الملاح

The Navigator

العدد 90 أكتوبر 2014

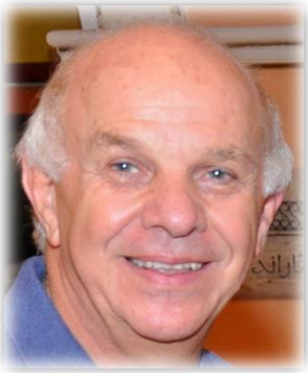
❖ أقرأ فى هذا العدد

❖ كلمة التحرير..... 1
❖ مقال العدد..... 2
❖ أنباء المنظمة البحرية IMO.....4
❖ من هنا وهناك.....6
❖ شروط المحكم في قضايا الأمن البحري.....8
❖ عرفان وتقدير.....11
❖ من أرشيف الجمعية.....12
❖ من أنباء البيئة البحرية.....14
❖ الانشطار المتعمد لسفينة الحاويات " MSC" Napoli.....16
❖ لغز الطائرة الماليزية وأكبر عملية بحث بحرى فى التاريخ.....18
❖ من أرشيف المعلومات.....20
❖ المنارات البحرية.....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
❖ ربان/ سامح قبارى راشد..... عضو التحرير
❖ أ/ دينا أسعد ..... سكرتارية التحرير

كلمة التحرير



الدكتور/ رفعت رشاد

نتأثر بالطبع بما يحدث فى الدولة ونتأقلم على قدر ما نستطيع مع ظروفها، غير إنقطاع الكهرباء ومايصاحبها من إنقطاع المياه يشكل عبىء ثقيل على الجميع، فى الجمعية فإن الأعمال الإدارية تأثرت رغم وجود مولدات كهربائية وعاودنا لعقد المحاضرات صباحاً تخوفاً من إنقطاع الكهرباء وفصل المكيفات.

إتصالاتنا البريدية والإلكترونية إختلت كثيراً، ومع هذه الظروف الطاحنة تم عقد المؤتمر الدولى "ملاحة 2014" فى موعده بفندق راديسون بلو– أليكس ويست وبحضور مناسب ضم شخصيات عديدة من الخارج ومن القاهرة ومن الأكاديمية، كما أن المعرض المصاحب للمؤتمر لاقى ثناء المشاركين فيه.

أما عن أنشطة الجمعية فقد شاركت الجمعية فى مؤتمر حماية البيئة بالإسكندرية، ويشارك كاتب هذه الإفتتاحية فى الإجتماع الدولى للملاحة بالأقمار الصناعية والذى تنظمته الأمم المتحدة فى براغ فى نوفمبر القادم، كما تم دعوة الجمعية لحضور فاعليات ورشة العمل لمشروع "ميدوسا" فى عمان بالأردن بدعم من الإتحاد الأوروبى.

كما شهد شهر سبتمبر عقد قران الأستاذة/ دينا أسعد سكرتيرة تحرير هذه النشرة ومسئول الشئون الإدارية بالجمعية، ومشاركة منة هشام هلال فى أعمال اللجنة التنفيذية لمؤتمر "ملاحة 2014"

الطاقة النووية و تطبيقاتها

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

من خلال التحديات والصراع من أجل استمرار حركة التقدم وعجلة الإقتصاد تسعى الدول جاهدة للحفاظ على مصادر الطاقة المتمثلة فى الوقود الأحفوري التي تتمثل في النفط والفحم، وتسعى الحكومات للوصول إلى البدائل التى تحافظ على إستمرارها ، حيث أثبتت الدراسات عن احتمالية نفاذ البترول الموجود داخل باطن الأرض فى غضون أعوام ليست بالكثيرة. وتسعى تلك الحكومات لإستغلال الطاقة الهائلة والكامنة فى الذرة والناتجة عن إنشطارها، وستصاحب هذه المساعى الصراعات الدولية فى الأيام المقبلة . ولتبسيط فهم الطاقة سيتم شرح النقاط التالية:

ماهية الطاقة النووية:

الطاقة النووية هي الطاقة التي تنطلق أثناء إنشطار أو اندماج الأنوية الذرية وخروج الطاقة الكامنة فى الذرة. وتشكل الطاقة النووية 20% من الطاقة المولدة بالعالم. وحالياً ينظر العلماء إلى الطاقة النووية كمصدر حقيقي للطاقة لا ينضب. والطاقة النووية إما أن تكون طبيعية حين تنتج بشكل طبيعي من الشمس والنجوم الآخرى التي تنتج الحرارة والضوء من التفاعلات النووية. وقد تكون من صنع الإنسان أيضا عن طريق المفاعلات النووية، لتوفير الكهرباء للعديد من المدن أو لأغراض طبية أو عسكرية.

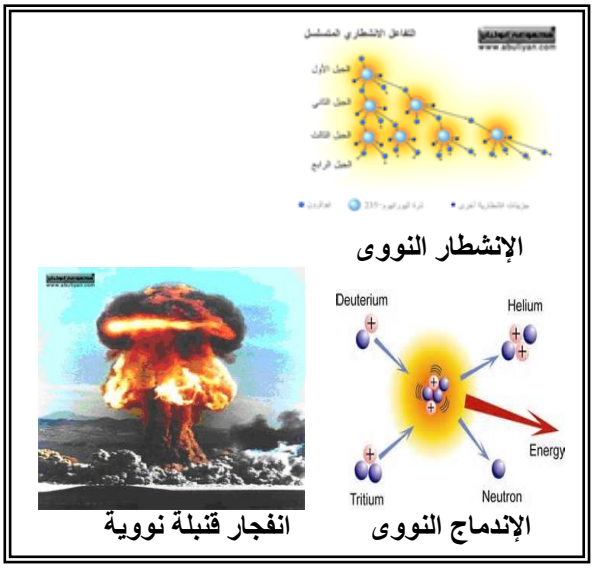
محطات الطاقة النووية:

تعتبر محطات التوليد النووية نوعاً من محطات التوليد الحرارية البخارية التي تقوم بتوليد البخار بالحرارة التي تتولد في فرن المفاعل. ولكن الفرق في محطات الطاقة النووية أنه بدلاً من الفرن الذي يحترق فيه الوقود يوجد الفرن الذري الذي يحتاج إلى جدار عازل وواق من الإشعاع الذري وهو يتكون من طبقة من الآجر الناري وطبقة من المياه وطبقة من الحديد الصلب ثم طبقة من الأسمنت تصل إلى سمك مترين وذلك لحماية العاملين في المحطة والبيئة المحيطة من التلوث بالإشعاعات الذرية.

محطة طاقة نووية

الإنشطار النووي والإندماج النووي

الأنشطار النووي هو إنقسام لنواة الذرة مما يؤدى إلى الإفراج عن الطاقة. أما الإندماج النووي فهو ينتج عن انضمام نوات الذرات معاً مما يطلق طاقة كبيرة ، ويحدث فى درجات حرارة عاليه.



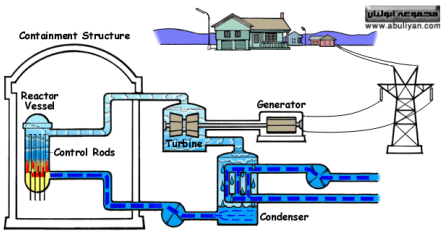
تخصيب اليورانيوم:

اليورانيوم هو مورد غير متجدد لا يمكن أن يعاد على النطاق الزمني، واليورانيوم المستخرج من الحفر المفتوحة والمناجم تحت الأرض، ويعرف اليورانيوم-235 بـ"النظير الإنشطاري" لميله للانشطار محدثاً تسلسلا تفاعلياً مطلقاً الطاقة في صورة حرارية. وحينما تنشطر ذرة من اليورانيوم -235 فإنها تطلق نيوترونين أو ثلاث نيوترونات. وحينما تتواجد إلى جانبها ذرات أخرى من اليورانيوم -235 تصطدم بها تلك النيوترونات مما يؤدي لإنشطار الذرات الآخرى، وبالتالي تنطلق نيوترونات آخرى. واليورانيوم الطبيعي يخصب ليصبح به 2,5- 3,5 % يورانيوم 235 القابل للإنشطار في مفاعلات الماء الخفيف أو مفاعلات الماء الثقيل The Heavy Water. واليورانيوم المخصب Enrichment Uranium يتم بتخلل مادة هكسافلوريد اليورانيوم Uranium Hexafluoride في مادة مسامية فتزيد نسبة اليورانيوم -235 في اليورانيوم الطبيعي ويصلح للإستخدام في المفاعلات النووية. كما يمكن فصل مادة اليورانيوم 235 الخفيفة بطريقة أخرى بواسطة آلات الطرد المركزي. ووقود اليورانيوم اللازم للمفاعلات الإنشطارية لايصنع قنبلة لأنها تتطلب تخصيب أكثر من 90% للحصول علي تفاعل متسلسل سريع.

تطبيقات الطاقة النووية:

1- الكهرباء من الطاقة النووية

تأتي من الطاقة النووية في تقسيم ذرات اليورانيوم في عملية تسمى الإنشطار. ويتم الإفراج عن الطاقة الإنشطارية التي يمكن إستخدامها للحصول علي البخارالذي يستخدم في توربينات لتوليد الكهرباء.



توليد الكهرباء من الطاقة النووية

2- تطبيقات طبية

تستخدم العمليات النووية لتوفير صور من داخل الجسم البشري، لتحديد وقياس عمليات الكيمياء الحيوية، وتوفير العلاج. ولإستخدامها من قبل الأطباء لوضع العلاج الإشعاعي للسرطان. وبناء على أساليب تصميم المفاعلات النووية ، تسمح هذه الأداة الجديدة الآن للأطباء على اتخاذ بيانات مفصلة للرنين المغناطيسى . تودع الإشعاع بدقة كافية لقتل أورام السرطان دون الإضرار بالأنسجة المحيطة بها.

3- تحلية المياة

تستخدم الطاقة النووية فى تحلية المياة بمعدلات كبيرة فى اليوم الواحد تصل الى 20 ألف متر مكعب .

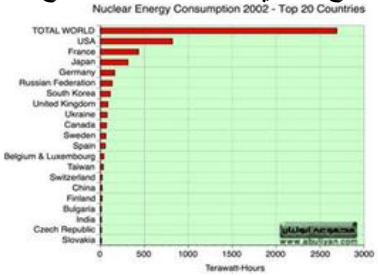
مزايا وعيوب الطاقة النوويه والنفايات النووية

1- مزايا الطاقة النووية

بما أن الأرض محدودة فى إمدادات الفحم والنفط، يمكن لمحطات الطاقة النووية إنتاج الكهرباء بدلاً من الفحم والنفط بعد أن أصبحت نادرة . وطن واحد من اليورانيوم ينتج أكثر من الطاقة التي تنتجها ملايين الأطنان من الفحم أو ملايين البراميل من النفط ، خلاف أن حرق الفحم والنفط في المصانع تلوث الهواء، لذا يفضل تشغيل محطات الطاقة النووية حيث لا يتم الإفراج عن ملوثات البيئة.

2- مساوئ الطاقة النووية

لدي دول العالم الآن قنابل نووية ما تكفي لقتل كل إنسان على وجه الأرض. وأكثر الدول لديها تلك القنابل هي روسيا والولايات المتحدة، حيث لديهما حوالي 50،000 من تلك الأسلحة النووية ولا يمكن للإنسانية أن تنسي أنه في 6 أغسطس عام 1945 أسقطت الولايات المتحدة لقنبلتها الذرية الأولى على هيروشيما اليابانية مما أسفر عن مقتل ما يزيد على 100،000، أتبعتها بثلاثة أيام في 9 أغسطس بإسقاط القنبلة الذرية الثانية على ناجازاكي، مما اسفر عن مصرع ما يزيد على 40،000. والتفجيرات النووية تنتج إشعاعاً نووياً يضر خلايا الجسم الذي يمكن أن يجعل الناس مرضى أو حتى يؤدي إلي قتلهم . والأكثر ضرراً أن المرض يمكن أن يصيب الناس بعد سنوات من تعرضها للاشعاع النووي مما يصعب معه العلاج .



الطاقة النووية لدى بعض دول العالم

من مساوئ الطاقة النووية أيضا هي مشكلة النفايات النووية حيث تكمن المشكلة فى "شظايا الإنشطار" من تكسر اليورانيوم أو البلوتونيوم الساخن للغايه والمشع للغايه وهنا تظهر مشكلتين خطيرتين هما أولا مشكلة تخزين النفايات التي يستمر إشعاعها مدى الحياة، والثانية هي إحتمال إنهيار المفاعلات العادية عند تشغيل أي محطة للطاقة النووية، كما حدث مؤخرا في يوكوشيما في اليابان والتي راح ضحيتها 1500 شخص. والعالم يذكرأنه تم في 1 نوفمبر 1952 إنتاج أول نسخة كبيرة من القنبلة الهيدروجينية (آلاف المرات أقوى من القنبلة الذرية) فجرت في الولايات المتحدة لأغراض الاختبار. وفي 21 فبراير 1956 افتتحت أول محطة للطاقة النووية في المملكة المتحدة. وفي عام 1979 فشل نظام التبريد في محطة المفاعل النووي في Three Mile Island في بنسلفانيا حيث تسرب الإشعاع، مما اضطر عشرات الآلاف من الناس على الفرار، ومن حسن الحظ أنه تم حل المشكلة قبل دقائق من الذوبان الكامل ولم تكن هناك وفيات، وفي عام 1986، وقعت كارثة هي الأسوأ بكثير في روسيا في محطة تشيرنوبيل للطاقة النووية، وفي هذا الحادث تسربت من المفاعل، كمية كبيرة من الإشعاع وتعرض مئات الآلاف من الأشخاص لهذه الإشعاع.

