفر الحادث فعلياً عن أي خسائر في الأرواح ولكنه يعد الأكبر من حيث الخسائر المادية والتدمير الجزئي للبيئة البحرية فخطأ بشرى قد أدى إلى كل هذه المضار بالإضافة إلى تحويل السفينة إلى قطع من الحطام، ويبقى تعليقاً واحداً "ان الخطأ البشرى في حد ذاته أقوى بكثير من الإنهيار الذاتي الذى يحدث أحيانا لبدن السفينة فيحولها إلى حطام، وأبلغ برهان لسان حال السفينة "تريكلر"

مؤتمر ملاحة 2014 والمعرض المصاحب
MELAHA Conference 2014
(Resilience Navigation)

من 1 - 3 سبتمبر 2014 بفندق راديسون بلو الإسكندرية "Radisson Blu Hotel"
تنظمه الجمعية العربية للملاحة

تقديـــــــم

شهد العالم تقدما جوهرياً في تصميم وتحديث، وتطبيقات (GNSS). وقد أدت التكنولوجيات القائمة على تحديد الموقع لتقدم الهواتف الذكية والهواتف المستقبلية للاتصالات والملاحة، وهذا المؤتمر يقدم معلومات كاملة عن نظم الملاحة بالاقمار الإصطناعية ونظم الملاحة المتكاملة. وسيغطي المؤتمر أيضا أحدث التطورات في الملاحة وتحديد المواقع على الأرض والبحر والجو مع تركيز خاص على تطبيقات GNSS. لذا انتهز هذه الفرصة لدعوة السادة الزملاء والعلماء والخبراء من جميع أنحاء العالم للمشاركة في هذا المؤتمر الدولي الفريد من نوعه من حيث الموضوعات المعروضة للمناقشة وتنوع خبرات المشاركين. وسوف يعقد المؤتمر بالإسكندرية مدينة الحضارات والثقافة والتاريخ الحافل بالانجازات، والجمعية العربية للملاحة هى العضو الوحيد الذي يمثل المنطقة العربية في الإتحاد الدولي للجمعيات الملاحية (IAIN) الذي يهدف الى تعزيز انشطة الملاحة البحرية والفضائية والأرضية وتعزيز تطبيقات تحديد الموقع.

أهداف المؤتمر

تتشرف الجمعية العربية للملاحة لدعوة سيادتكم لحضور المؤتمر الدولى والمعرض المصاحب **ملاحة 2014 RESILIENCE NAVIGATION**، فى الفترة من 1 إلى 3 سبتمبر 2014 فى فندق **راديسون بلو RADISSON BLU HOTEL** بالإسكندرية.
كما ترحب الجمعية العربية للملاحة بالطلبه والعلماء والخبراء من جميع أنحاء العالم للمشاركة فى هذا المؤتمر الدولى الفريد.
مؤتمر الملاحة 2014 هذا العام سوف يقوم بتغطية كل ما يخص نظام الملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) تطويره وتطبيقاته.

الموضوعات البحثية

1	**Users Requirements**
2	**Data Information Dissimulation of GNSS**
3	**GNSS Vulnerability**
4	**Tracking Systems**
5	**Aviation, Marine, Land and Inland Water Navigation**
6	**GNSS Transport, Safety, Industries and Precession Agriculture Application**
7	**Port Electronic Management**
8	**Offshore Precise Positioning**
9	**GNSS Server Providers**
10	**GNSS Current Status and Future Developments**
11	**Intelligent Transport Systems (ITS)**
12	**Aviation and Performance Based Navigation (PBN)**
13	**Geodesy, Surveying, Mapping and Precise Point Positioning (PPP)**
14	**Location Based Services (LBS), Urban Navigation and Indoor Positioning**
15	**Machine Control and Unmanned Vehicles**
16	**GNSS Reflectometry (GNSS-R), Remote Sensing and GIS**
17	**GNSS Augmentation Systems**
18	**e-Navigation**
19	**GNSS Commercial and Timing Application**

