

الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية

الدليل الإسترشادي للنقل البحري العربي للتعايش مع مرض كورونا المستجد

“ COVID - “ 19



(اعداد الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية) اغسطس 2020

الدليل الاسترشادي للنقل البحري العربي للتعيش مع فيروس كورونا المستجد - كوفيد 19

مقدمة :

سوف يتضمن الدليل الاسترشادي للنقل البحري العربي للتعيش مع فيروس كورونا المستجد (كوفيد 19) ، محورين رئيسيين وهما : الاثر الاقتصادي للنتشار فيروس كورونا كوفيد -19 على قطاع النقل البحري واللوجستيات في الدول العربية ، و اهم إجراءات الوقاية من فيروس كورونا الاسترشادية في مجال النقل البحري و الموانئ التجارية .

المحور الاول : الاثر الاقتصادي لانتشار فيروس كورونا كوفيد -19 على قطاع النقل البحري واللوجستيات في الدول العربية

لم يكن في الحسبان حدوث أزمة فيروس كورونا المستجد (كوفيد-19) وتفاقمها بالشكل الذي نعيشه الآن، حيث تتطلب مواجهة الأوبئة استجابة سريعة من الدول، الأمر الذي ينعكس على أنشطة النقل البحري واللوجستيات وحركة التجارة، فيكون هدفها الأساسي هو الاستجابة لمتطلبات السوق المتزايدة والغير متوقعة؛ ولذلك يأتي قطاع النقل البحري واللوجستيات على رأس القطاعات المتأثرة سلباً بالأزمة الحالية وذلك لأنه يقع تحت ضغط هائل لتوفير السلع سواءً المستورد منها أو محلية الصنع، بجانب المستلزمات والمستحضرات الصحية والطبية المستخدمة لمواجهة الأزمة. فبدأ قطاع النقل البحري واللوجستيات وقد تحمل فجأةً تبعات ما حدث بشكل لم يكن متوقعاً، مما دفع الدول لاتخاذ إجراءات تحدّ إلى حد ما من الآثار السلبية في محاولة منها لتقليل الضرر على الأسواق.

(اعداد الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية)



وسوف يزيد الانخفاض الشديد في أسعار النفط والذي نتج عن عدة عوامل أهمها تصاعد وتيرة الخلاف بين روسيا ومجموعة الدول المصدرة للنفط على كميات الإنتاج، من سوء الأوضاع. وذلك إضافة إلى نقص الطلب العالمي نتيجة توقف المصانع في أغلب الدول المصنعة وعلى رأسها مصنع العالم، الصين، حيث أشارت تقديرات نشرها مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "UNCTAD" إلى أن تباطؤ التصنيع في الصين عرقل التجارة العالمية، ويمكن أن يمتد أثر ذلك ليحقق انخفاضاً قدره 50 مليار دولار في الصادرات؛ الأمر الذي دفع بأسعار النفط إلى الهبوط الحاد.

وهنا يجب الإشارة إلى أن استفادة الدول المستوردة للنفط من مستوى الأسعار المتدني لن يحقق نفعاً أو مردوداً حقيقياً على الاقتصاد، فلكي يتحقق ذلك النفع يجب أن يكون لدى تلك الدول صناعات ثقيلة تعتمد على النفط تمكنها من الاستفادة من انخفاض تكلفته وهو ما يخالف الواقع.

نتج عن حظر التجول واغلاق المصانع، وقيود السفر التي حدثت من تدفق البضائع؛ اضطراباً اقتصادياً انتشر أسرع من اجتياح الفيروس. حيث قل مخزون السلع والبضائع في العديد من البلدان، وأصبح أي تأخير أو تعطل في النقل البحري واللوجستيات يهدد بإحداث آثار مضاعفة في الأسواق، فعلى سبيل المثال، تضررت الصناعات التحويلية العالمية، الأمر الذي نتج عنه نقص في السلع والبضائع المعروضة عالمياً وارتفاع أسعارها.