نبذه عن تاريخ مصر فى المجال النووى :

أطلق الرئيس الأمريكى إيزنهاور عام 1953 مبادره الذره من أجل السلام لإستغلال الطاقه الهائله للذره ، وكانت مصر من أوائل الدول التى استجابت لتلك المبادرة . ففى عام 1955 شكلت مصر لجنة الطاقه الذرية برئاسة الرئيس جمال عبد الناصر لوضع حجر الأساس فى استخدام الطاقه النووية فى الأغراض السلمية، وفى عام 1956 وقعت مصر إتفاقية ثنائية مع الإتحاد السوفيتى للتعاون النووى، ووقعت مصر عقد المفاعل البحثى النووى الأول، وحصلت مصر على معمل النظائر المشعه من الدنمارك عام 1957، وأصبحت مصر عضواً مؤسساً للوكالة الدولية للطاقه الذرية. وبدأ العمل فى المفاعل عام 1961، وطرحت مصر مناقصة لتوريد محطة نوويه لتوليد الكهرباء بقدره تصل الى 150 ميجاوات وتحليه المياه بمعدل 20 ألف متر مكعب فى اليوم، وتوقفت تلك الجهود إثر عدوان يونيو 1967 ولكن بعد حرب 1973 تم طرح مناقصة أخرى لمحطة نوويه لتوليد الكهرباء بقدره تصل الى 600 ميجاوات، وتوقفت تلك المساعى لشروط أمريكيه للتفتيش والمراقبه على البرنامج النووى المصرى، وهذا ما رفضته مصر. طرحت مصر مناقصة ثالثة لمحطة نوويه لتوليد الكهرباء بقدره تصل الى 900 ميجاوات.

توقفت مرة أخرى عام 1986 بسبب حادث مفاعل تشير نوبل . وفى عام 2002 أعلنت مصر عن إنشاء محطة نوويه في منطقة الضبعة.

ومن المهم أن يكون ارتفاع سطح الأرض عند منطقة الضبعة مما لا يسمح إذا حدث تسونامي أن تغرق المياه منطقة الضبعة والتي يمكن لا قدر الله أن تحدث كارثة مثلما حدث في يوكوشيما في اليابان.

تحاول الدول الكبرى التي تمتلك أسرار الطاقة النووية والقنابل النووية أن تمنع الدول الأخرى من امتلاكها مثلما تفعل مع إيران، وفي نفس الوقت تتجاهل امتلاك إسرائيل لها، وإسرائيل ترفض الإنضمام إلي معاهدة حظر أسلحة الدمار الشامل. والغريب أن تلك الدول الأخرى تحاول التخلص من مفاعلاتها النووية وتتجه إلي توليد الطاقة من بدائل أخري مثل الطاقة الشمسية، وطاقة الرياح، وإنتاج الوقود الحيوى.

وختاما نرجو من العالم النظر لما هو يصنع الخير للعالم ، نحو شعار واحد وهو لا لأسلحة الدمار الشامل.

أنباء المنظمة البحرية IMO

إعداد اللواء بحرى أ. ح

الدكتور/ سميح أحمد إبراهيم

الرئيس الأسبق للجمعية العربية للملاحة

معاهدة 2002 بشأن المسؤولية والتعويض لسفينة تدخل حيز التنفيذ في 23 أبريل معاهدة أثينا لسنة 2002 المتعلقة بحمل الركاب وأمتعتهم بحرا التي ترفع إلى حد كبير حدود المسؤولية لوفاة أو إصابة أحد الركاب على متن سفينة

سيتم تطبيق الحدود العليا للمسؤولية للسفن المسجلة في الدول التالية التي صدقت على المعاهدة عام 2002: ألبانيا، وبلجيكا، وبليز، وبلغاريا وكرواتيا، والدانمرك، واليونان، ولاتفيا، ومالطة، وهولندا، والنرويج، وبالاو، وبنما، وسانت كيتس ونيفيس، وصربيا، والجمهورية العربية السورية، والمملكة المتحدة.

بالإضافة إلى ذلك، تعتبر المعاهدة ملزمة للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي (بما في ذلك تلك التي لم تصدق بعد على نظام بروتوكول أثينا حتى الآن كدول منفردة). إلي الحد أن لدى الاتحاد الأوروبي أهلية في المسائل التي يحكمها البروتوكول، حيث أن الاتحاد الأوروبي قد صدق على المعاهدة بموجب نص مادة في البروتوكول الذي يسمح بمنظمة إقليمية للتكامل الاقتصادي، التي تتكون من الدول ذات سيادة، التي تنقل فيها الاختصاص على بعض المسائل التي يحكمها هذا البروتوكول إلى تلك المنظمة، ومنها التوقيع، والتصديق على، قبول أو الموافقة على الانضمام إلى البروتوكول.

إن بروتوكول 2002 لمعاهدة أثينا المتعلقة بنقل الركاب وأمتعتهم بحرا لعام 1974 the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, (PAL)، قد راجع وحدث معاهدة 1974 الذي أنشأ نظاما للمسؤولية عن الضرر الذي يلحق بالركاب المحمولين علي متن سفينة بحرية. وكشرط مسبق للالتحاق، يتطلب من أطراف بروتوكول 2002 فسخ معاهدة 1974، والبروتوكولات الملحقة بها.

تعلن اتفاقية أثينا مسؤولية ناقل عن الضرر الذي يلحق بأحد الركاب الذي ينجم عنه الوفاة، أو الإصابة الشخصية أو تلف الأمتعة إذا تسبب الحادث المسبّب للضرر أثناء النقل، وكان بسبب خطأ أو إهمال الناقل. ويفترض هذا الخطأ أو الإهمال، ما لم يثبت العكس. ويمكن للناقلين الحد من مسؤوليتهم إلا إذا تصرفوا بقصد إحداث هذا الضرر، أو تهور مع معرفة أن مثل هذا الضرر ربما سيؤدي إلي نتيجة ما حدث. وقد حدد لوفاة أو إصابة شخصية لأحد ركاب، هذا الحد من المسؤولية بـ 46,666 حقوق السحب الخاصة Special Drawing Rights (SDR) لكل حمولة في اتفاقية 1974.

في حالة حوادث الشحن يرفع بروتوكول 2002 إلى حد كبير تلك الحدود إلي 250,000 SDR لكل راكب عند أي حادثة واضحة، إلا إذا أثبت الناقل أن الحادث نتج عن فعل الحرب أو الأعمال العدائية، أوالحرب الأهلية، أو العصيان المسلح أو ظاهرة طبيعية ذات طابع استثنائي لا يمكن تفاديها وذات خاصية لا يمكن مقاومتها؛ أو أن كان الحادث كلياً بسبب فعل أو سهو وخطأ حدث بقصد التسبب في الحادث من طرف ثالث.

إذا تجاوز الفقد هذا الحد من الخسائر، وأيضا في حالة وقوع حوادث لغير الشحن، يكون الناقل مسؤولاً كذلك – حتى حد مجمع 400,000 SDR لكل راكب عن كل مناسبة واضحة – إلا إذا أثبت الناقل أن الحادث الذي تسبب في الخسارة وقع دون خطأ أو إهمال منه.

أما فيما يتعلق بفقد أو ضرر، للأمتعة، فإن حد مسئولية الناقل يتباين اعتماداً على ما إذا كان الفقد أو الضرر قد حدث فيما يتعلق بمقصورة الأمتعة، أو لمركبة و/أو للأمتعة المحمولة داخلها أو عليها، أو بالنسبة لأي أمتعة أخرى. وحدد مسئولية الناقل لفقد أو ضرر لمقصورة الأمتعة بـ 2,250 SDR لكل راكب، لكل شحنة.

- تحدد مسؤولية الناقل عن فقدان أوضرر للمركبات بما في ذلك جميع الأمتعة المحمولة بداخلها، أو يقتصر على السيارة تحدد مسؤولية الناقل عن هلاك أو تلف الأمتعة الأخرى بـ 12,700 SDR لكل مركبة، لكل شحنة.
- تحدد مسئولية الناقل عن فقد أو الضرر لأمتعة أخرى بـ 3,375 SDR لكل مركبة، لكل شحنة.

يمكن للناقل والراكب أن يتفقا على أن مسؤولية الناقل قد تخضع لخصم لا يتجاوز 330 SDR في حالة الضرر الذي يلحق بسيارة ولا تتجاوز 149 SDR لكل راكب في حالة فقدان أو ضرر للأمتعة الأخرى، مثل هذا المجموع يخصم من الخسارة أو الضرر.

كما أدخلت معاهدة أثينا 2002 أيضا تأمينا إجباريا، علاوة علي آليات لمساعدة الركاب في الحصول على تعويض مبني علي مبادئ مقبولة تماما المطبقة في نظم المسؤولية والتعويض القائمة التي تتعامل مع التلوث البيئي. وهي تشمل استبدال نظام المسؤولية المبني علي الخطأ بنظام

مسؤولية صارم للشحن المتعلق بالحوادث، مدعوم بالمتطلب أن الناقل يدفع تأمينا إجباريا لتغطية هذه المطالبات المحتملة. سوف تزود السفن بشهادة تثبت أن التأمين أو ضمان مالي آخر ساري المفعول وشهادة نموذجية مرفقة بالبروتوكول كملحق.

إن الحدود الواردة في البروتوكول وضعت حدا أقصى، لتمكين – ولكن لا تلزم – المحاكم الوطنية كي تحكم بالتعويض عن حالات الوفاة أو الإصابة أو الضرر تصل إلى هذه الحدود. كما يشمل البروتوكول فقرة عن "رفض الإشتراك"، تمكن الدول الأطراف من الاحتفاظ أو تقديم حدود أعلى عن المسؤولية (أو مسؤولية غير محدودة) في حالة أن الناقلين يخضعون للولاية القضائية لمحاكمهم.

تعديل الحدود:

يُدخِل بروتوكول 2002 قبول ضمني لرفع حدود المسؤولية، الذي بمقتضاه يتم تعميم اقتراحا بتعديل الحدود بناء على طلب مالا يقل عن نصف عدد الأطراف في البروتوكول، وتصديق أغلبية ثلثي الدول الأطراف. وسوف تدخل التعديلات حيز التنفيذ خلال 36 شهر إلا إذا أبلغ ما لا يقل عن ربع الدول الأطراف في وقت التصديق أنها لا تقبل التعديل.

معاهدة إزالة الحطام تدخل حيز التنفيذ
مسئولية مالك السفينة علي الأفق بعد أن تصدق الدانمارك علي الأداه الدولية

Wreck-removal convention to enter into force
Shipowner liability on the horizon as Denmark ratifies international instrument

سوف تدخل المعاهدة الدولية نيروبي بشأن إزالة حطام السفن حيز التنفيذ في 14 أبريل 2015 بعد أن أُودِع، في 14 أبريل 2014، صك التصديق من قبل الدانمرك، مع المنظمة البحرية الدولية. ستضع الاتفاقية بين عدة أحكام، المسؤولية المالية لإزالة الحطام الخطر للسفن المعينة على مالكي السفن، مما يجعل التأمين، أو أي شكل آخر من الضمان المالي، إجباريا. أصبحت الدنمارك البلد العاشر التي صدقت على المعاهدة، مما آثار دخولها حيز التنفيذ بعد 12 شهرا بالضبط. سوف تسد الإتفاقية ثغرة في الإطار القانوني الدولي الحالي بتقديم أول مجموعة موحدة من القواعد الدولية التي تهدف إلى ضمان إزالة سريعة وفعالة لحطام السفن التي تقع خارج البحر الإقليمي للبلد. وتتضمن المعاهدة أيضا شرطا أن تمكن الدول الأطراف 'اختيار' تطبيق بعض الأحكام على أراضيها، بما في ذلك بحرها الإقليمي. ستوفر الاتفاقية أساسا قانونيا سليما للدول لإزالة، أو قد أزالت حطام السفن التي يمكن أن تؤثر سلبا على سلامة الأرواح والبضائع والممتلكات في عرض البحر، فضلا عن البيئة البحرية والساحلية.

وسوف تجعل المعاهدة مالكي السفن مسئولين وتطلب منهم إصدار تأمين أو توفير تأمين مالي آخر لتغطية تكاليف إزالة الحطام. كما ستوفر للدول حق اتخاذ تصرف مباشر ضد المؤمنين.

- الإبلاغ وتحديد موقع السفن والحطام – وتغطية الإبلاغ عن المصابين إلي أقرب دولة ساحلية، والإنذار إلي البحارة والدول الساحلية عن الحطام، واتخاذ إجراء بواسطة الدول الساحلية لتحديد مكان السفينة أو الحطام،
- معايير تحديد الخطر الذي يسببه الحطام، بما يشمل عمق المياه فوق الحطام، وقربه من طرق الإبحار، وكثافة حركة المرور وتواتره، ونوع حركة المرور وقابلية وجود تسهيلات ميناء .

