

ارتفاع عمليات الشحن البحري

لموانئ الشارقة في الربع الأول من ٢٠١٤

السفينة جلوبال 1201

في ميناء خالد

محطة حاويات خورفكان تزود رافعاتها بمجسات لتحديد المسافات
الإشارات الأولى في الشرق الأوسط ضمن أكثر الموانئ مناولة للحاويات



الجمارك **CUSTOMS**

ص.ب. : 70 ، الشارقة ، ا.ع.م. ، هاتف : +971-6-282216 ، فاكس : +971-6-5281747 ، ب.ر.ق. : +971-6-281747
P.O. Box: 70, Sharjah, United Arab Emirates, Tel: +971 6 5282216, Fax: +971 6 5281747
Website: www.sharjahcustoms.gov.ae



دولة الامارات العربية المتحدة
سلطنة الشارقة
مديرية الجمارك والتمتع
Department of Customs & Excise
Sharjah

الموانئ البحرية

الجمارك





United Arab Emirates
Government of Sharjah
Department of Seaports & Customs
Support

دولة الإمارات العربية المتحدة
حكومة الشارقة
إدارة الموانئ البحرية والجمارك
الدعم



SEAPORTS



CUSTOMS



12

موضوع الخفاف

04

كلمة العجدة



10

موانئنا



06

موانئنا



20

لوجستيات



18

لوجستيات



30

أخبار المنظمة البحرية



26

مؤتمرات بحرية



رئيس التحرير والمشرق العام
خالد بن عبد الله بن سلطان القاسمي

مدير التحرير
عادل مصطفى حسين

لهيئة التحرير
صفاء سلطان مائيا سويد
رعد عبد الستار

الترجمة
رعد عبد الستار

للمراسلة

هاتف : 06 5026340 - 06 5026359

براق : 06 5281997 - 06 5281747

صندوق بريد : 70 الشارقة

جمارك الشارقة

الإمارات العربية المتحدة

E-mail: jumruki@sharjahcustoms.gov.ae

www.sharjahports.gov.ae



الإخراج الفني

النيل هجانا



14

موانئنا



22

لوجستيات





كلمة العدد

لا يمكن بحال تجاهل الموظف
المجتهد الذي لا يتردد في أية
لحظة عن أداء واجبه حتى في غير
أوقات عمله. يقوم بعمله حباً فيه ورغبة
في تطويره والنهوض به، وفي المقابل هناك
نموذج آخر لموظف يعمل كالآلة لا يعرف ولا
يقبل إلا أن يذهب إلى عمله في موعده ويغادر في
الموعد المحدد أيضاً ثم من بعد ذلك تنفصم علاقته
الوجدانية بعمله حتى يحين موعد اليوم التالي، كأنه
مبرمج على ذلك، الفرق بين النموذجين واضح، فالأول يطور
ما يطلب منه والثاني يفعل ما يطلب منه، لذا يهرب الأول إذا
وجد نفسه في محيط يعمل بطريقة القوالب سابقة التجهيز،
بينما يعيش الثاني البقاء ضمن هذه الأجواء، ذلك هو الفرق بين
مؤسسة تتطور كل يوم وأخرى مازالت غارقة في الماضي.

مدير التحرير





ميناء خورفكان ... إمكاناته ومزاياه ...



ميناء خورفكان الذي يطل على الساحل الشرقي من خليج عمان، يعتبر الميناء الرابط إلى آسيا والشرق الأقصى وهو الميناء المعروف الذي يقع خارج مضيق هرمز والمُشيد في مدينة خورفكان المشهورة بخورها الواسع والجميل والذي كان في الماضي القديم يشكل ملاذاً آمناً للسفن من تقلبات الطقس واضطراب البحر.

اكتمل تشييد الميناء في عام 1978 وبدأ تشغيله الضعلي في 21 فبراير 1979، وكان الميناء آنذاك بمساحة 100.000 متر مربع برصيفين طولهما الإجمالي 430 متراً مجهزين برافعتين جسريتين وأربع رافعات متحركة في ساحات تنضيد الحاويات.

وأصبحت شركة غلفتينر هي المشغل لمحطة الحاويات في الميناء عام 1987 لمصلحة دائرة الموانئ البحرية والإجمارك وشهد الميناء في الفترة من 1991 لغاية 1999 مجموعة من عمليات التطوير والاستصلاح والتجهيز بالمعدات والرافعات الجسرية ومنذ عام 2008 ولغاية اليوم يستقبل الميناء نحو 1800 ناقلة حاويات وسفينة ركاب سنوياً.

وأخيراً في الفترة 2004-2008 تم إنجاز التوسعة الكبيرة وإضافة الأرصفة رقم 5 و6 بطول 840 متراً ويصل عمق المياه عندها إلى 16 متراً وجُهزت بعشر رافعات حاويات ضخمة.

واليوم يمتاز الميناء بعمق مياهه الطبيعية، وله ستة أرصفة تخدمها 20 رافعة جسرية وعدد كبير من معدات المناولة الساحلية مما يمكنه من تقديم خدمات سريعة جداً للخطوط الملاحية العالمية التي تعنى كثيراً بعامل توفير زمن الشحن والتفريغ وبمساحته التي تبلغ 800.000 متر مربع وبطاقعة استيعابية تبلغ 58000 حاوية نمطية وبحد أعلى لمناولة الحاويات يبلغ 3.5 مليون حاوية نمطية سنوياً.