قواعد تقديم الأوراق البحثية

- الباحثون مدعوون لتقديم أوراق بحثية أصيلة أو دراسات حالة أو تقارير أومشاريع بحثية علمية فى أى من الموضوعات البحثية المعنى بها المؤتمر.
- جميع الأبحاث المقدمة يجب مراجعتها منهجيا قبل تقديمها للجنة العلمية للمؤتمر.
- جميع الاوراق البحثية المقدمة سيتم تحكيمها بواسطة عدد 2 محكمين متخصصين دون معرفة اسم الباحث.
- يتم تقديم مستخلص الأبحاث فى حدود 300-500 كلمة على أن يشتمل على اسم البحث – اسم الباحث (الباحثين المشاركين فى البحث) – جهة العمل – البريد الإلكترونى – رقم التليفون بالإضافة إلى 4 كلمات الرئيسية Keywords.
- يسمح بالمخططات والمقارنات والرموز ولا يسمح بإضافة أى صورة ويرجى حفظ المستند على النحو التالى:
اسم العائلة للباحث + أول 4 كلمات من عنوان البحث.

إخطارات القبول

- وسوف يتم إخطار الباحثين بالقبول حتى 10 يوليو 2014. الأوراق النهائية (4000 - 6000 كلمة) في موعد أقصاه 31 يوليو 2014.
- قبول الملخص المقدم للعرض سوء شفوي أو ملصق يعني أن واحدا أو أكثر من الكتاب سيتم تسجيله للمؤتمر، ودفع رسوم مناسبة وتقديم ورقة أو ملصق باللغة الإنجليزية.
- إذا لم يتم دفع رسوم التسجيل في وقت تقديم الورقة النهائية، سيتم سحب الورقة من البرنامج وسوف يتم نشره في وقائع المؤتمر.
- المدة المحددة للعرض 20 دقيقة.

الأوراق المختارة:

سيتم إختيار أفضل الأوراق البحثية ليتم نشرها فى مجلة الجمعية العربية للملاحة Ain Journal

توقيتات هامة

- أخر موعد لإرسال المستخلصات: 30 يونيو 2014
- إخطارات قبول المستخلصات: 10 يوليو 2014
- أخر موعد لإرسال الورقة البحثية: 31 يوليو 2014
- إخطار قبول الورقة البحثية : 10 أغسطس 2014

يتم إرسال الأوراق البحثية بصيغة PDF أو Doc.Word عن طريق البريد الإلكترونى ain@aast.edu

التسجيل

البيان	الرسوم
المشارك	1000 جم
المرافق	850 جم

تشمل رسوم التسجيل حضور فعاليات المؤتمر والمعرض ومطبوعات المؤتمر والمشروبات والغذاء خلال أيام المؤتمر

رسوم الأنشطة والزيارات المصاحبة (اختيارى):

- حفل الاستقبال مساء يوم الاحد الموافق 31 اغسطس 2014 : 200 جنيه مصرى
- حفل عشاء فاخر ويصاحبه زيارة لمنطقة العالمين يوم الثلاثاء 2 سبتمبر 2014: 350 جنيه مصرى

الإقامة بفندق راديسون بلو RADISSON BLU HOTEL (**نجوم):***

- غرفة مفردة : **600 جم / الليلة**
- غرفة مزدوجة : **700 جم / الليلة**

أسعار الفندق شاملة الضريبة والخدمة والإفطار وخاصة بالمؤتمر ويتم الحجز عن طريق اللجنة المنظمة.

المعرض

يصاحب المؤتمر معرضاً للأجهزة والمهمات والبرامج والانظمة الملاحية والمساحية وانظمة الاتصالات. ويعتبر مجالاً متميزاً للشركات المنتجة ووكلائها للدعاية والتسويق.

رسم الاشتراك بالمعرض للمصريين فقط :

5000 جنيها مصريا للوحدة (6 متر²) طوال أيام المؤتمر شاملة التيار الكهربائي (220 فولت) ووجبات الغداء لفردين من ممثلي الشركة العارضة وحضور جلسات المؤتمر.

الراعاه الرسمين

الراعى البلاتينى : 30000 جم
الراعى الذهبى : 20000 جم
الراعى الفضى : 10000 جم

البرامج السياحية

تم الأتفاق مع مكتب **"سنوب ترافيل"** لتنظيم برامج وزيارات سياحية للأماكن الأثرية وغيرها وفقاً للرغبات ويعلن عن الأسعار أثناء المؤتمر وتتفاوت وفقاً لعدد المشاركين.