والمعايير البيئية مثل الضرر الممكن أن ينتج علي البيئة البحرية من إطلاق البضاعة أو الزيت تشمل:

- الإجراءات لتسهيل إزالة الحطام، بما في ذلك الحقوق والإلتزامات لإزالة الحطام ومتى يمكن للدولة التدخل،

مسئولية المالك عن تكاليف تحديد المكان، وترسيم مكان وإزالة السفن والحطام– ويتطلب من المالك المسجل الإحتفاظ بالتأمين الإجباري أو أي تأمين مالي آخر لتغطية المسئولية بناء علي المعاهدة، وتسوية المنازعات. وبالرغم من أن الإصابات البحرية قد قلت في السنوات الحالية، والشكر أساسا لعمل المنظمة البحرية الدولية والجهود المثابرة للحكومات والصناعة لتعزيز سلامة عمليات النقل البحري، إلا إن عدد الحطام المهجور قد تم الإبلاغ عن زيادته وكنتيجة لذلك، قد أصبحت المشاكل التي تسببت لذلك بالنسبة للدول الساحلية والسفن والنقل البحري بصفة عامة قد أصبحت حادة. كما توجد عدد من المشاكل: الأولى: الإعتماد علي موقع الحطام، فالحطام يمكن أن يشكل خطرا للملاحة، واحتمال وجود خطرا علي السفن الأخرى وأطقمها. الثانية: التي لها نفس الإهتمام، هي الإعتماد علي نوعية البضاعة، حيث يوجد احتمال أن الحطام قد يتسبب في ضرر بالغ للبيئات البحرية والساحلية. الثالثة: في عصر أصبحت فيه البضائع والخدمات غالية بشكل متزايد، هو موضوع التكاليف المرتبطة بترسيم مكان وإزالة الحطام الخطر، والرابع: أن معظم الحطام الخطر يرقد في المياه الضحلة، خلال المياه الإقليمية، حيث لدى الحكومات الساحلية حقوق غير مقيدة لإزالتها، دون الإرتباط بمالك السفينة. وتحاول المعاهدة حل كل ذلك وغيرها، من الموضوعات المرتبطة. وقد تم التصديق علي المعاهدة بواسطة مؤتمر دبلوماسي انعقد لمدة خمسة أيام في مكتب الأمم المتحدة في نيروبي.

من هنا ..... وهناك

إعداد

هيئة تحرير نشرة الملاح

بلاستيك" في الفضاء

قالت إدارة الطيران والفضاء الأميركية (ناسا) إن مركبة الفضاء "كاسيني" عثرت على عنصر البروبلين الذي يستخدم في تصنيع المنتجات البلاستيكية المنزلية، على القمر "تيتان" التابع لكوكب زحل.

وأوضحت "ناسا": "هذا أول اكتشاف مؤكد للعنصر البلاستيكي علي أي قمر أو كوكب غير الأرض."
وأضافت "ناسا" في عدد يوم الاثنين من دورية (أستروفزيكال غورنال ليترز) إن منظاراً يعمل بالأشعة فوق الحمراء بالمركبة، تعرف على كمية صغيرة من البروبلين في الغلاف السفلي للقمر تيتان.
وقال العالم بمركز "غودراد" لعلوم الفضاء التابع لـ"ناسا" كونور نكسون، في غرينبلت بولاية ماريلاند: "هذا العنصر الكيميائي موجود حولنا في حياتنا اليومية ومنه يصنع البولي بروبلين."
وقال نائب رئيس مشروع مركبة الفضاء "كاسيني" سكوت إدينغتون، إن "هذا الاكتشاف قد يساعد العلماء في فهم طبيعة الغلاف الرمادي الضبابي للقمر تيتان."
ومهمة المركبة "كاسيني" مشروع مشترك بين "ناسا" ووكالة الفضاء الأوروبية ووكالة الفضاء الإيطالية.

اكتشاف حفرية لديناصور جديد

اكتشف علماء حفرية لديناصور له أنف كبير وقرون ربما كان يستخدمها لاجتذاب الإناث وإبعاد المنافسين، في منطقة غنية بالحفريات في جنوب ولاية يوتا الأميركية.

وقال سكوت سامبسون أحد العلماء الذين اكتشفوا الحفرية إن الديناصور ذي القرون والأنف الكبير هو الوحيد المعروف من مجموعة من الديناصورات من المعتقد أنها كانت تعيش في كتلة من الأرض في غرب أميركا الشمالية تعزلها مياه البحر قبل 76 مليون سنة.
وأضاف سامبسون أن الديناصور الجديد الذي وصف في العدد الحالي لدورية (بروسيدنجز أوف ذا رويال سوسايتي) من فصيلة ديناصورات لم تكن معروفة في السابق لها قرون تمتد فوق عينيه باتجاه أعلى أنف كبير وأوضح "هذا الحيوان غريب".
واكتشف 20 نوعاً تقريباً من الديناصورات في مواقع في جنوب يوتا وهو ما يطيح بالفكرة القائلة بأنه لا توجد مجالات جديدة للبحث أمام علماء الحفريات.

"صحن طائر" للهبوط على المريخ

تجري وكالة الفضاء الأميركية "ناسا" السبت تجربة إطلاق "صحن طائر" في الغلاف الجوي للأرض، لاختبار التقنيات التي يمكن استخدامها للهبوط على سطح كوكب المريخ.

ومن المقرر أن تجري التجربة، التي تأجلت عدة مرات جراء الطقس السيء، قبالة سواحل جزيرة كاواي في هاواي للتأكد من قدرات وتقنيات المركبة، التي تتخذ شكل قرص، ومظلتها العملاقة.
ومنذ السبعينيات من القرن الماضي، تستخدم "ناسا" نفس تصميم المظلة لإبطاء مركبات الهبوط والتجول عندما تدخل الغلاف الجوي الرقيق للمريخ.
ومع وجود خطط لإرسال مركبات فضاء أثقل ورواد فضاء في نهاية المطاف، تحتاج وكالة الفضاء مظلات أقوى كثيراً.
وتختبر ناسا هذه التقنية في الغلاف الجوي للأرض لأن ظروفه مماثلة للمريخ.
وأجبرت الرياح العاتية في منطقة كاواي للاختبارات العسكرية "ناسا" على تأجيل موعد الإطلاق الأصلي لمدة أسبوعين والذي كان مقرراً في يونيو.

غموض حول "الجزيرة السحرية" على قمر تيتان

ظهرت جزيرة "سحرية" بشكل غامض ومن العدم في واحد من البحار على قمر تيتان، أكبر أقمار كوكب زحل، ثم عادت لتختفي كما ظهرت فجأة.

ووصف العلماء الجزيرة بأنها "عابر سبيل ساطع"، لكنهم لم يتمكنوا من تحديد ماهيتها ولا طبيعتها ولا كيف ظهرت ثم اختفت.

ومن بين النظريات التي طرحها العلماء حول الجزيرة السحرية هذه أنها قد تكون نتيجة "أمواج" في بحر تيتان أو ربما "فقاعات" أو مادة صلبة عائمة مجهولة الهوية، وفقاً لما ذكرته صحيفة الاندبندنت البريطانية.

وتمكن العلماء من ملاحظة ظهور الجزيرة واختفائها العام الماضي، وذلك في صور التقطها المسبار كاسيني التابع لوكالة الفضاء الأميركية "ناسا."

ويعتقد العلماء أيضاً أن الجزيرة قد تكون "جبلاً جليدياً" انفصل عن شاطئ البحر الموجود في النصف الشمالي من القمر تيتان.

أما سبب إطلاق لقب "الجزيرة السحرية" على هذا الشيء المجهول، فهو أنهم لم يتمكنوا من تحديد ماهيته حتى الآن أو تكوين فكرة واضحة عنه.

وقال العلماء "لا يمكننا التأكيد على ماهيته أو طبيعته حتى الآن لأننا لا نملك إلا صورة واحدة له.. لكنه أمر لا يمكنك مشاهدته بشكل طبيعي على القمر تيتان."

وأضاف عالم الفلك جايسون هوفغارتنر، الأستاذ في جامعة كورنيل "أنه أمر لم يكن موجوداً بشكل دائم من قبل."

ووفقاً لتقديرات العلماء، يبلغ طول الجزيرة السحرية 12 ميلاً وعرضها 6 أميال، بحسب صحيفة الغارديان البريطانية.

واستبعد هوفغارتنر أي خطأ في الصورة أو أجهزة التصوير.

رائدان ينهيان سباحة "شاقة" بالفضاء

تمكن رائدا فضاء روسيان خلال عملية سباحة في الفضاء من تثبيت جهاز هوائي جديد للمحطة الفضائية الدولية، رغم المعوقات غير المتوقعة التي اعترضت المهمة.

وأنهى الرائدان ألكسندر سكفورتسوف وأوليج أرتيميف عملية السباحة خارج وحدة الخدمات الروسية زفيزدا خلال سبع ساعات، في حين كان من المتوقع أن تستمر المهمة ست ساعات ونصف.

وواجه سكفورتسوف وأرتيميف مشاكل أثناء المهمة الأولى المتمثلة بتركيب هوائي جديد للاتصالات، وبعد معاناة بسبب أدوات تثبيت لا تعمل استخدم الرائدان رباطا لتركيب الهوائي.

كما نقل الرائدان جهازين علميين إلى ذراع جديدة وتخلصا من ذراع أخرى قديمة في الفضاء، خلال عملية السباحة التي نقلها مباشرة تلفزيون إدارة الطيران والفضاء الأميركية "ناسا."

تفجير قمة جبل لتثبيت أكبر تلسكوب بالعالم

فجر المرصد الأوروبي الجنوبي قمة جبل ارتفاعه 3 آلاف متر في صحراء تشيلي، وذلك بغية تجهيز موقع أكبر تلسكوب فضائي في العالم.

ومن شأن التلسكوب الأوروبي العملاق "أي-أيلت" الجديد أن يساهم في مساعدة العلماء الساعين لمعرفة إن كانت هناك حياة في مكان آخر في الكون.

وستكون للتلسكوب مرآة رئيسية قطرها 39 متراً عندما يكتمل بناؤه عام 2024، مما سيتيح له تجميع الضوء بما يزيد حوالي 50 مرة عن التلسكوبات الحالية.

وستتسم قوة التلسكوب برصد الغازات المنبعثة في الغلاف الجوي من أنواع معينة من الكواكب خارج المجموعة الشمسية، وحتى الجزئيات البيولوجية التي تشير إلى وجود نشاط بيولوجي.

وفي حال تمكن التلسكوب من رصد هذه الغازات والجزئيات فسيوفر للعلماء فرصة رصد وجود حياة خارج كوكب الأرض للمرة الأولى.

ويقول المرصد الأوروبي الجنوبي مشغل التلسكوب إنه سيكون بمقدور التلسكوب الجديد أيضا اكتشاف كواكب صخرية أخرى خارج المجموعة الشمسية.

وسيقام التلسكوب في صحراء أتاكاما في تشيلي، وهي أجف صحراء في العالم وتوفر سماؤها ظروفا مثالية لرصد الفضاء.

شروط المحكم في قضايا الأمن البحري

إعداد
دكتور / اشرف سليمان غبريال
خبير الأمن البحري
عضو الجمعية العربية للملاحة

أصبح في الوقت الراهن من أحدث القضايا التى تتداول على ساحة فض المنازعات على المستوى الدولي هي قضايا الأمن البحري خصوصا بعد صدور ISPS Code وهو عبارة عن الإجراءات الدولية للأمن على متن السفن والموانيء ، وهناك بند يضاف في عقود الشحن في بعض الشركات العاملة في النقل البحري على المستوى الدولي بانة في حالة نشوب أي نزاع بين الناقل والمنقول يتعلق بالأمن البحري يتم تسوية النزاع من خلال محكمة تحكيم للنظر في تقصير الشركة الملاحة ومن عدمه في الإجراءات الأمنية على متن السفينة التى من خلالها تم تعرض السفينة لخطر السرقة أوالقرصنة البحرية أو السطو المسلح أو العمليات الإرهابية وخلاف ذلك من الأخطار التى يمكن أن تتعرض لها السفينة من فعل العوامل البشرية المعرقلة للأمن البحري ، وذلك بعد إصرار بعض شركات التامين على إضافة هذا البند في عقد الشحن لأن تقصير الشركة الملاحية في إجراءات ومعدات الأمن وسوء التدريب وعدم الإستعداد الوقائي للعمليات الخطيرة سالفة الذكر تعرض ممتلكات الغير من بضائع ومنقولات للخطر وتكبد الخسائر والتى تتكبدها شركات التامين ولذلك ، أصبح التحكيم في قضايا الأمن البحري بين الناقل والمنقول مباشرةً دون تدخل شركات التأمين في هذا الأمر .