لميناء خورفكان ثلاث ميزات هامة تؤهله أن يحتل





(جنوب شرق آسيا واليابان وشبه قارة الهند) بالقرب (إفريقيا وأوروبا والأمريكتين). ويبعد ثلاث ساعات عن التجمعات السكانية الرئيسية، في كل من دبي والشارقة وأبوظبي. إن محطة حاويات خورفكان والتي تشكل جزءاً مهماً من الميناء تجعل منه الميناء المميز في مجال شحن الحاويات على سواحل دولة الإمارات العربية المتحدة المطلة على خليج عمان. والميزة الثانية المهمة للغاية هي عمق مياه الميناء الطبيعي الذي يصل إلى 16 متراً مما يؤهله

مركزاً مرموقاً على مستوى موانئ الحاويات في العالم. لعل أهمها موقعه الاستراتيجي، إذ يطل الميناء على خليج عمان والذي هو جزء من المحيط الهندي من جهة، كما أنه يقع خارج الخليج العربي ومضيق هرمز، من جهة أخرى. والميناء قريب جداً إلى الخليج ذاته - من الناحية اللوجستية - لارتباطه بشبكة من الطرق البرية الحديثة الوطنية مع طرق الدول العربية الشقيقة المجاورة، كما أنه يقع على مقربة من المسارات الملاحية الرئيسية في العالم، التي تربط الشرق

حيثها أكبر ناقلة حاويات في العالم. أما الميزة الثالثة فهي الخدمات الأرضية المساندة على أرصفة الميناء من معدات متخصصة ورافعات جسرية حديثة وهي من الأمور المهمة للغاية في عالم شحن الحاويات، التي تجعل منه الأكثر كفاءة، إذ حقق الميناء أرقاماً قياسية في سرعة الأداء مما يؤكد جودة العمل وهي عوامل مهمة تعول عليها كثيراً سلطة موانئ الشارقة، كما تعول عليها أيضاً الخطوط البحرية الناقلة وترجمها على أنها أرباح متحققة لها

لاستقبال السفن ذات الغاطس الكبير، وتلك ميزة مهمة لا تتوفر في بعض موانئ الخليج التي قد لا تستطيع استقبال الأجيال الحديثة من ناقلات الحاويات التي قد تصل حمولتها إلى أكثر من 16.000 حاوية نمطية، وبالفعل كان الميناء قد بدأ في مطلع عام 2013 باستقبال ناقلات حاويات ضخمة جداً من بينها السفينة "ماركوبولو" التابعة لشركة الخط الملاحي سي. أم. آيه - سي. جي. أم والتي تتسع حمولتها إلى 16.020 حاوية وكانت





صورة قديمة لموقع ميناء خورفكان

نتيجة سرعة أداء الميناء، لأن الوقت عامل مهم جداً في أعمال الخطوط البحرية الناقلة لحاويات وعنصر ربحي عال.

وبالإضافة إلى الميزات الثلاث السابقة هناك عوامل أخرى لا تقل أهمية عنها كالإدارة والعنصر البشري الفعال بكفاءته العالية والخبرات الواسعة التي يمتلكونها.

كما لا بد أن نشير إلى أن معظم التصنيفات الدولية تضع ميناء خورفكان كأحد أهم موانئ الحاويات في العالم وقد أستمّر هذا الأمر لسنوات مضت وسوف يستمر بإذن الله بأهميته العالمية والإقليمية، التي تعزز من مركزه العالمي.

والخدمات التي يقدمه الميناء لا تقتصر على مناولة الحاويات بل يتعدى ذلك إلى تقديم خدمات أخرى أهمها استقبال سفن نقل الركاب السياحية حيث تعمل الشركات السياحية العالمية الاستفادة من ميزة موقع الميناء وقربه من مناطق الجذب السياحي في إمارة الشارقة والخدمات الجيدة المقدمة في تلبية رغبات السياح في زيارة المنطقة الشرقية من البلاد.



ارتفاع عمليات الشحن البحري لموانئ الشارقة في الربع الأول من ٢٠١٤

سجلت موانئ الشارقة ارتفاعاً في أداؤها وإنتاجيتها في الربع الأول من العام الجاري مقارنة مع نفس الفترة من عام 2013.





وأظهرت الإحصائيات تقدماً ملموساً في مجالات متعددة من الشحن البحري لموانئ الشارقة الثلاثة، ميناء خالد وخورفكان والجمرية.

والأرقام المتحققة الجديدة إنجاز رائع في سجل موانئ الشارقة ومبشر بمزيد من التطور في الأعمال والأداء.

فقد سجل قطاع الشحن للصب الجاف ارتفاعاً كبيراً في الربع الأول من عام 2013 إذ وصلت الكميات فيه إلى 140.093 طناً بعد أن كانت 111.978 طناً لنفس الفترة من عام 2013 مسجلة ارتفاعاً كبيراً قدره 25%.

وسجل قطاع شحن المنتجات النفطية زيادة بلغت 8.51% ووصلت كمياتها إلى 1,341.858 طناً في الربع الأول من عام 2014 بعد أن كانت 1,236,546 طناً في الربع الأول من عام 2013.

كما شهدت حركة المركبات الصادرة والواردة عبر موانئ الشارقة زيادة معتبرة بلغت 20% وصلت أعدادها 16,205 مركبات متنوعة في الربع الأول لعام 2014 بعد أن كانت 16,205 مركبات لنفس الفترة من عام 2013.

والأرقام الجديدة المتحققة تعكس نمواً وتوسع أعمال الشحن البحري لموانئ الشارقة مبشرة بمزيد من التطور.



السفينة جلوبال 1201 في ميناء خالد

استقبل ميناء خالد مؤخراً السفينة
جلوبال 1201 وهي من السفن
التوعية المتخصصة للقيام بمهام
خاصة، حيث إنها متخصصة في
أعمال مد الأنابيب أو الأسلاك تحت
سطح البحر.



وتدار السفينة من قبل شركة
 "تكتيب" المتخصصة في عهد الأنايب
 والضابلات إضافة إلى رفع الحمولات
 الثقيلة. والسفينة قادرة على العمل في المياه
 العميقة أو المياه الضحلة وهي مجهزة بوش سعة 400
 طن ومزودة بجهاز لعمليات التنزيل بسعة تصل إلى 800 طن
 متري. وتمتاز السفينة بقدرتها على العمل في جميع بحار العالم وسهولة
 تنقلها التي تصل إلى سرعة 15 عقدة. وجوليا 1201 التي بنيت في عام 2011
 مجهزة بأرقى المعدات وتكنولوجيا القيادة والمسيرة ذاتيا والمدارة بأنظمة كمبيوتر. إضافة
 إلى أنها مجهزة بمستوى عال من الخدمات بما يكفي لإيواء 264 من العاملين على متنها.
 ويبلغ طول السفينة 291 متراً وعرضها 43 متراً وحمولتها الساكنة هي 100925 طناً مترياً وحمولتها
 الصافية المسجلة 30097 طناً.