أ/ مريم المسؤول فى شركة سنوب ترافيل: 01223471154
Email: snobtravel@hotmail.com

لغة المؤتمر

يستخدم المؤتمر اللغة الإنجليزية للأوراق البحثية والمناقشات أثناء الجلسات.

طريقة السداد

يتم سداد المستحقات المالية بشيك بنكي باسم "الجمعية العربية للملاحة" أو نقداً.

اللجنة التنفيذية

- **الدكتور/ رفعت رشاد** — **رئيس اللجنة التنفيذية**
- **الربان/ هشام هلال** — **رئيس البرنامج**
- **المهندس/ إبراهيم الغامرى**
- **الربان/ محسن فكرى**
- **الربان/ سامح راشد**
- **الأستاذة/ كارولين سليم**
- **الأستاذة/ هناء على**
- **الأستاذة/ دينا أسعد**

عنوان المراسلات

- **الجمعية العربية للملاحة**
- **تقاطع شارع السباعي مع شارع 45- ميامي- الإسكندرية- جمهورية مصر العربية**
- **تليفون : 9824 550 03 2+**
- **المحمول :01001610185 2+**
- **فاكس: 9686 550 03 2+**
- **البريد الإلكتروني:** ain@aast.edu
- **الموقع : www.ainegypt.org**

من أرشيف المعلومات

نظام التموضع العالمى

نظام التموضع العالمي هو نظام أمريكي للملاحة اللاسلكية يتخذ من الفضاء قاعدة له، وهو نظام يوفر لجميع مستخدميه المدنيين في جميع أنحاء العالم على نحو مستمر ودون انقطاع خدمات مجانية لتحديد الموقع وتحديد الوقت والملاحة، إذ باستطاعة أي شخص لديه جهاز إستقبال لنظام التموضع العالمي أن يحصل على معلومات تحدد له الموقع والتوقيت، حيث يوفر هذا النظام لعدد غير محدد من الأشخاص معلومات دقيقة عن الموقع والوقت، ويوفر النظام هذه المعلومات ليلاً ونهاراً في أي مكان من العالم وبغض النظر عن الظروف الجوية.

يتكون نظام التموضع العالمي من ثلاث أجزاء: الأقمارالإصطناعية التي تدور حول الأرض، ومحطات السيطرة والرصد القائمة على الأرض، وأجهزة إستقبال يملكها مستخدمو نظام التموضع العالمي، وهي الأجهزة التي تتلقى الإشارات التي تبثها من الفضاء الأقمار الإصطناعية التابعة للنظام وتتعرف عليها، ومن ثم تعرضها على المستخدم في صورة مجسمة تقدم له معلومات ثلاثية الأبعاد (خط العرض وخط الطول والارتفاع) عن الموقع وعن الوقت.

باستطاعة الأفراد شراء أجهزة يدوية صغيرة لإستقبال المعلومات من نظام التموضع العالمي، فهي معروضة للبيع في المتاجر، وباستطاعة من يحصل على مثل هذا الجهاز تحديد موقعه بدقة وتحديد خط سيره بسهولة إلى الموقع الذي يريد التوجه إليه، وذلك سواء كان يسير على قدميه أو يقود سيارة أو يطير في طائرة أو يشق طريقه في زورق ما. لقد أصبح نظام التموضع العالمي الدعامة الرئيسية لأنظمة النقل في جميع أنحاء العالم لأنه يقدم معلومات إرشادية يتم بواسطتها تحديد خط سير عمليات النقل الجوي والأرضي والبحري، كما تعتمد عليه خدمات الإغاثة والطوارئ للتعرف على قدرات وصلاحيات موقع وتوقيت مهمة الإنقاذ والإغاثة المزمع القيام بها، كما أن خدمات التحديد الدقيق للوقت التي يوفرها نظام التموضع العالمي تعمل على تسهيل ما يتم يومياً من نشاط في أعمال البنوك والمصارف وعمليات تشغيل الهواتف المحمولة وحتى عمليات السيطرة على شبكات الطاقة الكهربائية، كما إن استخدام إشارات نظام التموضع العالمي المتاحة بدون مقابل وبدون قيود للمزارعين والمختصين بأعمال المعاينة والمسح وعلماء الجيولوجيا تمكنهم وتمكن آخرين كثيرين غيرهم من تأدية أعمالهم على نحو يتسم بقدر أكبر من الدقة والكفاءة والسلامة والتدبير في استخدام الموارد.