اختلفت الأراء في تحديد ماهية المحكم arbiter'L في قضايا الأمن البحري فهناك رأي بأن المحكم ما هو إلا فرد عادي لدية خبرة خاصة ومحترف في مجال الأمن البحري عهد إلية الأطراف بتولي مهمة الفصل في النزاع ، وبالتالي فانصار هذا الرأي يوصفون المحكم بأنة ليس قاضياً وليس هناك أى وحدة وبين مهام القاضي والمحكم ، ولكن هناك أنصار اتجاه آخر تذهب بالرأي بأن المحكم قاضي Juge ولكنة قاضي خاص سماه الخصوم بأنفسهم وقراره ذو طابع قضائي ، ومن خلال هذا الاتجاة فالمحكم بحكم وظيفته في فض المنازعات وفقاً للقانون والعدالة يعتبر قاضياً وهو يصدر حكماً حقيقياً في المنازعة وهو يستند في عمله إلى إتفاق التحكيم وإرادة المشرع التى تعترف به وتجعل حكمه قابلاً للتنفيذ الجبري بعد إستيفاء شروط وإجراءات معينة لذا يعتبر حكم المحكم بمجرد صدوره ورقة رسمية .

فالمحكم يتمتع بسلطة قضائية في إصدار حكم التحكيم وهذه السلطة مصدرها المباشر إتفاق التحكيم ومصدرها الغير المباشر القانون الذي يضع التحكيم في إطار من المشروعية وإذا كان حكم التحكيم لا ينفذ فور صدوره ويستلزم الأمر بتنفيذه فإن ذلك يرجع إلى افتقاره إلى سلطة الأمر وإلى حكمة قانونية معزاها ضرورة خضوع عمل المحكم لرقابة قضاء الدولة وحتى تتوافر في عمل المحكم الضمانات التى يتطلبها القانون فإن قراره لا يقبل التنفيذ الجبري إلا إذا خضع للرقابة من قبل سلطة القضاء لكن المحكم لا يملك سلطة الأمر وللإرتقاء به إلى مصاف العمل الصادر من قضاء الدولة يجب ان يأمر بتنفيذه وذلك لا يتم إلا بعد ممارسة رقابة معينة على الحكم الصادر منه .

وهناك شروط واجب توافرها في المحكم حيث تتجه معظم تشريعات التحكيم إلى وضع بعض الشروط التى يجب توافرها في من يلي مهمة التحكيم ، وذلك نظراً لطبيعة القضائية للمهمة التى يضطلع بها المحكم ، وحتى لا يترك أمر ممارسة القضاء الخاص لشتى الشخاص ، ويجب توافر هذه الشروط سواء كان المحكم من اختيار الأطراف أو بواسطة سلطة من الغير كمركز تحكيم أو بواسطة القضاء ، ويمكن إستعراض تلك الشروط فيما يلي :

اولا: (الآهلية المدنية)

تنص المادة 1/16 من قانون التحكيم المصري " على أنه لا يجوز أن يكون المحكم قاصراً أو محجوزاً عليه او محروماً عن حقوقه المدنية بسبب الحكم عليه في جناية أو جنحة مخلة بالشرف أو بسبب شهر إفلاسه "ما لم يرد إلية اعتباره" والشروط التى ورد النص عليها في هذه المادة يمكن أن تترجم إلى شرط أهليتة المدنية الكاملة ويطلق على هذه الشروط مصطلح شروط (الثقة القانونية) فالقانون يضع ثقته في إدراك وتمييز القائم بالعمل والقانون لا يضع ثقته إلا في الشخص كامل الإدراك والتمييز ولهذا فإن هذه الشروط تعد بمثابة قيود مفروضة على حرية الأطراف في اختيار المحكم بواسطة القانون الواجب التطبيق على التحكيم حيث تجمع النظم القانونية بصفة عامة على ضرورة أن يكون المحكم كامل الأهلية المدنية .

ثانيا: (الحيدة والاستقلال) المحكم كالقاضي ومن ثم يتعين أن تتوافر فيه الحيدة والإستقلال عن الخصوم حتى يستطيع أن يمسك ميزان العدالة في منصة التحكيم وهناك مفترضات استقلال المحكم وهي – المفترض الاول – إنتقاء صلة المحكم بالنزاع حيث من مفترضات إستقلال المحكم ألا تكون له مصلحة في النزاع سواء كانت مصلحة أدبية أو مالية إذ لا يجوز أن يكون المحكم خصماً وحكماً في الوقت ذاته وهذا يقضي ألا تكون له مصلحة في النزاع ، - المفترض الثاني – إستقلال المحكم عن الأطراف حيث تتعارض صلة المحكم بالأطراف أو ممثليهم مع استقلاله سواء كانت هذه الصلات مالية أو مهنية أو إجتماعية سابقة على الترشيح لمهمة التحكيم وتقدير مدى تأثير صلة المحكم بأحد الخصوم يقدرها الخصم الآخر وهى مساله نسبية تختلف من حالة إلى آخرى ، - المفترض الثالث – استقلال المحكم عن الغير بمعنى عدم خضوعه لمؤثرات خارجية من الغير للتأثير عليه في إتخاذ القرار ، ويحدث إعتداء على إستقلال المحكم من الغير بصفة خاصة في حالات معينة من قبل مؤسسات أو مراكز التحكيم الدائمة عندما يتم فرض تعليمات معينة تتعلق بشكل الحكم أو موضوعه إذ أن هذا التدخل في عمل المحكم يعد اعتداءاً خطيراً على استقلاله وعلى حريته في اتخاذ القرار .

ثالثا: (الجنسية الوطنية) تذهب بعض النظم القانونية إلى إشتراط أن يكون المحكم وطنياً على إعتبار أن التحكيم نوع من القضاء ينبغى ألا يتولاه الأجانب كما هو الحال في قوانين كولومبيا والاكوادور وقانون التحكيم السعودي الصادر في 27 مارس 1985 ويذهب جانب من الفقه على منع الأجنبي من أن يكون محكماً يمثل عائقاً أمام تطور التحكيم الدولي والإتجاة الغالب في القانون المقارن لا يفرق بين الوطني والأجنبي في تولى مهمة التحكيم نظراً لأن إختيار المحكم يعتمد على إعتبارات شخصية متروك أمر تقديرها للخصوم ، وإذا كانت الجنسية كقاعدة ليست معياراً حاسماً في إختيار المحكم إلا انها تعتبر في حالات عديدة تعبر عن مدى حياد المحكم حيث أن بعض الإتفاقيات الدولية تنص صراحةً على إمكانية قيام الأجنبي بمهمة المحكم ، وهذا ما نجده في الإتفاقية الأوروبية لعام 1961 حيث تنص المادة الثالثة على أنه " في التحكيم الخاضع لهذه الإتفاقية يمكن للأجانب أن يعينوا كمحكمين " ، وهذا ما نصت عليه المادة 18 من الإتفاقية العربية للتحكيم التجاري لعام 1987 حيث تنص الفقرة الرابعة منها على أنه " لا يجوز أن يكون المحكمون الذين يعينهم المكتب من مواطني أحد الطرفين " ، ونفس الحكم نجده في المادة 38 من إتفاقية واشنطن لعام 1965 الخاصة بحل المنازعات ، ولم يشترط المشرع المصري ضرورة أن يكون المحكم وطنياً وإنما ترك هذا الشرط لمطلق تقدير الخصوم .

رابعا: (الخبرة) لم يشترط المشرع أن يكون المحكم حاملاً ليسانس الحقوق ويعتبر بعض الفقة أن شرط الخبرة يعد شرطاً مفترضاً فالمحكم يجب على الأقل أن يكون متخصصا في المنازعة التى يفصل فيها أو تكون له خبرة فيها حتى تغنيه عن الإستعانة بالخبراء وهو ما يحقق مصلحة مؤكدة للأطراف ، ومثال ذلك نظام التحكيم السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/46 وتاريخ 12 /7/ 1403 هـ حيث تنص المادة 4 من هذا القانون على أنه " يشترط في المحكم أن يكون من ذوي الخبرة " ، وعلى سبيل المثال في مجال التحكيم في المجال البحري وبالأخص في مجال الأمن البحري يجب أن يكون على المحكم أن يكون على خلفية بأبعاد الأمن المختلفة وبالأخص الأمن البحري ومعوقاته ومثال ذلك نجد جمعية المحكمين البحريين بنيويورك ، وهذه الجمعية تشترط لكي يصبح الفرد عضو فيها أن يكون قد قضي عشرة أعوام في مجال التخصص البحري ، وأن يحضر دورة تدريبية للمحكمين تعقدها الجمعية ، وأن يوافق على تخرج الفرد كمحكم في المجال البحري مجلس إدارة الجمعية ولجنة شئون الأعضاء بها ، ويؤكد جانب من الفقة أن شرط الخبرة العملية في تحكيم قضايا الأمن البحري يعتبر من الشروط الجوهرية التى يتعين أن تتوافر في المحكم على أساس أنه من غير المنطقي إختيار محكم في نزاع من منازعات الأمن البحري لا يكون لدية خبرة أمنية بمجال أمن السفن او الأمن البحري وليس فحسب بل يجب ان يكون لدية خبرة أمنية شاملة في اسلوب المكافحة والأمن الوقائي .

خامسا: (الجنس) هل يشترط أن يكون المحكم رجلاً ؟ في القانون المقارن نجد بعض القوانين التى تربط بين التحكيم والقضاء حرمت على المرأة تولى مهمة التحكيم ويجتمع الرأى في مصر على جواز تحكيم المرأة لانها أصبحت في النظم الحديثة تتمتع بالحقوق المدنية والحقوق السياسية مثل الرجل تماماً ، وقد أوضح المشرع المصري أن اختيار الرجل أو المرأة للتحكيم إنما هو أمر متروك لتقدير الخصوم الشخصي وذلك وفقاً لما ورد النص عليه في المادة 16 من قانون التحكيم " لا يشترط أن يكون المحكم من جنس .... معينة إلا اذا إتفق طرفا التحكيم على غير ذلك ".

سادسا: (اللغة) لا يوجد تلازم بين جنسية المحكم واللغة التى يتحدث بها فالأفضل أن يلم المحكم بأكثر من لغة والمهم أن يكون عالماً بلغة الخصوم ، ويتعين أن تكون لغة المحكم من العوامل الجوهرية في اختياره ، ولا يجوز أن يتساهل الخصوم في مطلب المام المحكم باللغة المستخدمة

فى النزاع ، وذلك لما تتكلفه الترجمة من مصروفات ضخمة فضلاً عن عدم دقة الترجمة وما تثيره من صعوبات في العديد من الحالات بالإضافة إلى صعوبة فهم وقائع النزاع ومعطياته ، ويبدو لنا أن إشتراط علم المحكم باللغة له ميزة صدور الحكم بلغة الأطراف على مثال اللغة العربية وهذا يوفر عبء ترجمة الحكم إلى العربية وهو شرط جوهري لإمكان تنفيذ الحكم في مصر وعدم توافر اللغة لدى المحكم من شأنه خلق صعوبه في عملية ترجمة المستندات وشهادة الشهود وسوف توجد صعوبه في عمل ترجمة صادقة وأمينة لما يحدث أمام المحكم بالإضافة إلى مصاريف الترجمة وضياع الوقت على الخصوم .

سابعا: (حقوق المحكم) يمكن تقسيم حقوق المحكم على قسمين هما – **القسم الاول – الحقوق المالية للمحكم** وهي حقه في الحصول على مكافأة أو مبلغ مالي في مقابل تأدية الخدمة المطلوبه منه وهو ما يطلق علية الاتعاب les honoraries ولا سيما وأنه أصبح من النادر أن يقوم المحكم بهذا العمل على سبيل التبرع، ومن التشريعات النادرة التى عالجت صراحة هذه المسألة قانون الإجراءات المدنية الإيطالي وقد نصت المادة 814 على أنه للمحكم الحق في إسترداد ما انفقه من مصاريف ومكافأة مقابل ما قام به من عمل ويلتزم طرفا التحكيم بدفع هذا المبلغ بالتضامن مع عدم الإخلال بحق أحدهما في الرجوع على الآخر في حالة التزام أحدهما فقط بدفع هذا المبلغ بموجب الإتفاق ، وفي حالة عدم تحديد هذا المبلغ بالإتفاق يمكن تحديده عن طريق القضاء ، ويلاحظ أنه في حالة التحكيم الحر يتم تحديد الأتعاب بواسطة ذات المحكم ، في حين التحكيم المنظم أو المؤسسي يتم تحديد الأتعاب مسبقاً بواسطة لوائح مراكز التحكيم ويؤخذ لهذا النظام احياناً حماية الأفراد من احتمال تعسف أو مغالاة المحكم في طلب الأتعاب كما قد تمنع مراكز التحكيم على المحكم تحديد هذه الأتعاب عن طريق الإتصال المباشر بالخصوم ، وقد تحظر صراحة على المحكم الحصول على أي أتعاب من الخصوم بهدف كفالة مظهر الحيدة والإستقلال وفي حالة حدوث نزاع حول قيمة الأتعاب التى يستحقها المحكم وعدم التوصل إلى اتفاق ودي يتم تحديد الأتعاب بواسطة القضاء.