محطة حاويات خورفكان تزود رافعاتها بمجسات لتحديد المسافات

قامت شركة غلفتيئر المحدودة، المشغل الرئيسي لمطّتي الحاويات في ميناءي خورفكان وخالد لمصلحة دائرة الموانئ البحرية والجمارك بتبني نظام تقني جديد لتعزيز الأداء.



يجري في ظل ظروف جوية قاسية وعمليات مناولة سريعة، فإن الوثوق بالمعدات المستخدمة والتعويل على دقة العمليات يكون مطلباً أساسياً مثل هذه الأجهزة التي تمنع التصادم بين الرافعات مع السفن ومع بعضها بعضاً.

وقامت الشركة في محطة حاويات خورفكان بإضافة أجهزة مزودة بمجسات لتحديد المسافات عن الأجسام المتحركة، ويهدف الإجراء الجديد إلى التنبيه ومنع حصول تصادم بين ذراع الرافعة والسفينة. ونظراً إلى أن العمل

ولذلك قامت الشركة باستخدام الجهاز LMS 511 ليوزية لقياس الأبعاد والذي يعمل بالتراكب مع جهاز آخر للسيطرة، مشكلاً جهازاً مبتكراً هو الأول من نوعه الذي يستخدم في الموانئ ويعرف بالنظام المتقدم لتحري الأجسام. وباستخدام الجهاز ومن خلال مجموعة من أوامر الاختبار يمكن الحصول على تغطية تحليلية للمسافات بين الرافعة وذراعها المتحرك وبين الأجسام المتحركة الأخرى.

وبعد العمليات التجريبية التي قامت بها غلثتير المشغل الرسمي لمحطة حاويات خورفكان، وبعد الثبات من كون الجهاز جديراً بالاعتماد وسهولة تركيبه واستخدامه وإمكانية الحصول من خلاله على تحليل ميسر بما يخدم عمليات مناولة الحاوية ويحد أدنى من الاستنزاف قررت الشركة استخدام الجهاز وتركيبه على جميع الرافعات الجسرية العملاقة في ميناء خورفكان.



Hamriyah
SME
Zone

Hamriyah
MBZone

Hamriyah
SME
E-office

Hamriyah
Logistic
Village

7 Magnificent
Zone

Hamriyah
Industrial
Zone

► Your Global Business Partner

Hamriyah is one of the fastest growing and dynamic free zones in the world, manages an area of over 22 million square meters of prime industrial and commercial land and a 14 meter deep water port. The 14-year old free zone continues to grow from strength to strength, over 60,000 people across 6,000 companies representing 150 nations have chosen **Hamriyah** as a launching pad for their businesses serving as a testament to **Hamriyah's** success. For corporations who value quality security and success, **Hamriyah** is the definite choice to exploit opportunities in the region and emerging markets.

100 %

- » Tax Free
- » Exception from Commercial Levies
- » Company Ownership
- » Repatriation of Capital and Profits



مركز الشباب
Youth Centers

التحق بالناشطة



056-1886685
06-5285544



f
youthshj

@ycstwtiter

instagram
youthshj

YouTube
youthshj

768EEF48

WhatsApp
056-1886685

الإمارات الأولى في الشرق الأوسط ضمن أكثر الموانئ مناولة للحاويات

حلت دولة الإمارات في المرتبة السادسة عالمياً والأولى شرقاً أوسطياً ضمن أكثر الموانئ مناولة للحاويات التغطية بين البلدان الناشئة والاقتصادات المتحوّلة.

حيث اهتمت الإمارات بشكل كبير بقطاع التجارة الخارجية مستفيدة من موقعها الاستراتيجي وتطور بنيتها التحتية لموانئها البحرية في تعزيز موقعها في صناعة النقل البحري عالمياً، وذلك انطلاقاً من استراتيجيتها طويلة المدى بتنوع مصادر دخلها



بالفترة نفسها من العام 2009 لتصل إلى ما يقارب 17.2 مليون حاوية تغطية.

وجاءت الإمارات في المرتبة 17 عالمياً بين قائمة أكبر 35 دولة تمتلك أكبر الأساطيل البحرية حتى يناير 2013 من ناحية الحمولة الثابتة بالطن، وذلك مقارنة مع المرتبة 21 عالمياً في التقرير الصادر عن الأونكتاد خلال العام 2012، حيث ارتفع عدد السفن ضمن الأسطول البحري الإماراتي إلى 699 سفينة منها 82 سفينة تحمل علم الدولة و 617 سفينة أجنبية، ويبلغ عدد السفن البحرية التجارية، وفقاً لأعلام التسجيل والمجموعات الاقتصادية والنوع في الإمارات حتى يناير 2013 ما يقارب 989 سفينة منها 64 سفينة لنقل البضائع السائبة و 247 سفينة حاويات، و 70 سفينة شحن عامة، و 203 ناقلات نפט، و 405 من أنواع أخرى مختلفة.

وتقليل اعتمادها على صناعة النفط في نمو ناتجها المحلي، بالإضافة إلى استعدادها لاستيعاب الجيل الجديد من سفن الشحن العملاقة القادرة على مناولة 22 ألف حاوية في كل رحلة، لتصبح أحد أكبر المراكز العالمية المهمة للنقل البحري والخدمات اللوجستية في العالم، مدعومة بالنمو في حجم التجارة البحرية عالمياً، والتي ارتفعت بنسبة 3.8% خلال 2012 وصولاً إلى ما يقارب 602 مليون حاوية تغطية مقارنة بما ورد نفسها من العام 2011، بحسب ما قالته قناة cnbc في تقرير صادر عن منظمة مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "أونكتاد".

وأظهر تقرير المراجعة السنوية للنقل البحري، ارتفاعاً متواصلًا في حركة مناولة الحاويات في الإمارات خلال السنوات الأربع الماضية، لترتفع خلال العام 2012 بنسبة 19% مقارنة



نمو قطاع الشحن الجوي والخدمات اللوجستية بمطارات الدولة



تستوعب مطارات أبوظبي ودبي ومطار آل مكتوم نحو 300 مليون راكب مع بدء نشاط معرض إكسبو 2020، هذا ما صرح به المدير العام للهيئة العامة للطيران المدني سيف السويدي.