وكان لانتشار الفيروس أثره على الدول المصدرة أيضاً، فقد أمتنعت أو قللت تلك الدول السلع المصدرة بسبب توقف المصانع وتخميم مخاوف قلة مخزون السلع، مما دفع الدول المستوردة إلى اللجوء إلى احتياطاتها من السلع نظراً لتوقف الاستيراد أو تعطله. وسيؤثر ذلك على الأمن الغذائي في العديد من البلدان، مما دفع كل من منظمة التجارة العالمية، ومنظمة الأغذية والزراعة للأمم المتحدة، ومنظمة الصحة العالمية، بدعوة حكومات العالم إلى تقليص القيود على التجارة في الغذاء لأدنى حد ممكن.

وبشكل عام فقد شهد اقتصاد الشرق الأوسط تباطؤاً حاداً في النصف الأول من العام 2020 على الرغم من حزم التحفيز وتخفيضات سعر الفائدة المتخذة من جانب الحكومات لتخفيف التبعات الاقتصادية لانتشار فيروس كورونا المستجد. فوفقاً لتقرير أعده معهد المحاسبين القانونيين في إنجلترا وويلز "ICAEW"، فإن النظرة الأكثر تفاؤلاً تشير إلى أن اقتصاد الشرق الأوسط سيشهد انتعاشاً في النصف الرابع من 2020، عندما تهدأ اضطرابات كل من العرض والطلب، بينما أشارت توقعات صندوق النقد الدولي في يوليو 2020 أن المنطقة ستشهد بوادر النمو في 2021.



وتمدنا تلك الاحصائيات بصورة تقريبية عن الخطر المحدق بقطاع الصناعة، والذي في تعطله آثارًا بالغة الخطورة على اقتصاديات المنطقة، وفي محاولة من دول المنطقة لتدارك الآثار السلبية للأزمة، فقد طبقت تدابير مماثلة لتلك التي طبقت في بقية العالم لاحتواء آثار انتشار الفيروس، حيث شملت تلك القيود وقف بعض الأنشطة الصناعية ذات الكثافة العمالية العالية كتدبير احترازي.

ومن ناحيةٍ أخرى قدمت دول المنطقة العربية إعفاءات جمركية، ومساعدات للصناعات المحلية تمثلت في تأجيل سداد القروض وخدمات الديون، وتخفيض تكاليف خدمات المنافع. أيضًا توفير حزم دعم للشركات الصغيرة والمتوسطة كمساندة حتى لا تتداعى وتسقط من الأسواق. واستهدف الجزء الأكبر من حزم التحفيز الصناعات الطبية ومستحضراتها واعطائها أولوية بجانب الصناعات الغذائية، مما يعطي فرصة لتلك القطاعات على المدى القصير من الاستفادة من الفجوة الموجودة بالأسواق والتي أحدثها اختلال قوى العرض والطلب.

ولكي تتضح لنا الصورة كاملة، وجب التأكيد على أننا في المنطقة العربية لانعاني حاليًا من نقص في السلع والبضائع، ولكن هذا السيناريو وارد الحدوث، ويفرض الوضع الحالي مخاطر وفرص ممكنة. تكمن المخاطر في توقف الاستيراد سواء للسلع الكاملة أو الوسيطة أو مدخلات الإنتاج، مما سيعرض الدول لخطر مضاعف من ناحية السلع النهائية المستوردة، أو تلك التي كانت تنتج محليًا وتوقف انتاجها.

ففي بيانٍ مشترك، صرح مدير منظمة الأمم المتحدة للأغذية والزراعة، ومدير منظمة الصحة العالمية، ومدير منظمة التجارة العالمية، إن "الغموض حول توفر الغذاء يمكن أن يتسبب بموجة قيود على التصدير" التي قد تتسبب بدورها بـ "نقص في السوق العالمية".



ويمكن تلخيص وضع النقل البحري واللوجستيات في المنطقة العربية في النقاط التالية:

1- تعتمد أغلب دول المنطقة على سلاسل الامداد العالمية لتوفير الجزء الأكبر من احتياجاتها، وقد تعرضت تلك السلاسل إلى ضربات قوية نتيجة لاجتياح الفيروس دول العالم.

2 - تأتي أكثر من 50% من الأسعار الحرارية المستهلكة في المنطقة العربية من الأغذية المستوردة.