قمر الإستشعارعن بُعد مصر سات – 1

القمر مصر سات – 1 هو أول قمر تجريبى للإستشعار من البُعد، يصور القمر كل أرض مصر بدقة حوالى 8 أمتار وهى دقة ملائمة لتطبيقات مدنية هامة عديدة، ويمكن إعادة التصوير الرأسى لأى موقع فى مصر كل 75 يوماً.

يمكن إمالة القمر لتصوير مواقع على جانبى مسار القمر أو لتصوير المجسم أو لإعادة التصوير فى فترات تقل عن 16 يوماً.

تحتوى الحمولة الفضائية للقمر على كاميرا للتصوير البصرى فى أربعة نطاقات بتطبيقات مختلفة، كاميرا للتصوير بالأشعة تحت الحمراء وجهاز الإتصالات العابرة.

أهداف برنامج الفضاء المصرى

- دخول مصر عصر تكنولوجيا الفضاء بتصميم وتصنيع أقمارإصطناعية صغيرة.
- نقل وتوطين تكنولوجيا الفضاء والتكنولوجيات الفائقة مثل الإتصالات والحاسبات والبرمجيات والبصريات و المستشعرات والمواد والتوجيه والتحكم والطاقة.
- الإستفادة من تكنولوجيات الفضاء وتطبيقاته فى خطط التنمية.
- إمتلاك مصر لقدرات ذاتية فى مجال تكنولوجيا الفضاء.
- تكوين قاعدة علمية وصناعية فى مجال التكنولوجيات الفائقة.
- بناء القدرة البشرية فى مجال علوم الفضاء.
- تنسيق وتوثيق التعاون بين المراكز البحثية والصناعية وبرنامج الفضاء كمشروع قومى.

المنظمة الدولية البحرية تحتفل بيوم البحار لعام 2013، مواجهة البحَار

Day of the Seafarer 2013: Faces of the Sea

يمثل 25 يونيو 2013، اليوم الدولي الثالث للبحار، وهو يوم احتفال رسمي للأمم المتحدة. وقد احتفلت المنظمة البحرية الدولية فى ذلك العام بهذه المناسبة مع حملة إعلامية اجتماعية داعية جميع الشركاء عن طريق سلسلة تليفونية، تتضمن تلك التى تتجاوز قطاع النقل البحري، للمساعدة في تسليط الضوء على التنوع الهائل وحجم المنتجات المستخدمة في الحياة اليومية التي تسافر عن طريق البحر، وإلى إدراك أهمية الناس الذين يقومون بتسليمها لهم، الذين يبلغ تعدادهم أكثر من 1.5 مليون من البحارة.

التمثال التذكاري ليوم البحارة في بهو المنظمة البحرية الدولية

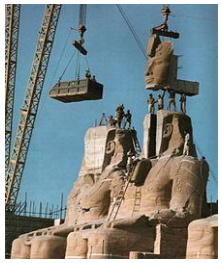
في يومه السنوي لرسالته للبحارة، قال سكرتير عام المنظمة البحرية الدولية Koji Sekimizu، أن البحارة يعملون علي خط الجبهة في صناعة النقل البحري، وموضوع الحملة هذا العام هو مواجهة البَحَار، والحملة تهدف إلى تسليط الضوء على الأفراد الذين غالباً ما يكونون بعيدين عن النظر، ولكن يعملون على تسليم أكثر من 90% من سلع العالم. سوف نطلب من البحارة أنفسهم أن يعطوا لنا لقطات من حياتهم اليومية في البحر، ونعطي لهم صوتا ومشاركة قصتهم على المسرح العالمي، عن طريق وسائل الإعلام الإجتماعية. كما أشار السيد Sekimizu إلى أن عام 2013 يعتبر علامة مميزة لمجتمع البحارة، إذ أن المعاهدة البحرية للعمل the Maritime Labour Convention (MLC 2006) قد دخلت حيز التنفيذ في أغسطس فى ذلك العام. وقال أن هذا يمثل تقدما كبيراً في الاعتراف بأدوار البحارة والحاجة إلى الحفاظ على رفاهيتهم وظروف عملهم. كما أبرز السكرتير العام للأمم المتحدة Ban Ki-moon يوم البحارة برسالة خاصة حث فيها الجميع أن يذكروا مساهمة البحارة في التجارة العالمية والتنمية. وأضاف أنه في يوم البحارة، يحث الجميع على توفير فِكْر لهؤلاء البحارة الشجعان، رجالاً ونساءً من جميع أنحاء العالم، الذين يواجهون الخطر وظروف عمل صعبة لتشغيل التعقيدات الحالية، لسفن ذات تقنيات عالية في كل ساعة من كل يوم من السنة – والذين نعتمد عليهم جميعا.