الوسائل الجوية والبحرية والبرية والقطاعات المرتبطة بها مثل التخزين والتوصيل.

وانطلقت أمس، فعاليات معرض ومؤتمر الشرق الأوسط للشحن الجوي واللوجستي 2014، يركز أبوظبي للمعارض، بمشاركة كبرى الشركات العاملة بقطاع الشحن والتخزين.

ومن جانبه، أكد نائب رئيس العمليات التجارية في طيران الاتحاد حارب المهيري أن المعرض يمثل منصة، لمناقشة الاتجاهات الحالية والممارسات التجارية وفرص العمل المتوفرة ضمن قطاع الشحن الجوي واللوجستي في الشرق الأوسط.

وأكد السويدي أن قطاع النقل والشحن الجوي في الإمارات نما بمعدل تراوح من 15 إلى 20 في المئة نهاية العام الماضي، لافتاً إلى أن قطاع الشحن والخدمات اللوجستية بالمطارات المحلية أصبح من كبار اللاعبين بقطاع الطيران الدولي.

وأضاف السويدي بأن القطاع بدأ يتعافى من تداعيات الأزمة المالية العالمية، مؤكداً على ذلك بمعدلات النمو المتسارعة التي تشهدها مطارات الدولة في الآونة الأخيرة.

وتحتل الإمارات مكانة الصدارة في قائمة المطارات الدولية المقدمة للخدمات اللوجستية المتعددة الوسائط، والتي تشمل



وأضاف المهيري أن عدد طائرات طيران الاتحاد العاملة في قطاع الشحن الجوي وصل حالياً 89 طائرة، متوقفاً أن تبلغ طائرات الشحن الجوي بالشركة إلى 123 طائرة بحلول العام 2020. وأوضح المهيري أن الشركة تمتلك خطماً، لدعم أعمالها بقطاع الشحن الجوي في منقطة الخليج والبلدان الإفريقية، مشيراً إلى أن افتتاح الوجهات الجديدة لطيران الاتحاد إلى لوس أنجلوس وزوريخ وروما، قبل نهاية العام الجاري، سيسهم في دفع العمليات التشغيلية للاتحاد للشحن الجوي.

وصنف المدير التنفيذي للشؤون التجارية في شركة أبوظبي الوطنية للمعارض «أدنك»، حميد الظاهري قطاع الخدمات اللوجستية ومناولة الشحن بأنه راهد للتبادل التجاري والتعاون الدولي.

وأضاف الظاهري أنه في ظل ما تشهده أسواق دول مجلس التعاون الخليجي من نمو كبير في مختلف القطاعات الاقتصادية، تسعى أبوظبي جاهدة، لترسيخ مكانتها كمركز عالمي للأعمال، ووجهة رائدة لاستضافة الأحداث والفعاليات المتخصصة، وخاصة في قطاع الخدمات اللوجستية، مستثمرة إمكانياتها وقدراتها الفريدة كسوق مهم في قطاع الخدمات اللوجستية الدولية.

وأوضح أن مركز أبوظبي الوطني للمعارض يوفر 133 ألف متر مربع من المساحات الداخلية والخارجية القابلة للتعديل، وفقاً لتطلبات الأحداث المقامة، كما استقطب العام الماضي نحو 1.53 مليون زائر و328 من الأحداث والفعاليات.

المنتدى اللوجستي العالمي يناقش آليات تطوير الموانئ والشحن في المنطقة



ناقش المنتدى اللوجستي العالمي الذي تنظمه جامعة أبوظبي بشراكة استراتيجية مع شركة أبوظبي للموانئ تحت شعار "تطوير بيئة خدمات لوجستية موحدة لتعزيز الازدهار الاقتصادي" وذلك في فندق بارك روتانا بأبوظبي. حضر الافتتاح الدكتور نبيل إبراهيم مدير جامعة أبوظبي و محمد ناصر العتيبة مدير إدارة نقل البضائع في دائرة النقل بأبوظبي بمشاركة نخبة من المتحدثين من صناعات القرار في الدولة والمنطقة والمستشارين والمديرين في مجال الخدمات اللوجستية والجمارك وسلاسل



التوريد وقطاع خدمات النقل والإمداد والتخزين ووكلاء ومتهدي الشحن الجوي والبحري والبري. وشارك في تنظيم المنتدى مركز التميز في إدارة الخدمات اللوجستية بجامعة أبوظبي و"إيم إيفنتس" ذراع تنظيم المؤتمرات التابعة لمجموعة جامعة أبوظبي للمعارف وجامعة برلين للتقنية.

ناقش المتحدثون في اليوم الأول من المنتدى الذي استمر ثلاثة أيام أبرز المبادرات التي ساهمت في ازدهار قطاع الخدمات اللوجستية في الدولة والمنطقة واستراتيجية النقل وقوانين ورسوم الجمارك لدولة الإمارات واقتراح طرق وآليات الوصول إلى معايير وقوانين ورسوم موحدة ودراسة تأثير التطورات الحالية والمستقبلية في الموانئ والبنية التحتية اللوجستية على نمو قطاع الخدمات اللوجستية.

وأكد الدكتور نبيل إبراهيم مدير جامعة أبوظبي أن المنتدى اللوجستي العالمي يعد فرصة متميزة لصناع القرار والمسؤولين في قطاع الخدمات اللوجستية لتبادل المعلومات والخبرات حول مختلف التطورات التي طرأت على هذا القطاع الحيوي على المستويين الإقليمي والعالمي واستراتيجيات النقل والجمارك ومختلف التعديلات التي طرأت على القوانين الخاصة بهذا القطاع.

وأشار إلى أن قطاع الخدمات اللوجستية والنقل يمثل جزءاً كبيراً من الاقتصاد العالمي بإيرادات وصلت إلى 4.3 تريليون دولار عام 2006 وبعهد زيادة سنوية تصل إلى 5.4 بالمائة .