3 - يتوقع أن تزداد مستويات انعدام الأمن الغذائي في المنطقة ولا سيما لدى الدول التي ينتشر بها الفقر. حيث يوجد حالياً 50 مليون شخص يمكن أن يضاف لهم ما يقارب 2 مليون شخص بنهاية العام.

4 - نتيجة لسوء إدارة سلاسل الإمداد المحلية تخسر المنطقة ما يقارب 60 مليار دولار سنوياً بسبب فقدان الأغذية، ما يمثل ثلث كمية الأغذية في المنطقة.

5 - أما فيما يخص قطاع النقل، فوجب التفرقة بين خدمات النقل الخاصة بالبضائع والأخرى المعنية بالأفراد. فالأولى متصلة بسلاسل الإمداد وحركة البضائع والتي تتم بشكل رئيسي في الموانئ البحرية والبرية والجوية ؛ والجدير بالذكر أن أغلب حركة نقل البضائع لم تتعرض لنفس حجم الضرر الواقع على سلاسل الإمداد ولكنها تأثرت بشكل ملحوظ فمعظم موانئ المنطقة تعمل ، وهذا ما حرصت عليه حكومات الدول، حيث تكيفت خطوط الشحن في قطاع النقل البحري مع متغيرات التصدير والإستيراد.

(اعداد الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية)



فوفقًا لدراسة أعدتها مؤسسة دبي للمستقبل، فإن قطاع النقل البحري سيتضرر نتيجة لتضرر التجارة البينية والعالمية وبسبب الضوابط التي فرضت على الحدود التي ستؤدي إلى انخفاض التبادل التجاري بين الدول ودفع البعض منها إلى اللجوء لأسواقها المحلية لتلبية احتياجاتها على المدى القصير.

والثانية المعنية بنقل الأفراد قد تعرضت لخسائر لم يشهدها قطاع النقل وتحديدًا النقل الجوي منذ سنين عديدة، الأمر الذي دفع أغلب الدول لتخصيص حصة من حزمة الأزمة لإنقاذ صناعة الطيران، حيث يدعم قطاع النقل الجوي 65.5 مليون وظيفة ويساهم بـ 2.7 تريليون دولار من النشاط الاقتصادي على مستوى العالم مما يُعرض ما يتراوح بين 15 % إلى 23 % من إجمالي عدد الوظائف التي تدعمها صناعة النقل الجوي للخطر.



وفي ضوء ما سبق يتطلب الأمر اتخاذ عدد من الإجراءات تتلخص في:

- 1 - ضمان عدم توقف استيراد السلع النهائية والوسيلة ومواد الإنتاج، لضمان توافر السلع للمستهلك في الوقت المناسب، وتسريع تلك العملية عن طريق تقديم تسهيلات للمستوردين .
- 2 - البحث في إمكانية الاعتماد على سلاسل إمداد أخرى غير المتضررة، بحيث يكون هناك تنوع في قنوات الإمداد.
- 3 - إزالة كافة التكاليف الغير أساسية في عملية نقل البضائع، مثل تعريفات الطرق للنقل الثقيل على سبيل المثال .
- 4 - عدم التشدد في فرض الرقابة على الأسواق، حيث من الممكن أن يؤدي ذلك إلى نتائج عكسية تتمثل في نشوء سوق مواز، ونشاط أسواق الظل، في مرحلة حرجة لا تسمح بحدوث تلك التبعات. علماً بأن آلية الدفاع الفعالة ضد تلك الأنشطة هي ضمان تواجد السلع في الأسواق.
- 5 - وجوب احترام آليات التداول وتخصصات أفراد القطاع الخاص التي تضمن توافر السلع وفق المعايير المتبعة في الأسواق
- 6 - التأكيد على أهمية العلاقات الثنائية وممثليها وبعثاتها التجارية في التفاوض على توفير السلع، وذلك لتعظيم الاستفادة من تلك العلاقات من ناحية قصر المدد الزمنية المقرونة بإبرام الصفقات التجارية وأسعار السلع في ظل تنامي الطلب العالمي على السلع الاستهلاكية مع القلة النسبية للمعرض من بعضها.