معبد أبو سمبل
يعبر عن دقة قدماء المصريين في علم الفلك

إعداد اللواء بحرى أ . ح
الدكتور/ سميح أحمد إبراهيم
الرئيس السابق للجمعية العربية للملاحة

معبد أبو سمبل هو أكبر معبد منحوت في الصخر في العالم ، ويعتبر آية في العمارة والهندسة القديمة . فقد نحت في قطعة صخرية على الضفة الغربية للنيل في موضع غاية في الجمال علي بعد حوالي 290 كم جنوب غرب مدينة أسوان. وقد قام أسرى الحرب ببناء المعبد وأنهوا عملهم في حوالي 21 سنة، وكرس هذا المعبد لعبادة "رع حر ما خيس" مثل معابد عديدة في النوبة. وهذا الإله قد اندمج مع الشمس ويصور عادة على هيئة بشرية ورأس صقر مرتدياً قرص الشمس، والغرض من المعبد ومكانه هو عبادة الشمس.

وأهم ملامح واجهة المعبد التماثيل الأربعة الضخمة للملك التي نحتت في صخر التل تمثله في مراحل عمره المختلفة. وهذه التماثيل الجالسة، اثنان على كل جانب من جوانب المدخل ترتفع أكثر من 65 قدماً وتمثل الملك رمسيس مرتدياً التاج المزدوج لمصر. وبين الأرجل نجد تماثيل للملكة نفرتاري "جميلة الجميلات" وبعض الأطفال الملكيين. وكل من المجموعات الأربعة تقف على قاعدة عالية نقش عليها خرطوش رمسيس ومجموعة من الأسرى الآسيويين والزنوج. أما العروش التي على شكل صندوق والتي تجلس عليها التماثيل فقد نقشت بالمجموعات التقليدية التي تمثل اتحاد الأرضيين، والواجهة التي تكون المنظر الخلفي للتماثيل الأربعة نحتت على شكل صرح ذي كورنيش نقش عليه صف من القرود مرفوعة الأذرع إلي أعلى على هيئة تمثالً لإله الشمس "رع حور ما خيس" له رأس الصقر الذي خصص له المعبد.



عملية نقل قطع المعبد

واجهة معبد أبو سمبل

ويوصل المدخل إلي بهو كبير به صفان من أربعة أعمدة مربعة تتكئ عليها تماثيل ضخمة للملك واقفاً مرتدياً التاج المزدوج وحاملاً العصا والمذبة، وكسيت الأعمدة وجدران البهو الذي يصل ارتفاعه إلي 30 قدماً بمناظر ونصوص دينية وأعمال الملك الحربية في نضاله ضد الحيثيين في سوريا والكوشيين في السودان. أما السقف فزين بمناظر تقليدية وهي الخرطوش والعقاب ذو الجناحين الممدودين.

ومن أهم المظاهر التي تميز هذا المعبد أنه في الساعة السادسة وخمس وعشرين دقيقة في يوم 21 فبراير، وفي الساعة الخامسة وخمس وخمسون دقيقة في يوم 21 أكتوبر بالضبط من كل عام كان شعاع الشمس يتسلل داخل ممر يبلغ طولع 60 مترا في نعومة ورقة كأنه الوحي يهبط فوق وجه الملك رمسيس داخل حجرته في قدس الأقداس في قلب المعبد المهيب. والعجيب أيضا أن أحد التماثل الأربعة يمثل إله الظلام فلا تسقط عليه أشعة الشمس.