موضحاً أن قطاع النقل والخدمات اللوجستية أتاح لدولة الإمارات العربية المتحدة الاستفادة من موقعها الاستراتيجي وبناء قدرتها التنافسية العالمية بحيث أصبحت مركزاً عالمياً للنقل البحري والجوي والبري ومن هنا تأتي أهمية هذا المنتدى الذي سلس الضوء على أبرز المبادرات في قطاع الخدمات اللوجستية والتي تمثل جزءاً هاماً من اقتصاد دولة الإمارات العربية المتحدة يصل إلى نحو 10.4 بالمائة من إجمالي الناتج المحلي غير النشط.



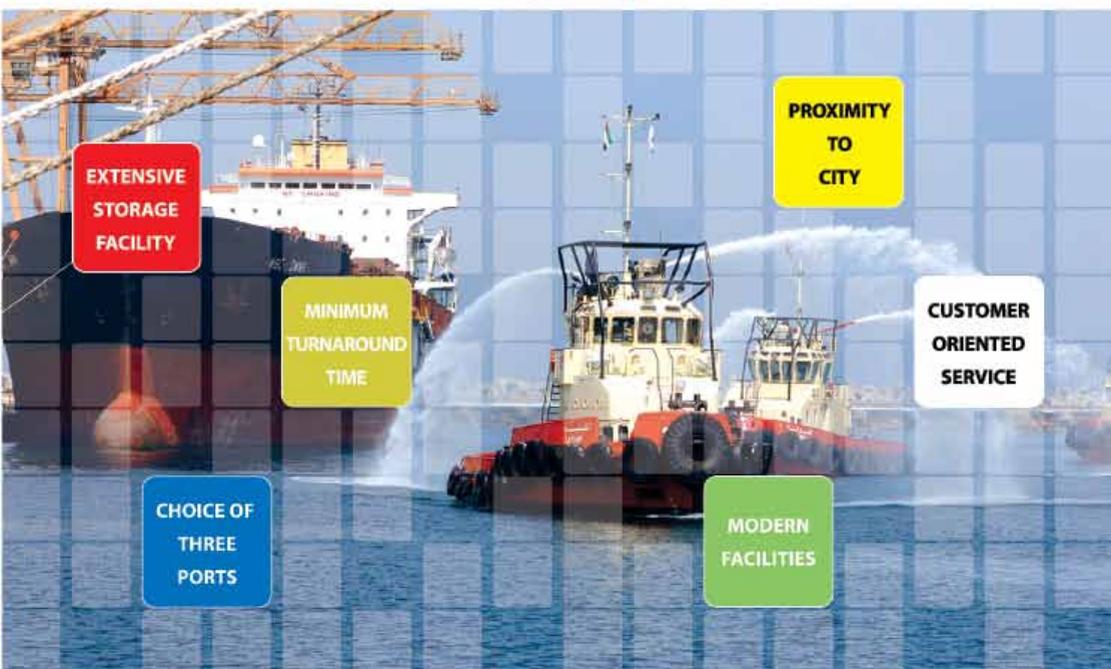
SHARJAH PORTS AUTHORITY

Department of Seaports & Customs, Government of Sharjah

P.O.Box :510, Sharjah, United Arab Emirates. Tel :+971 6 528 1666, Fax : +971 6 528 1425

Email : shjports@eim.ae | www.sharjahports.ae

*What sets us apart has truly set us
One Step Higher*



Complete with ultra modern storage facilities, proximity to the city, customer oriented service, minimum turnaround times and the choice of three fully functional ports, we are definitely one of the most efficient and flexible ports in the region. Given our experience and expertise, we give your business a wide horizon of opportunities to expand, sustain and prosper.



مدينة الشارقة
للخدمات الإنسانية
Sharjah City for Humanitarian Services

قَدْ أَفْلَحَ مَنْ تَرَكَائِي



Sharjah City for Humanitarian services
Invites you to Contribute
Your Zakat and Donations

مدينة الشارقة للخدمات الإنسانية
تدعوكم للمساهمة
بزكاة أموالكم وصدقاتكم

06 - 566 99 66

Call us and our representative will come to you
or to zakat account is **0030-203320-004**
at all Sharjah Islamic Bank branches

اتصلوا فقط وسيحضر مندوبنا لاستلام تبرعاتكم
أو إيداعها في حساب الزكاة
لدى مصرف الشارقة الإسلامي بجميع فروعها

Worth **AED 10** القيمة

To Donate **SMS 6196** للتبرع



المؤتمر الدولي لسلامة وضبط جودة الأغذية البحرية (مارس 2014 م)

استضافت سلطنة عمان فعاليات المؤتمر الدولي حول سلامة وضبط الأغذية البحرية ونظم التتبع، والذي نظمه مركز ضبط جودة الأسماك بالمديرية العامة للبحوث السمكية التابعة لوزارة الزراعة والثروة السمكية، وذلك خلال الفترة من 3 - 5 من شهر مارس 2014 م.



المحور الأول يتعلق بالسياسات والاستراتيجيات على المستوى الوطني والإقليمي

المحور الثاني يتمثل في سلامة الأغذية البحرية وصحة المستهلك

المحور الثالث مخاطر وملوثات الأغذية البحرية

المحور الرابع أنظمة سلامة وجودة الأغذية البحرية ونظم التتبع

المحور الخامس يتناول موضوع منتجات القيمة المضافة في الأغذية البحرية وفرص الاستثمار

المحور السادس يرتبط بأخر مستجدات البحوث العلمية والتنمية.

وقد ناقش المؤتمر محاور عدة حول ضبط جودة المنتجات والأغذية البحرية ونظم التتبع، وكان المؤتمر قد بدأ أعماله في حفل افتتاح برعاية معالي الدكتور أحمد بن محمد بن عبيد السعدي وزير الصحة وبحضور معالي الدكتور فؤاد بن جعفر بن محمد الساجواني وزير الزراعة والثروة السمكية وعدد من أصحاب السمو وأصحاب المعالي الوزراء وعدد من أصحاب السعادة الوكلاء والمستشارين والولاة أعضاء مجلس الشورى بولايات محافظة مسقط، كما حضر حفل الافتتاح أيضا عدد من أعضاء المجلس البلدي بولايات مسقط ومديري العموم ومديري الدوائر في وزارة الزراعة والثروة السمكية.