وأما على المدى البعيد، فمن الجلي ظهور عيوب الاعتماد بشكل أساسي على الاستيراد لتوفير وسداد احتياجات الأسواق المحلية، وعليه يجب التخطيط والبدء في مشروعات تنمية حقيقية تخدم أسواقنا المحلية، عن طريق الاتجاه إلى ترسيخ سلاسل إمداد وفق معايير الاستدامة العالمية.

ورغم اختلاف الرؤى ووجهات النظر، وجب علينا التنبيه إلى ضرورة عودة الأنشطة الاقتصادية بشكل أقرب إلى الطبيعي لضمان استمرارية الحياة بشكل آمن، فهذا هو السبيل الوحيد للخروج من الأزمة، بل الطريقة الوحيدة التي ستمكننا من العيش بشكل آمن نسبياً في ظل هذه الظروف التي فرضتها علينا الأزمة.

كما يجب التأكيد على ضرورة استمرار العمل بالموانئ البرية والبحرية والجوية أمام حركة البضائع - خاصة السلع الأساسية ومدخلات الإنتاج - وبشكل كامل ومراعاة معايير السلامة المتبعة عالمياً، كخطوة أولى ناحية فتح الحدود وعودة حركة الملاحة للمسافرين.

نهاية وجب التنويه إلى ضرورة تحديد أدوار الأطراف المشاركة في تلك المرحلة الحرجة التي تمر بها الدول العربية وبشكل واضح، لنتجنب حدوث اضطرابات وتناقضات في النقل البحري واللوجستيات نحن في غنى عنها، والتي ستحدث أضراراً يكون تحملها مكلفاً جداً في الوقت الحالي. ولذلك يجب تحديد الهدف الأهم للسوق العربي في الفترة المقبلة؛ وهو توافر السلع الاستهلاكية بشكل منتظم وتفاذي حالات نفاذ المخزون.

المحور الثاني : اهم إجراءات الوقاية من فيروس كورونا الاسترشادية في مجال النقل البحري و الموانئ

مع انتشار فيروس كورونا في العالم و قصد الوقاية من هذا المرض اتخذت السلطات الدول العربية إجراءات تمثلت في غلق الحدود الجوية و البحرية و البرية بالنسبة لتنقل المسافرين و الاقتصار على رحلات الإجلاء بالنسبة للأفراد العالقين بالخارج أو الأجانب العالقين مع إجبارية الحجر الصحي الإجباري لمدة 14 يوما بالنسبة للوافدين على الدول العربية .

مع إقرار تواصل حركة نقل البضائع و الحاويات و المجرورات عن طريق النقل البحري بصفة عادية و أخذ الاحتياطات الضرورية فيما يتعلق بالتعامل مع السفن و أفراد الطاقم الأجانب و ذلك طبقا للمناشير و مذكرات العمل التي صدرت عن المنظمة البحرية الدولية و منظمة العمل الدولية و المنظمة العالمية للصحة من المنشور عدد 4204 إلى المنشور عدد /19 - covid - 4204/Add26 .

بعد تسجيل العديد من حالات الإصابة بفيروس كورونا بالدول العربية 2020 و بصفة استباقية أخذ القرار بتطبيق الحجر الصحي الإجباري الشامل لكل القطاعات في الدول العربية و الإبقاء بصفة استثنائية على الحد الأدنى لبعض الأنشطة الحيوية الضرورية مثل النقل البحري للبضائع للتزود بالمواد الأساسية. و عملت الموانئ البحرية في الدول العربية في هذه الفترة على ضمان تواصل نشاط النقل البحري لكل أصناف المهن المرتبطة به بإسناد تراخيص التنقل و الدخول إلى الموانئ و التعامل مع السفن مع الحرص على تطبيق البروتوكول الصحي الذي تم وضعه بالتنسيق مع اللجان العلمية الوطنية.

و اعتبارا للنجاح المحقق للتحكم في انتشار الفيروس في اغلب الدول العربية بفضل إجراءات الحجر الصحي الشامل ، تم إتخاذ القرار للمرور من الحجر الصحي الإجباري الشامل إلى الحجر الصحي الموجهة لبعض الأنشطة فقط و الشروع في استرجاع النسق العادي للحركة داخل بعض الدول العربية مع مواصلة الحرص على تطبيق إجراءات البروتوكول الصحي.