القسم الثاني – حقوق المحكم الأدبية

لا شك أن المحكم يتمتع بالعديد من الحقوق الأدبية في مواجهة الخصوم وفى مقدمة هذه الحقوق واجب الخصوم في إحترام المحكم وإتباع ما يقرره من تعليمات إذ أن للمحكم الحق في أن ينظر من جانب الخصوم التعاون وسلوك يتسم بالنزاهة، ومع ذلك فإن هناك حقوق متميزة ينبغى تسليط الضوء عليها وهي تتعلق بحق المحكم في التنحي حيث أن للمحكم رغم قبوله التحكيم أن يعدل عن هذا القبول قبل بدء إجراءاته كما أن له ذلك بعد بدء إجراءات التحكيم بشرط أن يكون هناك سبب جدي يبرر التنحي ، ومن جهه آخرى حق المحكم في تأدية المهمة حتى نهايتها وهذا حق له طابع أدبي ومادي في نفس الوقت إذ أن عدم إتمام المهمة التحكيمية بسبب غير راجع لإرادة المحكم من شأنه الإساءة إلى المركز الأدبي للمحكم هذا من جانب ومن جانب آخر فلا شك أن عدم إتمام المهمة التحكيمية يفقد المحكم الأتعاب أو المكافأة التى كان ينتظرها ومن أجل حماية حق المحكم في إتمام المهمة نجد أن المشرع يضع العديد من الضوابط لحماية المحكم ومثال ذلك تنظيم حق الخصوم في طلب رد المحكم، إشتراط إجماع الخصوم من أجل عزل المحكم حتى لا يتعسف أحدهما فقط في ممارسة هذه المكنة ، جعل إنهاء مهمة المحكم في حالة عدم الإتفاق بين الخصوم على ذلك من إختصاص القضاء من أجل ممارسة رقابة جدية على ممارسة أحد الأطراف مكنة عزل المحكم ومنعه من الإستمرار في تأدية مهمة التحكيم .

عرفان وتقدير
حديث عن الرواد

رفعت رشاد

الأستاذ/ عبد الرازق إبراهيم

تعودت فى هذه الصفحة أن أكتب عن أعضاء الجمعية الذين أدوا خدمات ومساعدات جليلة لها، ولكن هذا العدد أقدم لكم السيد/ عبد الرازق إبراهيم الذى أفنى الكثير من وقته وعمره فى خدمة أعضاء الجمعية والحفاظ على ممتلكات الجمعية وتسهيل شئونها الداخلية والخارجية والأمنية.

عبد الرازق شخص بسيط علامات الهدوء والرضا والقناعة تعبر عن حال الأغلبية العظمى من االشعب المصرى، لا يشكو حاله ولا يستنكر عملاً، منذ أن تسلم عمله فى تسعينات القرن الماضى يقوم بما يُطلب منه. كافح لتعليم ثم زواج أولاده ومازال يحنو عليهم وعلى أحفاده رغم إمكاناته المحدودة.

أتصور أن تكون هذه الكلمات أقرب إلى قلبه وأهم لديه من الأوراق المالية، وأعظم شأناً من الهدايا العينية. أكاد أجزم أن العمل الجيد لا يكتمل إلا بوجود مساعدين ودعم لوجيستى من الجميع، والجمعية لم تكن فى إمكانها المحافظة على هذا المنسوب إلا بوجود فريق عمل متكامل لا فرق بين مدير أو رئيس أو سكرتير مساعدين لكل منهم عمل بنفس الدرجة من الأهمية. وأزعم أن الجمعية تحظى كثيراً بوجود عبد الرازق إبراهيم كأحد أفراد فريق العمل.

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/ أحمد الربانى عضو الجمعية العربية للملاحة ومنسق مؤتمرات الملاحة فى أوروبا وأمريكا يمنح درع الجمعية للبروفيسور/ ديفيد ويلز فى حفل ختام المؤتمر الدولى "ملاحة 2004 "والذى عُقد بالقاهرة فى فندق السلام عام 2004.

الفريق/ مهاب مميش رئيس هيئة قناة السويس والدكتور/ رفعت رشاد والربان/ محى الدين العشماوى يسلمون درع الجمعية للدكتور/ عادل عباده فى حفل التكريم السنوى للجمعية عام 2007

فى حفل التكريم المميز الذى أقامته الجمعية عام 2011 جلس الدكتور/ جمال مختار الرئيس الأسبق للأكاديمية العربية للنقل البحرى وبجواره وحوله لفيف من الشخصيات العامة فى النقل البحرى ومن أعضاء هيئة التدريس بالأكاديمية وأعضاء الجمعية العربية للملاحة.

من أرشيف الجمعية

فى إستقبال ضيوف حفل التكريم السنوى عام 2007 بقاعة جاردينيا بالإسكندرية اصطف كل من رئيس الجمعية والران/ سعيد بلبع فى إستقبال اللواء/ حسن التومى.

مؤتمر "ملاحة 2012" الذى عُقد بفندق رمادا بالإسكندرية وتناول فى أكثر موضوعاته تطبيقات المساحة البحرية، وحضره الأميرال/ جاى سكرتير عام منظمة المسح الهيدروجرافى، والفريق/ مريع مدير المساحة بالمملكة العربية السعودية. وفى إحدى الجلسات يُرى فى الصورة كل من الدكتور/ أحمد الوكيل عميد كلية النقل البحرى، والربان/ محمد يوسف عضو مجلس الإدارة آنذاك، والدكتورؤ/ مصطفى بركة عميد هندسة القاهرة بجوار رئيس الجمعية.

وفد الجمعية لسفينة التدريب عايدة فى نوفمبر 2005، ويُرى فى الصورة الربان/ حسن الناضورى رئيس التدريب البحرى، والدكتور/ رفعت رشاد، والربان/ إيهاب عتمان مدير التدريب بالسفينة عايدة.

من أنباء البيئة البحرية

إعداد اللواء بحرى أ. ح

الدكتور/ سميح أحمد إبراهيم

الرئيس السابق للجمعية العربية للملاحة

الحفاظ على البيئة البحرية: البحر ينكأ قروحا
MARINE CONSERVATION: SEA SORE

إن أكثر من 90 % من التجارة العالمية تتم عن طريق البحر، والدور الذي تقوم به المنظمة الدولية البحرية (IMO) هو ضمان أن النقل البحري آمن ومَنْع التلوث. وتعقد المنظمة البحرية الدولية في لندن جمعيتها العمومية كل سنتين، حيث يتم دعوة الدول الأعضاء في المنظمة، والمنظمات غير الحكومية المعنية للحضور. وقد أنشئت المنظمة البحرية الدولية باتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي وقعت منذ منذ أكثر من ثلاثة عقود. ويعتقد بعض الخبراء أن التعاون الدولي عبر المحيطات يتم ولكن بضعف القواعد الموضوعة والحوكمة، ولا سيما فيما يتعلق بصيد الأسماك. فعلى سبيل المثال، يعني عدم الإمتثال لإتفاقية قانون البحار، فالدول غالباً إما ضعيفة جداً أوتتجنب التحكم علي المياه البحرية التابعة لهم.

ولحسن الحظ، تلوح حلول جديدة في الأفق حيث يمكن أن تساعد التكنولوجيا في هذا الشأن، فعلى سبيل المثال، اشتراط أن تحمل سفن الصيد أجهزة إرسال تكشف عن أماكن وجودهم. وهناك فكرة أخرى وهي وضع شريط كودي على الأسماك عندما يتم صيدها، حيث يمكن للمشترين معرفة من حيث أتت تلك الأسماك. ومع ذلك وبالرغم من هذه التدابير، يظل القلق للتنوع الحيوي (البيولوجي) موجوداً، فلا يعني أن الأسماك صحية هو ضمان وجود نظام بيئي سليم. وفي العديد من المواقع، حتى مع الحفاظ على أسماك صحية يوجد تحديا نتيجة للتجاوزات من بعض تقنيات صيد الأسماك، فهناك مطاردة لا هوادة فيها للأسماك مما يعني أن نسبة الأرصدة السمكية في العالم التي يتم استغلالها أو المستنفدة قد ارتفع من 10% في عام 1974 إلى ما يزيد على 30% في الآونة الأخيرة، حيث توجد النفايات علاوة علي التدمير على نطاق واسع للحصول على بروتين السمك لتقدم كأطباق للبشر. تجوب شباك الجر حوالي 40,000 كيلومترا مربع (15,400 ميل مربع) قاع البحار، تاركةً المناطق الميتة التي تستغرق عقودا لاستردادها.

والأمل أن عام 2014 سيشهد طفرة من المبادرات للمناطق البحرية المحمية marine protected area (MPAs). إن حوالي 12% من الكرة الأرضية محمية بطريقة ما، بينما تصل هذه النسبة في البحر إلي أقل من 1%. إن للمناطق البحرية المحمية فائدة كبيرة عندما تغطي أماكن تأتي إليها الأسماك حيث تتوالد وتربى الأسماك الصغيرة. وتوجد معظم المناطق البحرية المحمية بالقرب من الساحل، داخل 200 ميل بحري (370 كم) خلال المناطق الإقتصادية الحصرية للدول. وسوف تكون هناك مقترحات أكثر طموحاً للحماية في المناطق البعيدة عن الساحل. فبريطانيا علي سبيل المثال سوف توقع في عام 2014 قانوناً لأكبر منطقة بحرية محمية لحوالي 320,000 ميل مربع جنوب المحيط الهادئ في منطقة Pitcairn، ومن المتوقع أن تزداد بدرجة كبيرة مجموعات الأسماك حول Pitcairn إن لم تكن قد ازدادت بالفعل.

لقد ولدت المنظمة البحرية الدولية من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ووقع إلى حيز الوجود منذ أكثر من ثلاثة عقود. دومينيك زيغلر، محرر مجلة The Economist في آسيا، وتعتقد أن الدولي عقد التعاون عبر المحيطات مرة أخرى بضعف النظام والحكم، ولا سيما فيما يتعلق بصيد الأسماك. على سبيل المثال، يعني عدم الإمتثال لإتفاقية قانون البحار، أن البلدان غالباً ضعيفة جداً أو لا تميل إلي شرطة المياه الخاصة بهم.

ولحسن الحظ، قد تكون هناك حلولاً جديدة تلوح في الأفق، فمثلا يمكن أن تساعد التكنولوجيا في إيجادها، فمثلا يشترط أن تحمل سفن الصيد أجهزة إرسال تكشف عن أماكن وجودها. وهناك فكرة أخرى وهي وضع الرموز الشريطية Bar-Codes على الأسماك عندما يتم القبض عليها حيث من المهم معرفة المتسوقين من حيث تأتي هذه الأسماك.

وعلى الرغم من هذه التدابير، ومع ذلك، يظل هناك مصدر قلق للتنوع البيولوجي، فليس معنى أن هناك أسماك صحية أنه يضمن نظام بيئي سليم. وفي العديد من المواقع،

بل الحفاظ على عدد سكان أسماك صحية يشكل تحدياً نظراً للتجاوزات من البعض لتقنيات صيد الأسماك.

إن المطاردة التي لا هوادة فيها للأسماك تعني نسبة الأرصدة السمكية في العالم التي يتم استغلالها أو المستنفد منها قد ارتفع من 10 في المائة في عام 1974 إلى ما يزيد على 30% اليوم.كما أن النفايات، والتدمير على نطاق واسع تشارك في الحصول على بروتين السمك لأطباق البشر. فكل يوم تجوب شباك الجر لقاع البحار في مساحة حوالي كيلومتراً مربعا 40,000 (15,400 ميل مربع)، تاركةً المناطق الميتة التي تستغرق عقوداً لاسترداد أسماكها.

الأمل للحفاظ علي الثروة السمكية، أن عام 2014 سيشهد طفرة من المبادرات للمناطق البحرية المحمية. فعلي البر حوالي 12% من الكرة الأرض محمية بوسيلة أو بأخرى، بينما تصل هذه النسبة في البحر إلي أقل من 1%. إن للمناطق البحرية المحمية فائدة كبيرة عندما تغطي أماكن تأتي إليها مجموعات الأسماك لتربية صغارها. إن معظم المناطق البحرية المحمية موجودة بالقرب من الساحل وهي صغيرة في مساحتها وقريبة من الساحل، داخل 200 ميل بحري البلدان (370 كم) (المناطق الاقتصادية الحصرية). وستكون هناك مقترحات أكثر طموحاً للحماية في المناطق البعيدة عن الشاطئ. سوف توقع بريطانيا في عام 2014 قانونا هو الأكبر بالنسبة للمناطق المحمية في العالم تصل لحوالي 320,000 ميل مربع حول المنطقة الصغيرة جنوب المحيط الهادئ التابعة لها Pitcairn . ومن المتوقع أن تأتي مجموعات الأسماك حول Pitcairn بشكل كبير.