ناقش المؤتمر على مدى ثلاثة أيام ستة محاور رئيسية ذات علاقة بسلامة وجودة الأغذية البحرية،

العوايق النباتية المائية.

وشهدت الجلسة العلمية الثانية والتي اختصت بمحور سلامة وجودة الأغذية البحرية ونظم التتبع عدداً من المحاضرات عن سلامة الأغذية البحرية وجودتها ونظم التتبع للدكتور داهيد ليونز والنهج الأوروبي نحو سلامة وجودة ونظم تتبع المنتجات السمكية للدكتور جاكى لي جوزلس والجودة ونظم التتبع لمستهلكي المنتجات السمكية واحتمالية زيادة التسويق لجون داليمور ونظم تتبع القطاع السمكي في اليمن والتجربة اليمنية في مجال ضبط الجودة للدكتور عمر عوض صبيح ومنتجات القيمة المضافة في الأغذية البحرية وفرص الاستثمار تقدم فيها محاضرات علمية عن إضافة القيمة الغذائية للمأكولات البحرية لهيلدا سيلفا وتقييم جودة منتجات القيمة المضافة للدكتور جراسيان ايمانويل والتقنيات المبتكرة لحفظ الأسماك والقشريات الطازجة للدكتورة أمبار وسيلستجونكالفز واستزراع واستخراج المنتجات الثانوية من الطحالب البحرية الصالحة للأكل في الهند للدكتور جايلابان ناشيبان وتقييم جودة ونوعية منتجات الكيروبيوك والوايفر المصنعة من الأسماك غير المستغلة اقتصادياً للدكتور أرونشالان بالافيسان.

ويندرج تحت تلك المحاور الستة عدد من المواضيع مثل مواصفات الأغذية البحرية واللحاحة التنفيذية وسياسات واستراتيجيات الثروة السمكية وتطبيق المواصفات العالمية في الأسواق العمانية وسلوك المستهلك نحو سلامة وجودة الأغذية البحرية ومخاطر وفوائد الأغذية البحرية والمخاطر الفيزيائية والكيميائية والإحيائية في الأغذية البحرية والمدخلات البشرية وأثرها على البيئة البحرية وما بعد الحصاد والجودة ونظم التتبع وتأثير التتبع على جودة الأغذية البحرية وتسويقها والقيمة المضافة في الأغذية البحرية والاستفادة من الموارد البحرية غير التقليدية وتطوير منتجات عمالية جديدة باستخدام مواد سمكية غير مستغلة وتسويقها والتطورات الحديثة في تجهيز وحفظ الأغذية البحرية والتقنيات الحديثة في سلامة وضمان جودة الأغذية البحرية .

29 ورقة علمية للخبراء والمختصين المشاركين في المؤتمر

وعرض في المؤتمر 29 ورقة علمية للخبراء والمختصين المشاركين في المؤتمر من 19 دولة وأهم تلك الأوراق العلمية ، النظم العالمية لسياسات واستراتيجيات أمن وجودة الأغذية البحرية للدكتور لحسن عبابوش وسلامة الأغذية البحرية للدكتور أفاث راماشندران والسياسات والاستراتيجيات الجديدة لقطاع الاستزراع السمكي في السلطنة للمهندس دنيس جاسنير والمعايير الميكروبيولوجية للأسماك والأغذية البحرية للدكتور جيرى دايس وحفاظك عن الصحة والمأكولات البحرية والفوائد والمخاطر للدكتور ياسوداسون بولوز وتوفير التدريب الفعال وتنفيذ برامج سلامة الأغذية البحرية في الاقتصاديات النامية للدكتور جلين بليدوز وفوائد ومخاطر الأغذية البحرية للدكتور رزين حميد والملوثات الكيميائية وسلامة المأكولات البحرية والصحة العامة للدكتور تريسي كولبير والطحالب السامة والأمراض المتناقلة في الأغذية وارتباطها بالطحالب الضارة للدكتور عدنان العززي ومخاطر وملوثات الأغذية البحرية للدكتور محمد علمي وتأثير مبيدات الأعشاب والمبيدات الحيوية على



البحرية غذائيا وصحيا ونشر ثقافة ضبط الجودة وتطوير قدرات العاملين في مجال ضبط الجودة وتعريف المجتمع بمخاطر تلوث الغذاء والملوثات الكيميائية والفيزيائية التي تشكل خطرا على الأسماك والمنتجات البحرية وتطوير أنظمة التتبع ودورها في ضبط الجودة للأسماك والأغذية والمنتجات البحرية .
ويهدف هذا المؤتمر الدولي إلى استعراض الوضع الراهن وسلامة وجودة الأغذية البحرية ونظم التتبع ومناقشة الانجازات العلمية الحديثة في مجال سلامة وجودة

وخرجت فعاليات المؤتمر بعدد من التوصيات العلمية التي تساهم في تطوير العمل في مجال سلامة وضبط جودة الأغذية والمنتجات البحرية ونظم التتبع وأكدت تلك التوصيات التي صدرت عن المؤتمر على عدد من الجوانب وهي تطوير الدراسات والبحوث العلمية المرتبطة بسلامة وجودة الأغذية والمنتجات البحرية والاهتمام بدور الابتكار في مجالات البحث العلمي المتعلق بضبط الجودة والاهتمام بدور الإعلام والتوعية وتعريف المجتمع بأهمية ضبط جودة المنتجات والأغذية



الأغذية البحرية ونظم التتبع وتعزيز الوعي حول أهمية سلامة وجودة الأغذية البحرية وصحة المستهلك واستطلاع فرص الاستثمار المحتملة في مجال الأغذية البحرية .
وقد تميزت فعاليات المؤتمر بمشاركة متميزة وحضور كبير من المنظمات الدولية والإقليمية والجامعات والكليات والمعاهد العلمية المعنية بمجال ضبط الجودة في المنتجات والأغذية البحرية، وكذلك المختصون والخبراء في المجال نفسه حيث تواجد في أعمال المؤتمر منظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة (الفاو) ومنظمة الصحة العالمية وإدارة الأغذية والعقاقير الطبية بالولايات المتحدة الأمريكية وهيئة سلامة الأغذية بالجمهورية الأيرلندية وهيئة سلامة الأغذية البحرية بالبرتغال ومنظمة سلامة الأغذية بالاتحاد الأوروبي بالإضافة إلى جامعة لندن بإنجلترا وجامعة موناش الأسترالية وجامعة العلوم والتكنولوجيا بمدينة كوشين في الهند ومعهد علوم البحار والمحيطات بالبرتغال والمركز العلمي لدراسات الصيد بالولايات المتحدة الأمريكية . .