وبتواصل التحسن على مستوى غالبية الدول العربية و كذلك ببعض البلدان في العالم خاصة بالدول الأوروبية تم أخذ القرار لإعادة فتح الحدود أمام حركة المسافرين جوا و برا و بحرا فى اغلب الدول العربية ، مع تصنيف بلدان العالم من قبل اللجان العلمية الوطنية فى الدول العربية إلى :

- مناطق خضراء ذات انتشار ضعيف للفيروس وإخضاع الوافدين منها لإجراءات البروتوكول الصحي المبسط (أخذ الحرارة، وضع الكمامة، التباعد الجسدي، استعمال المعقمات، تفادي الإكتظاظ) .
- مناطق برتقالية ذات انتشار متوسط للفيروس وإجبار المسافرين الوافدين منها على الإستظهار بتحليل سلبي (RT-PCR) والإلتزام بالحجر الصحي الذاتي لمدة 14 يوما من تاريخ القدوم إلى تونس و استثناء جذاذة المعطيات الصحية الشخصية.
- مناطق حمراء ذات انتشار للفيروس مرتفع و غير متحكم فيه و إجبار الوافدين منها على الإستظهار بنتائج تحليل (RT-PCR) سلبي و استثناء جذاذة المعطيات الصحية الشخصية والإلتزام بالحجر الصحي الإجباري بأحد أماكن الإقامة التي تعينها السلطات الوطنية لمدة أسبوع و القيام بتحليل (RT-PCR) ثاني قبل مغادرة مكان الإقامة الإجباري.

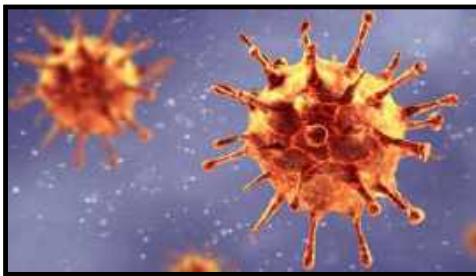
وقد التزمت السلطات البحرية فى غالبية الدول العربية بالحرص على تطبيق هذه الإجراءات على السفن الوطنية و الأجنبية بالموانئ و على المتعاملين معها في إطار رفع و إيداع و تسريح البضائع بالتنسيق مع اللجان العلمية للتوقي من انتشار فيروس كورونا بوزارات الصحة فى الدول العربية .

وإضافة لهذه الإجراءات التي تم إتخاذها و تفعيلها على مستوى وطني تم إعداد و تنفيذ بروتوكولات صحية مفصلة لقطاع النقل البحري و الموانئ ببعض الدول العربية ، تضمنت أهم الإجراءات التالية:

1- الإجراءات الإحترازية الإدارية المتخذة للتعيش مع مرض كورونا المستجد



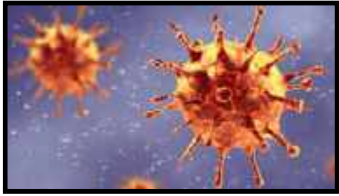
- أ- إستمرار نشر خطابات التعميم الواردة من المنظمة البحرية الدولية وكافة الجهات المعنية على الجهات التابعة لوزارات النقل والجهات ذات الصلة إتباع التوصيات والخطوط الإرشادية الواردة بها.
- ب- نشر الملصقات التوعوية باللغة العربية والإنجليزية للتعريف بفيروس كورونا وطرق الوقاية منه وكذا الإجراءات المتبعة لمجابهته طبقاً للمستجدات.
- ج- عقد اللقاءات الفردية أو للمجموعات الصغيرة لتوعية العاملين بصفة مستمرة للتعريف بالمستجدات .
- د- الإستمرار في إعلام كافة الشركات / الجهات / التوكيلات الملاحية المتعاملة بالمنشور التعريفي بالفيروس طبقاً للمستجدات لإتخاذ الإحتياطات الوقائية اللازمة.