الغاز الطبيعي المسال

يعتبر الغاز الطبيعي المسال مستحب للنفط كوقود لوسائل النقل لكفاءته واحتمال فعاليته من حيث التكلفة والكفاءة. وتقدر الصناعة أن يكون الطلب على الغاز الطبيعي المسال كوقود السفن بالنسبة لمنطقة البلطيق أن يكون حوالي 2 مليون طن سنوياً من هذا العقد. ويقيد الشاحنين بالنظم ويشعرون أنهم بحاجة إلى التكيف، ويمكن للغاز الطبيعي المسال أن يوفر بعض الحلول الفعالة من حيث التكلفة حتى الآن لإمدادات أوروبا بالغاز عبر خطوط الأنابيب، الذي بالكاد يستخدم في قطاع النقل، ولكن الشركة التي تسيطر عليها الدولة قد قالت أنها تخطط لبناء ميناء Ust-Luga علي بحر البلطيق لتصدير الغاز الطبيعي المسال لتزويد المنطقة بحلول عام 2018. كما تذكرشركة شل الهولندية الملكية في فرنسا أنها مهتمة بالانضمام إلى المشروع.

ومع ذلك، فحالياً، فإن الوسيلة الوحيدة لاستيراد الغاز الطبيعي المسال إلي المنطقة عبر موانئ بحر الشمال، مثل Zeebrugge البلجيكية والمحطة الطرفية Gate terminalالهولندية في روتردام.

إن التوسيع الضخم المخطط لـ Gate terminal الهولندية في روتردام جعل من الممكن بناء البنية التحتية لمحطة نهائية صغيرة الحجم في المرافئ الأخرى في شمال أوروبا. لكن لما كانت احتياطيات الغاز المحلي في أوروبا تنخفض، فهناك الحاجة تقريباً للغاز المستورد لتوليد الكهرباء، تاركاً قطاع نقل الغاز أقل من المطلوب إمداده. وهذا الوضع سيتغير عندما utility E.ON الألمانية سوف تنفتح علي الغاز الطبيعي المسال القطري اعتبارا من عام 2014 وصولاً إلي محطة الطرفية للغاز الطبيعي المسال في روتردام.

إن موقف التسهيلات في صالح الغاز الطبيعي المسال للنقل حيث أن روتردام تعتبر أيضا ميناء محوري تنموي رئيسي لتموين وقود الغاز الطبيعي المسال، مدفوعة إلى حد كبير بمؤسسة شل للطاقة وشركة Vopak لتوريد الصهاريج. ويمكن استخدام الغاز الطبيعي المسال الممون في روتردام لتزويد الصنادل النهرية التي تسير عبر طرق النقل البحري الرئيسية في أوروبا، مثل نهر الراين، كما يمكن أيضا أن يرسل إلى سائر الموانى المحورية التنموية للغاز الطبيعي المسال مثل السويد والنرويج وفنلندا. وحاليا تستثمر Swedegas و Vopak معا في الغاز الطبيعي المسال في محطة طرفية في ميناء Gothenburg أكبر محطة في السويد. والمزيد في بحر البلطيق، فازت Lithuania's Klaipedos Nafta الليتوانية مؤخرا بإعانات لتمويل المحطة المحورية للغاز الطبيعي التي يمكن أن تصبح الأولى في بحر شرق البلطيق للاستيراد إذا تم تشغيلها كما كان مقرراً في ديسمبر 2014.

الإنشطار المتعمد لسفينة الحاويات "MSC Napoli"

إعداد

الربان/ سامح قبارى راشد

عضو هيئة التدريس

بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

وعضو الجمعية العربية للملاحة

تنطوي صناعة النقل البحرى على كثير من المخاطر والكوارث البحرية تختلف حسب طبيعة الوحدة البحرية وعمرها الزمنى و بنائها والإجهادات التى تتحملها نتيجة نوع البضائع التى تقوم بنقلها، وما تتعرض له من مخاطر اثناء عملية الابحار والتشغيل تتعرض السفن دائما اثناء الابحار الى عواصف وأحوال جوية تتباين بطبيعتها وشدتها من مكان لأخر، ودائما تنتهى العواصف البحرية بنتائج كارثية غير مرضية، كخسائر بشرية أو مادية أو كلاهما، وتختلف النتائج أيضا حسب جسامة الحادث ومدى تعرض السفينة للأسباب المؤدية له. تتأثر السفن اثناء الإبحار بالعوامل الجوية وشدة الرياح العاتية خاصة السفن الطويلة نسبياً كسفن ناقلات الصب "الجاف والسائل" وسفن الحاويات لما تتعرض له هده السفن من اجهادات طولية نتيجة الدرفة الطولية وايضاً توزيع البضائع على القطاعات المختلفة بالسفينة، لذلك يراعى حسابات الإجهادات بدقة عالية أثناء عملية الشحن كى لا تتعدى الحد المسموح به. كما يجب تلاشى إزدياد هذه الإجهادات أثناء الإبحار، ومجابهة السفينة للأمواج والرياح خاصة عندما تتعرض لعواصف أو ربما ظواهر جوية مفاجئة قد تؤدى لزيادة عزم هذه الإجهادات مما قد ينتج عنه انهيار لهيكل السفينة Hull frailer.

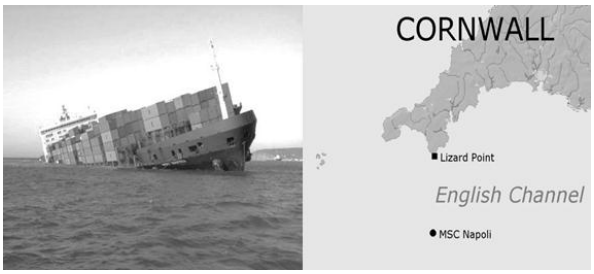
السفينة "MSC Napoli"

بنيت السفينة "MSC Napoli " عام 1991 في كوريا الجنوبية بواسطة "Samsung Heavy Industries " وتملكتها شركة "Metvale Limited " والشركة المشغلة للسفينة تسمى "Zodiac Maritime Agencies Ltd" وكانت السفينة مؤجرة الى شركة "Mediterranean Shipping Company". مرت السفينة بعدة أسماء فقد سميت"CGMNormandie" بعد تدشينها في العام 1991 ثم " Nedlloyd Normandie" عام 1995 ثم " CMA CGM Normandie" ثم "MSC Napoli " في العام 2004 . شحطت السفينة في عام 2001 في " Singapore Strait"، وتم إصلاحها في فيتنام وعمل لحامات لنسبة كبيرة من حديد بدن السفينة ثم عادت للعمل مرة اخرى.

كانت ترفع السفينة العلم الفرنسي المدة من 1991 إلى 1995 ثم بعد ذلك علم انجلترا – ميناء التسجيل "لندن" – تبلغ حمولة السفينة المسجلة 53409 طن – الطول الكلى للسفينة 275.66 متر وعرض السفينة 37.1 متر والغاطس 13.8متر – أقصى سرعة للسفينة 24عقدة – تحمل السفينة 4734 وحدة مكافئة للحاوية 20 قدم – عدد أفراد الطاقم المسموح به 31شخص.

حادث السفينة

في صباح يوم 18 يناير عام 2007 عند مرور السفينة MSC Napoli من القناه الإنجليزية حوالى 50 ميل بحرى من " The Lizard, Cornwall" ، وكانت تحمل على متنها 2,323 حاوية من بينهم 158حاوية بضائع كيماوية خطرة، وعدد 26 شخصاً "طاقم السفينة المتعدد الجنسيات من بينهم اثنين طلبة بحريين يحملون الجنسية الإنجليزية"، تعرضت السفينة إلى درفلة طولية عنيفة نظراً لوجود عاصفة بحرية قوية "أمواج عالية، ورياح عاتية بقوة 9 بمقياس بيفورت" فقد بلغ إرتفاع الأمواج إلى 9 متر تقريباً إلا أن السفينة كانت تبحر بسرعة لا باس بها حوالى 11 عقدة ، ونظرا لما جابهته السفينة من حالة جوية شديدة فقد تعرض البدن إلى إنهيار كارثي في منطقة غرفة الماكينات، مما أدى الى تصدعات نفذت مياه البحر خلالها لتغرق غرفة الماكينات، نتج عنها ميل عرضى وبعد فقدان عدد من الحاويات وصل الميل الى 30 درجة جانب ايمن .



ارسل الطاقم اشارة الإستغاثة في الوقت المناسب، كما قيم الربان الموقف بدقة وأعطى أمر بترك السفينة ، وترك الطاقم السفينة إلى أحد قوارب النجاة ولكنهم استمرو في البحر عدة ساعات حتى تم التقاطهم بواسطة طائرات البحرية الملكية البريطانية لسوء الحالة الجوية، والجدير بالذكر أنه نظراً لسوء الحالة الجوية فان أحد طائرات الهليكوبتر المشتركة في عمليات البحث والإنقاذ قد تحطمت أوناش الرفع المستخدمة في التقاط الناجين من البحر مما أعاق استمرارها في العمل، كما أن الحالة الجوية العاصفة أصابت البحارة بحالة من الدوار واعياء شديد واصابات مختلفة، والبعض بحالة من الجفاف تم علاجهم فيما بعد.

لماذا كان الإنشطار متعمداً؟

تعرضت السفينة بعد تسرب الماء لغرفة الماكينات الى درجة ميل عرضي خطرة نتيجة فقدان عدد من الحاويات، تم على اثرها سحب السفينة بواسطة قاطرات فرنسية لمنطقة قريبة حيث تقرر شحط السفينة، (لأن السفينة ما كانت لتصمد، فكان يمكن ان تنشطر أمام مدخل أحد الموانئ مسببة تدمير للبيئة البحرية وإعاقة لحركة الملاحة) ، وتم تحويط السفينة بمعدات منع إنتشار الزيت للحد من إتساع بقعة الزيوت المتسربة من الصهاريج.

قامت عدد من سفن الإنقاذ الصغيرة بمساعدة ونش عائم عملاق بأخلاء السفينة من الحاويات خاصة أن بعضها كانت محملة ببضائع كيماوية خطرة قد تسبب تدمير كارثى للبيئة البحرية، وقد إستمرت علمية الإخلاء قرابة الخمس أشهر، تم خلالها إصلاح عدد من التصدعات أثناء عملية إزالة الحاويات من السفينة للحفاظ على نسبة من الطفو الإحتياطي لعدم تعرض عملية إخلاء البضائع والقائمين بها للخطر.

تم تعويم السفينة بعد تفريغها من الحاويات وتحريكها مسافة 500 متر تقريباً ليتم فحصها وتحديد مدى الاعطاب التى حدثت لبدن السفينة والتلوث البيئي لمنطقة الحادث، اشترك في هذه المهمة فريق عمل من عشرون غطاس، اقرو بعد عمل الإختبارات اللازمة ان السفينة حدث بها تصدعات شديدة نتيجة إنهيار في الهيكل، ولسوء الحظ شحطت السفينة مرة آخرى في أثناء المد لذلك تقرر شطر السفينة إلى نصفين عمداً حتى يتم جرها بسهولة وتم عمل المحاولة باستخدام سفن القطر مع تفريغ مياه الصابورة من الصهاريج ولكن فشلت المحاولة فتم إستخدام المتفجرات لشطر السفينة.

وبعد نجاح شطر السفينة الى نصفين، قطرت المقدمة الى ترسانة "Harland & Wolff shipyard " ليتم تقطيعها كخردة وتدوير اجزائها ، بينما تركت مؤخرة السفينة والإعاشة شاحطة في موقع يبعد حوالى ميل بحرى من " Sidmouth"، أما بعض أجزاء السفينة التالفة الصغيرة فقد ارسلت إلى المعامل للتحليل ومعرفة ماذا حدث للسفينة حين دخلت في العاصفة؟. وفي 16 نوفمبر 2007 تم ازالة اخر جزئ من حطام السفينة "المؤخرة الشاحطة " ولكن استمر ازالة مخلفات هذا الحادث وعمل التحقيقات والبحث وراء أسبابه حتى شهر يونيه 2009

تداعيات الحادث

أولا: **بالنسبة للبيئة البحرية**: قد تسرب حوالى 200 طن من الزيت من صهاريج السفينة ولكن تم تحويطها لمنع الإنتشاء والسيطرة عليها لكن اعلنت أحد هيئات حماية حياة الطيور أنه تم رصد عدد ليس بقليل من الطيور متأثرة بتسرب الزيت من السفينة حوالى 25 ميل بحرى من مكان الحطام الخلفى.

ثانيا: **الخسائر المالية**: بلغت تكاليف الإنقاذ وإزالة الحطام والبضائع من على السفينة وتنظيف مكان الحادث والسيطرة على بقعة الزيت حوالى 120 مليون جنيه إسترليني لذلك يعد هذا الحادث "الثاني" من ناحية التكاليف والخسائر المالية، بعد حادث السفينة "Exxon Valdez " ، فتكلفة عملية الانقاذ وحدها بلغت 50 مليون جنية استرلينى.

لذك كان قرار شحط السفينة ثم قرار شطرها الى نصفين والإجراءات الآخرى التى تم اتخاذها للسيطرة على آثار الحادث كانت صائبة، وإلا لبثت القناة الإنجليزية في حالة من التلوث بالزيت لسنوات.