وشارك في فعاليات المؤتمر عدد من الجهات الحكومية في السلطنة



وفي مقدمتها وزارة الزراعة والثروة السمكية من منظمة المؤتمر حيث شارك في الفعاليات فريق من أخصائيي ومراقبي ضبط جودة الأسماك ومراقبي الأسواق السمكية والعاملين في المختبرات والمختصين في فحص وتحضير عينات الأغذية البحرية والمتشدين الصحيين ومشاركين من عدد من الجهات المعنية. وقدم عدد من الخبراء والمختصين والباحثين في الوزارة أوراقل علمية في عدد من المجالات المتعلقة بضبط جودة الأسماك والأغذية والمنتجات البحرية، كما أدار عدد من مسؤولي الوزارة الجلسات العلمية والمنتديات التي تلي تلك الجلسات وحضر أيضا الجلسات العلمية للمؤتمر المختصون في المراكز البحثية المعنية بقطاع الثروة السمكية في الوزارة وهي : مركز العلوم البحرية والسمكية ومركز ضبط جودة الأسماك ومركز الاستزراع السمكي ومركز البحوث السمكية في صلالة بمحافظة ظفار.

يذكر أن وزارة الزراعة والثروة السمكية ممثلة في مركز ضبط جودة الأسماك بالمديرية العامة للبحوث السمكية في سلطنة عمان قد نظمت قبل استضافة المؤتمر الدولي حول سلامة وضبط الأغذية البحرية ونظم التتبع حلقة عمل تحضيرية للمؤتمر وهي : حلقة العمل المتقدمة حول سلامة وضبط جودة الأغذية البحرية بمشاركة أخصائيي ومراقبي ضبط جودة الأسماك ومراقبي الأسواق السمكية والعاملين في المختبرات والمختصين في فحص وتحضير عينات الأغذية البحرية والمتشدين الصحيين من وزارة الزراعة والثروة السمكية ومن كافة الجهات الحكومية ذات العلاقة وقد جرى فيها مناقشة أهم أجندة ومحاور المؤتمر الذي استضافته السلطنة.



اتفاقية أثينا لنقل المسافرين تدخل حيز التنفيذ

دخلت اتفاقية أثينا لنقل المسافرين وأمتعتهم عبر البحار لعام 2002 حيز التنفيذ وهي الاتفاقية التي ترفع بشكل موضوعي حدود المسؤولية القانونية عن وفاة أو جرح المسافرين على متن السفن اعتباراً من 23 أبريل 2014.



ويعوجب الاتفاقية فإن النسب الأعلى ستطبق على الدول التي صادقت على معاهدة 2002 وهي البانيا وبلجيكا وبليز وبلغاريا وكرواتيا والدنمارك واليونان ولاقنيا ومالطا وهولندا والنرويج وباليو وبناما وسانت كيتس ونيفيس، وصربيا وسوريا والمملكة المتحدة.

وإضافة إلى ذلك فإن الاتفاقية إلزامية بالنسبة للدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي (بما في ذلك الدول الأعضاء التي لم تصادق على بروتوكول أثينا في حينه كدول منفردة) إلى الحد الذي يكون فيه الاتحاد الأوروبي مؤهلاً للشؤون التي تحكمها

الاتفاقية حيث إن الاتحاد الأوروبي قد صادق على المعاهدة تحت بند مستحدث في البروتوكول، والذي يجيز لمنظمة إقليمية اقتصادية متكاملة والمشكلة من مجموعة من الدول المستقلة في سيادتها والتي نقلت الكفاءة لمجموعة من القضايا المحكمة بواسطة هذا البروتوكول إلى تلك المؤسسة، أن توقع على وتصادق وتقبل وتقر أو تنضم إلى البروتوكول.

إن بروتوكول 2002 لاتفاقية أثينا لنقل المسافرين وأمتعتهم عبر البحار لعام 1974 تنقح وتحدث الاتفاقية لعام 1974 والتي وضعت نظام المسؤولية عن الأضرار الحاصلة للمسافرين على متن السفن المبحرة. وكشرط مسبق للانضمام فإن الدول المنضمة إلى بروتوكول 2002 مطالبة بأن تعلن تخليها عن اتفاقية 1974 وبروتوكولاتها السابقة.

إن اتفاقية أثينا تبين بأن الناقل مسؤول قانوناً عن الأضرار التي قد تحصل للمسافر مثل الوفاة أو الإصابات الشخصية أو الأضرار التي قد تحصل للأمتعة إذا ما وقع حادث يؤدي إلى أضرار في سياق نقل المسافرين ونتيجة خطأ أو إهمال الناقل. إن مثل هذا الخطأ أو الإهمال يعتبر متحققاً ما لم يتم نقضه.

وبإمكان الناقلين أن يحدوا من مسؤولياتهم القانونية ما لم يتووا التسبب في الضرر أو نتيجة إهمالهم مع علمهم باحتمال حصول هذا الضرر. إن حدود المسؤولية للوفاة أو الأضرار الشخصية التي تحصل للمسافر قد حددت على أساس 46.666 وحدة من حقوق السحب الخاصة للرحلة الواحدة في اتفاقية عام 1974.