2 - الإجراءات الاحترازية المتخذة داخل المنشآت الإدارية للجهات العاملة بالنقل البحري للتعاشي مع مرض كورونا المستجد



- أ- يمنع دخول أى شخص إلى المنشآت بدون إرتداء الكمامة الطبية .
- ب- التطهير والتعقيم المستمر للغرف والمكاتب وجميع مواقع العمل بالقطاع بصفة دورية يومياً قبل وبعد مواعيد العمل الرسمية.
- ج- توفير المطهرات وأدوات النظافة اللازمة في جميع غرف ومكاتب المنشآت ودورات المياه وفي أماكن واضحة وفي عبوات سهلة الإستخدام يمكن ملئها.
- د- التطهير المستمر للسلاالم الداخلية والترابيزات الخاص به .
- هـ- توفير مكان عزل مؤقت بالمنشأة لعزل الحالات المشتبه بها لحين التأكد منها وإتخاذ الإجراءات اللازمة .
- و- الإبلاغ الفورى للجهات الصحية في حالة ظهور أعراض يشتبه في أن تكون عدوى.
- ز- إستمرار التهوية الطبيعية لجميع قاعات الإستقبال والمكاتب وجميع الغرف بالمبنى ودورات المياه للحفاظ على دوران الهواء الطبيعى بجميع الأماكن داخل المبنى .
- ح- تقييد إستخدام اجهزة التكييف (خاصة اجهزة التكييف المركزية) مع تطهير وتنظيف فتحات وفلاتر مكيفات الهواء مع إلتزام الشخص القائم بالتنظيف بإرتداء قناع على الكفاءة وضرورة إجراء ذلك على الأرض وبعيداً عن بيئة العمل والمترددین من المواطنين .
- ط- تجميع النفايات الطبية في أكياس خاصة والتخلص منها بطريقة آمنة وطبقاً لتعليمات وزارة الصحة .



3 - الإجراءات الإحترازية المتخذة لجميع العاملين بجهات النقل البحري للتعايش مع مرض كورونا المستجد

- أ- عدم السماح بدخول العاملين دون إرتداء الكمامات.
- ب- قياس درجات الحرارة لجميع العاملين مرتين على الأقل يومياً مع تطهير الأيدي قبل التوجه إلى المكاتب من خلال أفراد الأمن بالقطاع، مع الأخذ في الإعتبار المسافات البينية الآمنة لمسافة لا تقل عن متر واحد، مع إرتداء الكمامات أثناء العمل.
- ج- تسجيل الحضور والإنصراف بإستخدام بصمة الوجه مع إلغاء بصمة الأيدي.
- د- تنفيذ المهام التي يمكن إتمامها من خلال الشبكات الداخلية (الأرشفة الإلكترونية) أو من خلال البريد الإلكتروني والمكلف بها الموظفين الملترمين بمنزلهم تنفيذاً لقرار السيد / رئيس مجلس الوزراء بشأن تخفيض عدد الموظفين.
- هـ- عدم تناول الوجبات والمشروبات بشكل جماعي .
- و- على جميع العاملين البقاء داخل المنشأة ولا يسمح لهم بالخروج والعودة مرة أخرى خلال فترات العمل.
- ز- الموظفين الذين قد يظهر عليهم أعراض غير مسموح لهم بالذهاب للعمل .
- ح- بالنسبة لأداء العبادات يتم الإلتزام بتعليمات الجهات الدينية المعتمدة في هذا الشأن وإستخدام السجادة الخاصة وعدم تداولها مع الآخرين .
- ط- عزل العاملين المشتبه بهم بغرفة العزل لحين وصول السلطات المختصة.



4 - الإجراءات الاحترازية أثناء استخدام وسائل النقل الجماعي للعاملين بجهات النقل البحري للتعيش مع مرض كورونا المستجد .



- أ- استخدام الكمادات أثناء التواجد داخل وسائل الانتقال .
- ب- التطهير الداخلي لوسائل الانتقال مرتين على الأقل يومياً .
- ج- مراعاة الحد الأقصى بكل عربة مع فرض مساحات تباعد كافية وزيادة عدد الدورات .
- د- الإلتزام بالمسافات الآمنة بين العاملين أثناء الركوب أو النزول .
- هـ- عدم استخدام وسائل النقل الجماعي في نقل أي حالات إيجابية .
- و- توفر منافذ جيدة للتهوية في وسيلة النقل .
- ز- ينصح بعدم استخدام التكييف إلا بوجود نوع معين من الفلاتر أو الحرص على تنظيف الفلاتر دورياً بعد كل دورة .