لغز الطائرة الماليزية و أكبر عملية بحث بحري في التاريخ

إعداد مقدم بحرى متقاعد/ محسن مختار الجوهرى
خبير الغوص والإنقاذ والأعمال التحتمائية

إنتظرت طويلاً مدة شهرين حتي تنتهي عمليات البحث عن الطائرة المفقودة منذ يوم الثامن من مارس 2014 حتي يوم 2014/5/8 أي مضي شهران منذ إختفاء الطائرة المنكوبة أو الطائرة اللغز ، إنتظرت حتي يتم العثور عليها ثم أكتب مقالي هذا ولكن للأسف لم يتم العثور عليها حتي السابع من مايو 2014.

وبذلك سجلت هذه العملية كونها أكبر عملية بحث بحري عن طائرة في التاريخ منذ عمليات البحث عن الطائرة الحربية الأمريكية التي كانت تحمل قنبلة هيدروجينية في ستينيات القرن السابق والتي غرقت أمام سواحل أسبانيا ، وحيث لم يجري إستخدام كم المساحة وحجم المعدات المستخدمة في هذه العملية من قبل والتي بلغت :

- المساحة البحرية التي تم تغطيتها في البحث (370 . 638. 4) كم ، أربعة ملايين وستمائة ثمانية وثلاثون وثلاثمائة وسبعون كم حتي يوم (2014/5/6).
- شاركت في عمليات البحث إحدي وعشرون دولة ممثلة في طائرات حربية وسفن حربية وغواصات عسكرية .
- تم إنفاق مايزيد عن مائة وخمسون مليون دولار حتي الآن خلاف ما شاركت به الدول المشاركة .
- تم تنفيذ عدد 3137 ساعة بحث تحتمائي بجهاز البحث الحديث المستخدم (Blue Fine 21) حتي يوم 5/4.

أولاً : معلومات عن الطائرة المنكوبة :

- **طائرة من طراز بوينج (777-200) بالمواصفات الآتية :**
- **الرحلة :**
- غادرت الطائرة مطار (كوالالمبور) متجهة إلي (بكين) يوم 8 مارس الساعة (22:41) مساءاً ، تحمل 227 راكب و12 فرد طاقم الطائرة
- كان من المفروض أن تصل بكين الساعة الثامنة و 30 دقيقة من صباح اليوم التالي ولكن فقد الإتصال بالطائرة في الساعة الواحدة والنصف صباحاً
- فبدأ اللغز يلمع ، ويضرب الناس أخماساً في أسداساً
- (لماذا إتجهت جنوباً بدلاً من الشمال)

ثانياً : اللغز

أين أختفت الطائرة والتي إختفت بعد الطيران مسافة 2530 ميل هل ذهبت شمال غرب أم ذهبت جنوباً وسقطت في المحيط الهندي ؟؟ ولماذا غيرت إتجاهها ؟؟

ومع المعلومات السابقة عن مثل هذه الكوارث ، بدأت التكهنات :

إن معظم الطائرات يصنع بدنها من الألومنيوم والذي يتعرض للصدأ مع الوقت ولكن مثل هذه الطائرة مصنعة لتتحمل هذه العوامل ومزودة بمحركات (ولز رويس) متينة الصنع .

فهل يكون السبب : هوأنها تعرضت لـ :

- **جو عاصف :** كل المؤشرات تقول أن الجو كان جيداً .
- **فشل الماكينات :** إحتمال فشل الماكينتين قائم ولكن الطائرة يمكنها أن تنزلق ذاتياً مدة 20 دقيقة مما يعطي للربان فرصة الأتصال .

إختطاف : عادة ما يتم اللجوء إلي أقرب مطار وفرض الطلبات

مع وجود راكبين إستخدما جوازات سفر مسروقة واحد إيطالي وواحد أسترالي والجوازين سرقا في تايلاند

- **إنتحار الربان أو مساعده :**

سبق الإشتباه في سقوط طائرتين من قبل نتيجة لإنتحار الربابنة (وبالطبع جاء ذكر الطائرة المصرية في نيويورك) علي إنها إحدي هاتين الحوادث .

ثالثاً : البحث فوق سطح الماء:

وبدأت رحلة البحث عن بقايا الطائرة أو ما ينم عنها فوق سطح الماء ، وإستخدمت طائرات البحث طراز (أوريون) وغيرها من البحرية الأمريكية والأسترالية والنيوزيلاندية .

تم توسيع دائرة البحث لتغطي إحتمالات تغير وجهة الطائرة وإستخدمت الأقمار الصناعية علي إرتفاع 35800 كم وشاركت أساطيل بحرية من إحدي وعشرون دولة منهم الصين واليابان ، ودول الجوار.

وقد شوهدت عدة مرات بقع من الزيت وأحياناً بعض الأجزاء المعدنية ولكن تم إلتقاطها وبتحليلها ثبت عدم رجوعها إلي الطائرة المنكوبة .

وإستخدمت الوحدات البحرية كل وسائل الكشف مابين (1) أجهزة السونار،(2) هيدروفونات لتلقي أي نبضات من أجهزة الطائرة (3)جهاز(سقسقة نبضات)مع إتباع التوقيع الملاحي الكوني(GPS) (4).

بدأ البحث الجوي والبحث البحري السطحي الملاحي بالرؤية البصرية وتحديد الموقع بالأقمار الصناعية .

وتم إيقاف المسح الجوي يوم (4/25) وبدأت عمليات البحث التحتمائي ، وكان من ضمن المشاركون في المسح غواصة حربية بريطانية جابت المنطقة محاولة إلتقاط أي إشارات تصدر من الطائرة ولكنها إنسحبت بعد عدة أيام لصعوبة البحث .

رابعاً : البحث تحت سطح الماء :

تم لأول مرة إستخدام أحدث مركبات الأعماق ذاتية التوجية (AUV) أو ما تسمى بـ : (Autonomous Underwater Vehicles) ، طراز (بلوفين 21)

ولقد بدأ اليأس يدب في مشاعر الجميع فبالرغم من إستخدام أحدث وسائل التكنولوجيا التي توصل إليها العلم في وقتنا الحاضر ، فلم يتم العثور علي الطائرة ، وبدأ أهالي الضحايا يلجأون لطلب القصاص حيث أعلن عن قيام النيابة العامة الفرنسية بفتح تحقيق لإتهام بعض الأهالي السلطات الماليزية (بالقتل غير العمد) للتلاميذ الفرنسيون الثلاثة ووالد أحدهم .

وسوف تكون قد توقفت مرسلات النبضات الصوتية في الصندوق الأحمر (والذي يسمونه الصندوق الأسود) قبل نهو المقال عن إرسال النبضات الصوتية الدالة عن المكان مما يزيد صعوبة عملية البحث .

بالرغم من إستخدام كافة الأمكانيات التقنية من أقمار صناعية(1) وبحث جوي ومسح بحري ومسح تحتمائي (2)، (3) ، (4) فشلت كل الجهود .

وبدأت تظهر بعض الروايات التي تزيد من الأمور غموضاً ، مع العلم بأنني أحب أن أذكر أنه حتي الآن لم يعلن صراحة سبب سقوط الطائرة المصرية أمام سواحل أمريكا .

ثم كان يوم (5/29) توقفت عمليات البحث التحتمائي

من الغريب أن يكون يوم إنهائي المقال بعد فقدان أملي في العثور علي الطائرة ،أن يتم الإعلان عن توقف البحث نهو مهمة (بلودولفين – 21) ، وتم إعلان (مركز وكالة البحث المشتركة) أنه بإنتهاء البلودولفين مسح 850 كم مربع علي القاع حول مكان الإشارة التي إلتقطت في (إبريل) ، وأعلن مكتب سلامة النقل الأسترالي (ATSB) إستحالة العثور عليها في الأعماق المسموح بالبحث فيها ،وتم إنسحاب السفينة الأسترالية (أوشن شيلد) أمس 29 الجاري .

وسوف تنفذ آخر مراحل البحث بالعودة إلي المسح (الباثميتري) والذي يعني كترجمة حرفية إستخدام أجهزة (قياس وسبر الأعماق) ، بعد أن تم مسح منطقة مساحتها (60.000 كم مربع) أمام سواحل أستراليا جنوب المحيط الهندي .

وتهدف عمليات البحث الباثيمتري إلي رسم خريطة لقاع البحر مع التدقيق في البحث في المناطق المحددة ، ويقوم فريق الخبراء في الأقمار الصناعية (الأقمار الملاحية) بإستكمال مراجعة التحليلات المعقدة لمعلومات الرادارات والأقمار وماتم إنجازه من بحث بالطائرات بهدف تحديد أقرب موقع محتمل تكون الطائرة إصطدمت به في الماء ودخلت فيه ، وسوف تنشر النتائج أولاً بأول .

وقد بدأت السفينة الصينية المخصصة في المساحة البحرية (Zu Kezhen) بأعمال سبر الأعماق وعمل خرائط القاع في الأماكن المحددة من (ATSB) .

وتعاونها السفينة الصينة (Haixum 1) والسفينة الماليزية (Bunga 6) ويتم نقل المعلومات أسبوعياً إلي (فيرمانتل) وهي ميناء أسترالية لتحليلها .

ومن المقدر أن تستغرق عملية المساحة الباثيمترية حوالي ثلاثة شهور إعتباراً من (أول يونيو 2014) وتقوم علي ضوء المعطيات جهات التحقيق الماليزية بالكشف عن حل هذا اللغز !!!ومن المتوقع أن تبدأ هذه التحقيقات في الأول من أغسطس وربما تستغرق إثني عشر شهراً .

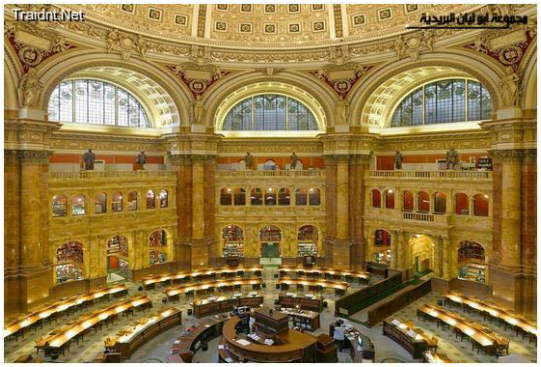
وتتولي هيئة (ATSB) طرح مناقصة عالمية لإستئجار سفينة أبحاث متقدمة تشارك في هذه الأعمال .

هل تصل ماليزيا لحـل لهذا اللغـــــز !!!

أكبر 10 مكتبات في العالم

الكتاب هو الطريق لإكتساب المعرفة والتعلم من تجارب الآخرين ومن معرفتهم، و أفضل طريقة للحصول على هذه الكتب هي المكتبات العامة والمشكلة إن في دولنا العربية قلما تجد مكاتب عامة وإذا وجدتها لا تجد فيها مادة تستحق القراءة وأتمنى تنتشر المكتبات العامة في دولنا العربية كي تحصل شعوبنا على ثقافة ولو بسيطة عن الحياة وعن أمور الدنيا .. هذه المكتبات هي أكبر 10 مكتبات في العالم وللأسف فلا توجد أي مكتبة عربية بين القائمة وهذا أمر مؤسف.

مكتبة الكونجرس (Library of Congress)



مكتبة الكونجرس هي أكبر مكتبة في العالم، تحتوي المكتبة على 30 مليون كتاب بالعديد من اللغات تم بناء هذه المكتبة عام 1800.

المكتبة الوطنية الصينية (National Library of China)

تقع المكتبة الوطنية الصينية في مدينة بيجين وتعتبر إحدى أهم معالم مدينة بيجين تحتوي المكتبة على حوالي 22 مليون كتاب وقد تم بناءها عام 1909.

مكتبة الأكاديمية الروسية للعلوم (Library of the Russian Academy of Sciences)

تقع مكتبة الأكاديمية الروسية للعلوم في مدينة بطرس برج وتحتوي 20 مليون كتاب وقد تم بناءها عام 1714 ويوجد فيها كتب بعدة لغات.

المكتبة الوطنية الكندية (National Library of Canada)

المكتبة الوطنية الكندية هي من ضمن أشهر التشييدات الحديثة في العالم، تقع في مدينة أوتاو في كندا وقد تم بناءها عام 1953 ويبلغ عدد الكتب التي توجد في هذه المكتبة 18.800 مليون كتاب .

المكتبة الوطنية الألمانية
(German National Library)

المكتبة الوطنية الألمانية هي ملكية حكومية وتقع في عاصمة مدينة فرانكفورت المكتبة تقع من عام 1990 وتحتوي على 18.500 مليون كتاب.

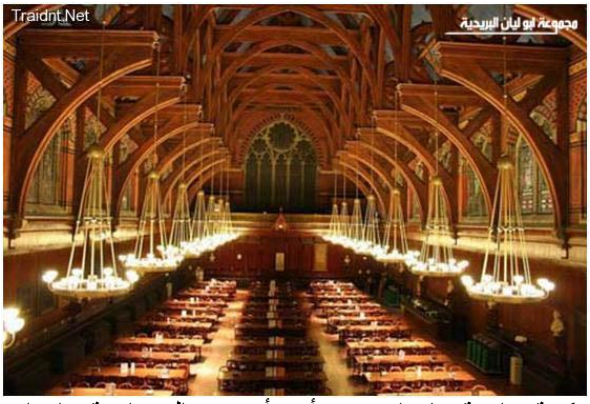
المكتبة البريطانية
(British Library)

المكتبة البريطانية تعد من أقدم المباني في مدينة لندن هذه المكتبة تم بناءها عام 1753 وتحتوي على 16 مليون كتاب في العديد من المجالات.