المدخل الرئيس للمعبد

التماثيل الأربعة وعلي اليسار إله الظلام

لكن تبقى المعجزة. مما يؤكد أن قدماء المصريين كانوا علي معرفة تامة بأصول علم الفلك. وحسابات كثيرة لتحديد زاوية الانحراف لمحور المعبد عن الشرق، هذا بجانب المعجزة في المعمار بأن يكون المحور مستقيم لمسافة أكثر من ستين متراً ولا سيما أن المعبد منحوت في الصخر. وقد قيل أن يومي 21 فبراير ، و21 أكتوبر هما عيد ميلاد جلوس رمسيس الثاني على العرش وعيد ميلاده، وبعد نقل المعبد أصبح تعامد الشمس يومي 22 فبراير و22 أكتوبر من كل عام.

ومن آثارهم التي تدل على عنايتهم بدراسة الأجرام السماوية صور البروج النجومية التي يحلى بها سقف معبد دندرة والموجودة الآن في متحف اللوفر بباريس والنقوش على جدرانه التي تبين ساعات النهار والليل وأوجه القمر ومسار الشمس بين النجوم.

وعندما تقرر بناء السد العالي هدد المعبد بالإغراق، فأطلقت مصر نداء عالميا مؤيدا بمنظمة اليونسكو لإنقاذه. وقد تكلفت هذه العملية الهنسية الرائعة حوالي 40 مليون دولار، واستغرقت من عام 1964 حتى عام 1968 حيث قطع المعبد إلي أجزاء يصل وزن كل قطعة من 20 إلي 30 طن ورفع المعبد 65 مترا إلي أعلى، وحوالي 200 متر أعلى من

دليل الموانىء المصرية

" ميناء الدخيلة "

الخصائص الطبيعية للميناء

الطقس: الرياح شمالية غربية تتراوح سرعتها ما بين 2-3 بيفورت صيفاً ومن 3-4 بمقياس بيفورت شتاءً.

كثافة الماء النسبية: 1.030 جم/سم2.

موسم الأمطار: شتاءً.

مقدار المد والجزر: 0.46 متر فوق مستوى المنسوب الثابت للخريطة.

وصف الميناء

الموقع: يعتبر إمتداد طبيعى لميناء الإسكندرية وقد بدأ العمل بميناء الدخيلة منذ عام 1980 وبدأ إستخدامه مرحلياً منذ 1986 حيث بدأ تشغيل مرسى المعادن (رصيف 90).

ويشغل الميناء الموقع السابق للميناء الجوى لقاعدة الدخيلة الجوية غرب ميناء الإسكندرية بحوالى 7 كم بحراً وحوالى 10 كم براً.

التقسيم الجغرافى: يتميز الموقع بالخصائص التالية:

- على شكل خليج له أعماق كبيرة من جهة البحر مما يقلل تكلفة التطهير بالإضافة إلى أن الجهة الشمالية منه تمثل موقع ضحل وعدة جزر صغيرة تساهم فى إنخفاض تكلفة الحاجز عند إنشائه.
- منطقة شبه رملية، مما يشكل وفراً فى تكلفة الردم والمبانى.
- المساحة الأرضية تعد كافية لمراحل الميناء المستقبلية وتسمح بإقامة منطقة اللوجستيات.
- سهولة الربط بالطرق القومية (طريق الإسكندرية/ القاهرة الصحراوى).
- وجود شبكة من خطوط السكك الحديدية مما يسهل عملية نقل البضائع للتجارة الخارجية.
- قرب الموقع من مجمع صلب الدخيلة والمنطقة الحرة ومشروع محطة توليد كهرباء غرب الإسكندرية مما يوفر تكلفة نقل الخامات المطلوبة.

خصائص ملاحية:

الممرات الملاحية: يبلغ طولها 1.5 ميل وعرضها 250 متر وعمقها 20 متر.

دائرة دوران: توجد للسفن أمام الأرصفة وللمنارات أيضاً بقطر 750 متر وعمق 20 متر.

منطقة الإقتراب: حاجز الأمواج الرئيسى لحماية الميناء من الأمواج السائدة والقادمة من اتجاه الشمال الغربى بطول 2250 متر ويبدأ من منطقة العجمى ماراً بمجموعة الجزر الطبيعية بالمنطقة ويتكون من كوم من الأحجار محمية من الجهة الخارجية من الحاجز بكتل خرسانية سابقة الصب ومنسوب سطح الحاجز يتراوح من 2.77 متر إلى 5.8 متر ويصل إلى أعماق تتراوح بين 10،12 متر والميول الجانبية للحاجز 2:1.