5 - الإجراءات الاحترازية للكافيتريات وأماكن الترفيه التابعة لمنشآت ومؤسسات النقل البحري للتعيش مع مرض كورونا المستجد



- أ- إغلاق جميع الكافيتريات وأماكن الترفيه العامة (قاعات الطعام - قاعات الراحة والتليفزيون - ملاعب أو صالات ألعاب رياضية) داخل وخارج المنشآت التابعة لجهات النقل البحري حال وجودها .
- ب- قيام فرد بتوزيع المشروبات الساخنة أو الوجبات الخفيفة الساخنة للعاملين في مكان العمل .
- ج- استخدام الأكواب الورقية والملاعق أحادية الاستخدام .

(اعداد الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية)

6 - الإجراءات الاحترازية أثناء استخدام المصاعد داخل منشآت النقل البحري للتعيش مع مرض كورونا المستجد



- أ- تطهير المصاعد وأزرار التشغيل ومقابض الأبواب بصفة دورياً عدة مرات يومياً بمعرفة متخصصين لمراعاة أماكن الوصلات الكهربائية .
- ب- عدم استخدام المصاعد لجميع الأشخاص بدون إرتداء القفازات والكمادات .
- ج- توفير المطهرات أمام أبواب المصاعد .
- د- المصاعد تعمل بقدرة 30% فقط من طاقتها الإستيعابية .
- هـ- وضع علامات ملصقة على الأرض لتوضيح المسافات المناسبة بين الأفراد داخل وأمام ابواب المصاعد .

7 - الإجراءات الاحترازية بمراكز التعامل مع المترددين على منشآت ومؤسسات النقل البحري للتعيش مع مرض كورونا المستجد



- أ - عدم دخول أى شخص إلى مراكز التعامل بدون إرتداء الكمامات والقفازات .
- ب - توفير منفذ لـصرف الكمامات والقفازات ووجود مطهرات على أبواب دخول والتأكد من توفر الكميات الكافية .
- ج - التأكد من صحة جميع المترددين قبل الدخول وقياس درجات الحرارة .
- د - يراعى ألا تزيد كثافة قاعات الإستقبال عن 30% من القدرة الإستيعابية لأماكن الإنتظار (الكراسى) ويراعى التباعد الإجتماعى والمسافات البينية بين المتعاملين .



- هـ- التطهير الدوري على مدار الساعة طوال فترة إستقبال المتعاملين .
- و - إستخدام الدفع الإلكتروني أو عن طريق البنوك وإستخدام الدفع النقدي فى أضيق الحدود .
- ز- إستمرار التهوية الطبيعية لجميع قاعات الإستقبال ودورات المياه للحفاظ على دوران الهواء الطبيعي بجميع الأماكن داخل مركز التعامل .
- ط- التوعية بالإجراءات الإحترازية داخل مراكز التعامل فى أماكن واضحة من خلال اللوحات الإرشادية أو من خلال شاشات فى حالة توفرها لعرض أفلام مرئية لتوعية الجمهور بمخاطر فيروس كورونا المستجد وطرق إنتشاره والوقاية منه المعدة بمعرفة وزارة الصحة .
- ح - تقبيد إستخدام أجهزة التكييف (خاصة أجهزة التكييف المركزية) مع تطهير وتنظيف فتحات وفلاتر مكيفات الهواء مع إلتزام الشخص القائم بالتنظيف بإرتداء قناع عالى الكفاءة وضرورة إجراء ذلك على الأرض وبعيداً عن بيئة العمل والمترددين من المواطنين .

8 - الإجراءات الإحترازية داخل هيئات الموانئ للتعایش مع مرض كورونا المستجد



- أ - رفع درجة إستعداد مراكز عمليات وإدارة الأزمات بهيئات الموانئ على مدار الـ (24) ساعة للمتابعة والتنسيق والإبلاغ بين الجهات المعنية عن أى حالات قد تظهر.
- ب- التنسيق مع إدارات الحجر الصحى بالموانئ لتكثيف التعريف بالوباء وأعراضه وكيفية الوقاية منه وأسلوب التعامل مع المصابين وجمع كافة البيانات اللازمة عنه وكذلك خريطة إنتشاره .