معهد المعلومات العلمية التابع للأكاديمية الروسية للعلوم
(Institute for Scientific Information Russian Academy of Sciences)

المكتبة تم بناءها عام 1969 ويقع في وسط العاصمة الروسية في موسكو، وتحتوي المكتبة على 13.500 مليون كتاب وليست جميع الكتب باللغة الروسية.

مكتبة جامعة هارفارد
(Harvard University Library)

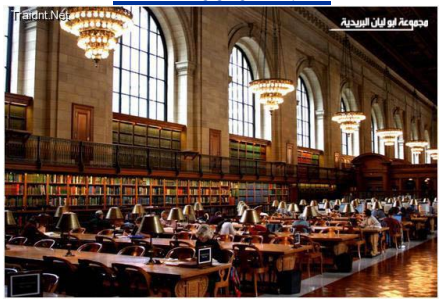


مكتبة جامعة هارفارد هي أحد أبرز معالم جامعة هارفارد التي تعد من أعظم الجامعات في العالم وتحتوي هذه المكتبة على الكتب والوثائق منذ عام 1638، المكتبة تقع في مدينة كامبريدج في ولاية ماساتشوستس في الولايات المتحدة تحتوي المكتبة على 13.100 مليون كتاب.

فيرنادسكي المكتبة الوطنية العلمية الأوكرانية
(Verna sky National Scientific Library of Ukraine)

تقع المكتبة في مدينة كييف في أوكرانيا، تم بناء المكتبة في عام 1919، المكتبة تحتوي على 13 مليون كتاب

مكتبة نيويورك العامة



مكتبة نيويورك العامة تقع في مدينة نيويورك وقد تم بناءها عام 1895 المكتبة تحتوي الآن على 11 مليون كتاب.

المنارات البحرية

إعداد الدكتور/ رفعت رشاد
رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة

يرجع تاريخ المنارات البحرية إلى زمن بعيد يشهد عليه منارة "فاروس" التى بناها الإسكندر الأكبر قبل 300 عام من الميلاد وصنفت كأحد أعظم العجائب التى بلغ إرتفاع منارتها ما يزيد عن 100 متراً وهذا إرتفاع كبير يتطلب هندسة معمارية خاصة وظل قائماً لمدة تزيد عن 1500 عام يرشد السفن ليلاً بإشعال النيران ببرج الفنار، وإنبعاث الدخان الأسود نهاراً إلى أن تهدم الفنار فيما يعتقد بفعل أحد الزلازل القوية التى ضربت مدينة الإسكندرية وأغرقت الكثير من القصور الإغريقية فى مياه الميناء الشرقى للإسكندرية. ويعتقد أن قلعة قايتباى كانت القاعدة الأساسية لهذه المنارة.

وظهرت أولى المنارات المعروفة بعمارتها الراهنة فى أول القرن الثامن عشر حيث كانت تضاء بالشموع ثم تم تطويرها بواسطة أحد العلماء الفرنسيين الذى إستخدم العدسات المكبرة لشدة الضوء فى منتصف القرن الثامن عشر ثم بعد ذلك أدخلت عليها العديد من التعديلات لتكون ذات شدة إضاءة كبيرة وتعمل أوتوماتيكياً والعديد منها يستخدم الطاقة الشمسية فى إنارتها.
وتستخدم المنارات أساساً فى الملاحة البحرية لإرشاد السفن ومساعدتهم على تحديد الموقع بالقرب من السواحل وإرشادهم للوصول والسير فى الممرات الملاحية المؤدية للموانىء، وتتميز الفنارات نهاراً بالشكل واللون والإرتفاع وطريقة التشييد، وليلاً بواسطة الإضاءة وعدد الومضات التى تصدرها المنارة ولون الضوء، وبعض المنارات تصدر إشارات صوتية للتحذير والتنبيه فى حالات وجود الضباب أو الرؤية الرديئة.

وتقام المنارات عند رؤوس الشواطىء وعلى الجزر البعيدة وفى الأماكن المراد فيها تجنب الملاحين للمناطق الخطرة أو لإرشادهم للمسارات الآمنة، وتصمم المنارات لتتحمل الطقس الردىء وتتحمل شدة وقوة إرتطام الأمواج العاتية ومقاومة العواصف والرياح الشديدة، ويتم تموين المنارات فى الأماكن النائية سواء بسفن إمداد خاصة أو حديثاً بواسطة الطائرات المروحية.

ويتم تأمين شواطىء ساحل البحر الأبيض لمصر بواسطة العديد من المنارات تمتد من السلوم غرباً حتى العريش شرقاً، ومن بورسعيد شمالاً حتى القصير ورأس علم على سواحل خليج السويس والبحر الأحمر، ويوجد فى بعضها طاقم لحراستها وتأمين تشغيلها، والآخر يتم تشغيله أوتوماتيكياً مع مراقبتها الكترونياً من مقر هيئة السلامة البحرية فى الإسكندرية.

وتعمل الدول البحرية على صيانة المنارات بغرض تأمين سواحلها من حوادث الجنوح وتوفير خدمة ملاحية للسفن.

وأصبحت المنارات القديمة بالقرب من التجمعات السكانية مزارات سياحية ومنشآت أثرية عملت الدول على الحفاظ عليها.

وللمنارات البحرية دوراً ملحوظاً فى ثقافات وفنون الشعوب خاصة منها أوروبا وأمريكا، فأول من نظم شعراً يشتمل على المنارات البحرية كان الأديب الإنجليزى شكسبير، ودخلت قصص وحياة أطقم المنارات فى الروايات الدرامية وفى أشهر المسلسلات وأنتجت العديد من الأفلام الرومانسية والتى توضح العلاقة بين سكان السواحل وبين الطبيعة التى تزينها المنارات البحرية، وطبعت العديد من صور المنارات على صفحات بطاقات المعايدة والتهنئة وعلى طوابع البريد فى العديد من الدول الأوروبية، كما استخدمت نماذج المنارات فى وسائل اللعب والترفيه ولعب الأطفال، وعرضت العديد من الرسوم واللوحات الفنية لمشاهير الفنانين التى تضم فى خلفيتها أشهر المنارات فى العالم.

والأعجب فى ظل هذا التناغم بين المجتمعات الإنسانية وبين المنارات التى إرتبطت بها لزمن طويل أن تشيد بعض المنازل على شكل منارة بحرية أو أن تطرح بعض المنارات للبيع أو يسمح بتأجيرها للعيش فيها وفى الأماكن المميزة التى تطل على مياه البحر وفى أماكن مرتفعة تسمح بتوفير منظراً خلاباً يجذب الكثير من القادرين على إقتناء المنارات القديمة التى فقدت وظيفتها الإرشادية.

والمنارة البحرية تتشكل مع وجدان البحارة لكونها تعبيراً عن الملاذ الآمن لسفنهم وتشعرهم بالإقتراب من أوطانهم كما انها تتشكل مع ثقافات شعوب الدول المطلة على البحار.

دليل الموانىء المصرية

"ميناء الأدبية"

الخصائص الطبيعية للميناء

الطقس: الرياح شمالية إلى شمالية غربية

كثافة الماء النسبية: 104 جم/سم2

موسم الأمطار: شتاءً

مقدار المد والجزر: من 2.1 إلى 1.2 متر

وصف الميناء

نبذة تاريخية: يعتبر الميناء من أكبر موانىء هيئة البحر الأحمر على ساحل البحر الأحمر وأنشأ الميناء أثناء الحرب العالمية الثانية لخدمة الحلفاء وتم تشغيلع بمعرفة الإدارة المصرية عام 1954 وزادت أهمية الميناء مع زيادة حركة التجارة الدولية والمصرية.

الموقع: يقع على الساحل الغربى لخليج السويس وعلى مسافة حوالى 17 كيلو متر من مدينة السويس ويتكون هذا الميناء من تسعة أرصفة تبلغ أطوالها حوالى 1840 متر وغاطس يتراوح بين 27-42 قدم.

مقومات خاصة بالميناء

مقومات هندسية

المساحة المائية: 158073000 متر مربع (وهى مساحة مشتركة بين ميناء السويس – حوض البترول – الأدبية).

المساحة الأرضية: 854000 متر مربع.

مقومات إنتاجية:

الطاقة التصميمية القصوى (الإستيعابية): 7.3 مليون طن سنوياً بياناتها كالتالى:

- **بضائع عامة 5.13 مليون طن**
- **صب جاف 2.18 مليون طن**

ساعات العمل: 24 ساعة يومياً على ثلاث دوريات.

خصائص ملاحية:

منطقة الإقتراب: منطقة المخطاف الداخلى تنظمها هيئة قناة السويس ويتم إستقبال السفن على المخطاف فى مناطق الإنتظار بالمخطاف الداخلى.

الإرشاد: الإرشاد بالميناء إجبارى ويتم بواسطة مرشدى ميناء السويس ومجهز للعمل ليلاً ونهاراً ومزود بالمساعدات الملاحية والإلكترونية الكافية للملاحة الآمنة 24 ساعة يومياً.

القطر: تكلفة القطر 275 دولار أمريكى للسفن الأجنبية فى الساعة، 175 جنيه مصرى للسفن المصرية فى الساعة لحد أدنى ثلاث ساعات.

مقومات تداول البضائع:

الساحات والمخازن: متوفر بالميناء عدد 2 مخزن أحدهما مسقوف والآخر مكشوف وعدد 10 ساحات ومخازن للغلال بطاقة 10 آلاف طن وجارى بناء مخزن بطاقة 30 ألف طن.

معدات الميناء: يوجد بالميناء المشروع الآلى لتفريغ الغلال التابع لشركة السويس للشحن والتفريغ الآلى ويتكون من عدد 2 شفاط بطاقة 100 طن / ساعة ويتم إستخدام شفاطات صغيرة تبلغ 22 شفاط بطاقة 25 طن / ساعة.

أساليب نقل البضائع:

المنافذ البرية:

- طريق برى الذى يصل بين السويس والقاهرة ومنها إلى جميع أنحاء الجمهورية.
- الطريق البرى الساحلى بين السويس-بورسعيد.
- وكذلك السويس- الطريق الساحلى الجنوبى.
- كما يخدم الميناء خط سكك حديدية مرتبطة بشبكة الجمهورية.

المنافذ الجوية: أقرب ميناء جوى هو مطار القاهرة الجوى على بُعد 135 كم.

أنباء الجمعية

❖ الأعضاء الجدد

نهنىء الأعضاء الجدد بالإنضمام إلى أسرة الجمعية العربية للملاحة وهم:

- **الأستاذ/ صدام عوض برك التميمى**

طالب "دراسات أساسية – ملاحة بحرية"

- **المهندس/ محمد نجيب حسن سليمان**

عضو هيئة تدريس بكلية النقل البحرى الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

- **الأستاذ/ مجدى يحيى محمد المعدانى**

قبطان بحرى

- **الربان/ أمير إبراهيم حسن**

ربان أعالى البحار

صدر كتاب جديد للمستشار/ عبد الحميد عنبر المحام بالنقض والدستورية العليا وعضو إتحاد المحامين العرب وعضو الجمعية العربية للملاحة، الكتاب بعنوان "شركات النقل البحرى"، وقد تم تكريم المؤلف فى حفل مؤسسة الأهرام.

تطور مشروع قناة السويس الجديدة

إعلان التحالف الفائز بإعداد المخطط العام لمشروع تنمية قناة السويس بحضور المجموعة الوزارية للمشروع، لتبدأ مرحلة جديدة فى تاريخ منطقة قناة السويس تدخل بها عصر المشروعات الكبرى.

وصرح الفريق مهاب مميش رئيس هيئة قناة السويس ورئيس المجلس التنفيذى للمشروع، بأن مشروع الحلم المصرى العظيم يضم مشروعى التنمية بمنطقة قناة السويس ومشروع حفر قناة السويس الجديدة، وأشار إلى أن الأسس التى بنى عليها مشروع تنمية قناة السويس تقوم على إحتياج مصر الشديد إلى مشروعلت عملاقة لدعم الإقتصاد القومى لتستفيد من عائدها الأجيال الحالية والمستقبلية، وإستغلال الإمكتنيات الحالية فى موانىء المشروع والمناطق الصناعية فى تنميتها وإستغلال الظهير الجغرافى لها فى إنشاء مناطق صناعية ولوجيستية تعتمد على إستغلال البضاعة المارة فى قناة السويس فى إنشاء هذه الكيانات.

وأضاف الفريق/ مهاب مميش أن الأسس التى بنى عليها المشروع تقوم على ربط سيناء بالوطن الأم عن طريق التنمية من خلال المشروع ومن خلال 7 أنفاق سيتم إنشاؤها وتتضمن ثلاثة أنفاق ببورسعيد وأربعة بالإسماعيلية، وتوفير فرص عمل للشباب فى جميع التخصصات لجميع المحافظات خاصة محافظات سيناء ومدن القناة وخلق مجتمعات وكيانات عمرانية جديدة فى المنطقة لجذب الكثافة السكانية لإعادة التركز بمنطقة القناة وسيناء.