وفي حالة وقوع حوادث سفن فإن بروتوكول 2002 يرفع تلك الحدود بشكل موضوعي إلى 250.000 وحدة حقوق السحب الخاصة لكل مسافر على كل رحلة مفردة ما لم يثبت الناقل أن الحادث قد حصل نتيجة أعمال حربية أو اعتداء تعرضي أو حرب أهلية أو اضطرابات شعبية أو ظاهرة طبيعية استثنائية ذات صفة لا يمكن مقاومتها أو



فيما كان الفقدان أو الضرر قد حصل للأمتعة التي تدخل قمرة الراكب* لركبة أو لأمتعة محمولة فيها أو على متنها أو غيرها من الأمتعة،
 - تكون المسؤولية القانونية عن الأضرار الحاصلة على الأمتعة التي تدخل إلى قمرة الراكب محددة بـ 2,250 وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة لكل مسافر عن كل مقطورة.
 - تكون مسؤولية الناقل عن الأضرار أو فقدان المركبات لجميع الأمتعة المحمولة في داخل أو على متن المركبة محددة بـ 12,700 وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة لكل مركبة عن مقطورة.

نتيجة تصرف بنية حصول الحادث من قبل طرف ثالث.
 إذا كانت الخسائر تفوق هذه الحدود وكذلك في حالة الحوادث غير المتعلقة بالسفن يكون الناقل مسؤولاً (مسؤولية مركبة) لغاية 400.000 وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة لكل مسافر في كل حالة متصلة ما لم يثبت الناقل إن الحادث الذي تسبب بحصول الضرر قد وقع من دون خطأ أو إهمال الناقل.
 وفيما يتعلق بالفقدان أو الأضرار التي تحصل للأمتعة فإن حدود مسؤولية الناقل تتباين حسب الأوضاع،

* المقصود بها الأمتعة التي يجوز للمسافر أن يحملها معه إلى الغرفة المخصصة له دون الأمتعة الأخرى للمسافر التي تخزن في مستودعات البواخر. المقصود بها الأمتعة التي يجوز للمسافر أن يحملها معه إلى الغرفة المخصصة له دون الأمتعة الأخرى للمسافر التي تخزن في مستودعات البواخر.

- تكون مسؤولية الناقل عن الأضرار أو فقدان المركبات الأمتعة المحمولة في داخل أو على متن المركبة محددة بـ 3,375 وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة* لكل مركبة عن مقطورة.



قد يتفق الناقل والراكب أن تخضع مسؤولية الناقل إلى خصم ما لا يزيد على 330 وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة في حالة حصول ضرر لمركبة وألا يتجاوز 149 وحدة من وحدات حقوق السحب الخاصة لكل راكب في حالة فقدان أو حصول أضرار بأمتعة آخرين وأن يخصم مثل هذا المبلغ من الفقدان أو الضرر.

ان اتفاقية أتبنا لعام 2002 تقدم أيضا التأمين الشامل إضافة إلى الاثنية لمساعدة الراكب في الحصول على التعويض على أساس قواعد مقبولة ومطبقة على المسؤولية وأنظمة التعويض التي تتعامل مع التلوث البيئي. ويتضمن ذلك استبدال نظام المسؤولية ذي الأساس الخاطئ بنظام صارم للمسؤولية لحوادث السفن ذات العلاقة والمستندة بالمتطلبات التي تلزم الناقل بأن يقوم بالتأمين الشامل لتغطية المطالبات المحتملة. كما يجب إصدار شهادات للسفن تشهد بأن التأمين أو غيره من الضمانات سارية المفعول وقد ألحق البروتوكول بنموذج من تلك الشهادات.

● حقوق السحب الخاصة هي أصل احتياطي دولي استحدثه صندوق النقد الدولي في عام 1969 لتيسيح مكملا للأصول الرسمية الخاصة بالبلدان الأعضاء. ويتم تحديد قيمة هذا الأصل اعتمادا على سلة من أربع عملات دولية أساسية. ويمكن مبادلته بأي من العملات القابلة للتداول الحر. ومع التوزيع العام لوحدات حقوق السحب الخاصة الذي تم في 28 أغسطس والتوزيع الخاص الذي تم في 9 سبتمبر 2009، زاد مقدار حقوق السحب الخاصة من 21.4 مليار وحدة إلى حوالي 204 مليارات وحدة (ما يعادل حوالي 316 مليار دولار أمريكي، محاولة باستخدام السعر السائد في 12 مارس 2014).

كانت قيمة حقوق السحب الخاصة تقدر في البداية بما يساوي 0.888671 غرام من الذهب النقي. وهو ما كان يعادل في ذلك الوقت دولارا أمريكيا واحدا. غير أن حقوق السحب الخاصة أعيد تحديد قيمتها كسلة من العملات بعد انقراض نظام بريتون وودز في 1973. وتتألف هذه السلة اليوم من اليورو والين الياباني والجنيه الأسترالي والدولار الأمريكي. وتتحدد قيمة حقوق السحب الخاصة بالدولار الأمريكي وتُنشر يوميا في موقع الصندوق على شبكة الإنترنت. وتحسب هذه القيمة بأنها مجموع المبالغ المحددة لعملات السلة الأربع حسب قيمتها بالدولار الأمريكي، على أساس أسعار الصرف المعروضة ظهر كل يوم في سوق لندن



إن الحدود التي تحكم إطار البروتوكول قد مدت إلى أقصى مستويات بما يحول -ولكن لا يلزم- المحاكم المحلية للتعويض عن حالات الوفاة أو الجرح أو الضرر لغاية تلك الحدود. كما يتضمن البروتوكول فقرة "خيار الخروج" التي تمكن الأطراف الحكومية من الاحتفاظ أو تقديم حدود أعلى للمسؤولية (أو مسؤولية غير محدودة) بالنسبة إلى الناقلين الذين هم عرضة لتحكيم المحاكم الحكومية.

تعديل حدود المسؤولية

إن بروتوكول عام 2002 قد جاء بتكتيك إجراء القبول برفع مستويات المسؤولية حيث يتم ترويج مقترح تعديل المستويات بموجب طلب ما لا يقل عن نصف الأطراف الموقعة على البروتوكول المتبني من قبل ثلثي الأغلبية من الدول الأعضاء. تدخل بعد ذلك التعديلات حيز التنفيذ خلال 36 شهراً ما لم يبلغ ما لا يقل عن ربع الأطراف من الدول الأعضاء عدم قبولهم بالتعديلات في وقت إجراء التعديل.