الإرشاد:

يتبع نفس القواعد الموجودة بميناء الإسكندرية.

القطر:

يتبع نفس القواعد الموجودة بميناء الإسكندرية.

المحطات الرئيسية بالميناء:

محطة الحاويات:

بلغت المساحة الكلية للمحطة 380000 متر مربع وتبلغ الطاقة الإستعابية لها 500000 حاوية مكافئة سنوياً، 300 وصلة للحاويات الثلاجة.

محطة الحبوب:

وتخدمها الأرصفة (92،94 / 94،1 /2) بمجموع أطوال 792.5 وأعماق من 13.41 حتى 14.02 متر منشأ بها عدد 2 صومعة بطاقة تخزينية 130000 طن لكل منها وكل صومعة يخدمها 2 شفاط بطاقة تصل إلى 500 طن/ ساعة لكل شفاط.

أنباء الجمعية

❖ الأعضاء الجدد

نهنىء الأعضاء الجدد بالإنضمام إلى أسرة الجمعية العربية للملاحة وهم:

- **الربان/ ظافر ياسين طه**
مدير شئون الكوادر البحرية – الشركة العربية البحرية لنقل البترول

- **المهندس/ أشرف ابراهيم نبيل**
كبير مهندسين بحريين

- **الأستاذة/ إيناس شعبان على**
بكالوريوس علوم تربوية

- **المهندس/ أسامة على مصطفى**
كبير مهندسيين بحريين

- **الأستاذ/ ياسر عبد الوهاب صادق**
مدير الموارد البشرية – شركة ماهونى للملاحة والخدمات

- **الأستاذ/ محمد سامى إبراهيم**
مدير عام شركة أسما مارين

- **المهندس/ كريم محمد منصور**
مهندس كهرباء

- **المهندس/ إسلام ضاحى محمدين**
مهندس كهرباء

إجتماع مجلس إدارة الإتحاد الدولى ومؤتمر الإتحاد الدولى للملاحة

حضر كل من الدكتور/ رفعت رشاد رئيس مجلس إدارة الجمعية والربان/ هشام هلال أمين الصندوق إجتماع مجلس إدارة الإتحاد الدولى وورشة العمل الخاصة بوسائل حماية نظم الملاحة الكونية فى روتردام بهولندا يوم الإثنين الموافق 14 أبريل 2014.

وقد تقدمت الجمعية بطلب إستضافة المؤتمر الدولى لإتحاد الملاحة عام 2021، أما مؤتمر الإتحاد القادم فسوف يعقد فى براغ بدولة التشيك، ومؤتمر عام 2018 سوف يعقد فى طوكيو باليابان، وإذا تمت الموافقة على تنظيم الجمعية العربية للملاحة فسيكون هذا حدثاً هاماً حيث نظمت الجمعية مؤتمرات سابقة عام 1991 وعام 2012.

كما حضر الدكتور/ رفعت رشاد مؤتمر الإتحاد الأوروبى للملاحة فى الفترة من 15-18 أبريل بمدينة روتردام، وأيضاً هو المؤتمر الذى يعقد سنوياً بدعم من وكالة الفضاء الأوروبية ESA والإتحاد الأوروبى بغرض تقديم الأبحاث الخاصة بنظام الملاحة الأوروبى جاليليو، وقد حضر المؤتمر نحو 300 مشارك واستعرض نحو مائة وأربعون بحثاً مقدماً من باحثين وعلماء ينتمون إلى جامعات ومراكز البحث العلمى وشركات الملاحة والإتصالات.

كما ضم المؤتمر معرضاً لأحدث أجهزة التكنولوجيا المرئية بعلوم الفضاء والملاحة الكونية، وقد استضاف كل من محافظ مدينة روتردام ووزير التعليم العالى أعضاء المؤتمر فى حفل استقبال مهيب أقيم فى سيتى هول بهولندا، أما حفل العشاء الجامع جالادينر فقد عُقد على ظهر اليخت الهولندى "برنسيس" أثناء إبحاره فى نهر الراين الذى يضم أكبر موانىء غرب أوروبا وهو ميناء روتردام الذى يدعم الإقتصاد الهولندى بمبلغ 20 مليار يورو سنوياً.

وسوف يعقد المؤتمر القادم للإتحاد الأوروبى فى مدينة تولوز بفرنسا.