ج- إستمرار توزيع المنشورات التعريفية بالفيروس موضح بها أعراض الفيروس وكيفية الوقاية منه على كافة الإدارات بالهيئات والعاملين بالموانئ والمباني الإدارية والأماكن العامة والأتوبيسات والوحدات البحرية طبقاً للمستجدات والمعلومات المستحدثة عن الفيروس.



د - توفير المطهرات المعقمة لليد (جيل كحول بنسبة 70%) بجميع المباني وبجوار المصاعد والوحدات ه- التعقيم اليومي للميناء بالكامل بإستخدام سيارات الرش بإستخدام الكلور المخفف طبقاً لتعليمات وزارة الصحة (نسبة 1000 جزء في المليون أو فوق أكسيد الهيدروجين بتركيز 6.5%) للطرق والأرصفة وساحات ومخازن ومعدات الشحن والتفريغ وكذلك التعقيم اليومي للمباني من الداخل بإستخدام أجهزة الرش المحمولة. و - قياس درجات الحرارة لجميع العاملين والمترددین على الموانئ يومياً على بوابات الدخول الرئيسية من خلال أفراد الحجر الصحي والسلامة والصحة المهنية والأمن.

ز - الإستمرار في تسجيل دخول وخروج المركبات والعاملين والمترددین على هيئات الموانئ لحصر المتواجدين بمناطق العمل في حالة ظهور حالات إصابة.

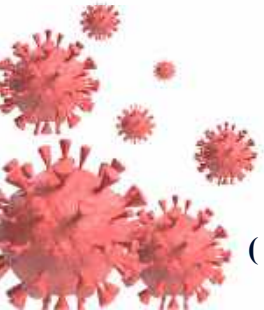
ح - توفير مهمات الوقاية ضد فيروس كورونا من كمادات وقفازات للعاملين بالميناء بالتنسيق مع الحجر الصحي.

ط - عدم السماح بقبول تغييرات أطقم السفن في جميع الموانئ المصرية بسبب إغلاق المطارات لحين السماح بذلك.

ي - الإستمرار في إعلام كافة الشركات / الجهات / التوكيلات الملاحية بالموانئ بالمنشور التعريفى بالفيروس طبقاً للمستجدات لإتخاذ الإحتياطات الوقائية اللازمة.

(اعداد الاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية)

ك - عدم التعامل مع أى سفن إلا بعد فحصها بواسطة إدارة الحجر الصحي.





ل - عدم صعود المرشدين على ظهر السفن إلا بعد إتخاذ الإجراءات الإحترازية وإرتداء الكمامات والقفازات الطبية المخصصة لذلك.

م - الإبلاغ الفوري للجهات الصحية / الأمنية في حالة ظهور حالة مصابة بالمرض.

ن - التأكيد بصورة مستمرة من فاعلية وكفاءة مختلف وسائل الإتصال (اللاسلكى - التليفون الأرضى - الفاكس - التليفونات المحمولة) وسيارات الإسعاف الداخلى وسيارات نقطة الإسعاف المتواجدة بجوار سور الميناء وأن جميعها متواجدة وتعمل بكفاءة.

س - تنفيذ الفرز الصحى (المناظرة) بمعرفة الحجر الصحى للركاب القادمين وأطعم السفن للتأكد من عدم وجود حالات حمى (إرتفاع في درجات الحرارة $\geq 38^{\circ}$ مئوية) أو وجود حالات يعانون من صعوبة في التنفس.

ع - التأكيد على أنه في حالة إكتشاف الإصابة بأى عرض من أعراض فيروس كورونا يتم الإبلاغ الفورى بمركز عمليات الهيئة.

ف- تسجيل القادمين على برنامج القادمين من الخارج على الفور وإخطار الإدارة العامة للحجر الصحى ومديريات الشؤون الصحية التابع لها محل الإقامة لمراقبتهم لمدة (14) يوم من تاريخ الوصول عن طريق مكاتب الصحة الواقعة في دائرتها.

ص.- تجميع النفايات الطبية (قفازات - كمامات طبية) في أكياس خاصة والتخلص منها بطريقة آمنة وطبقاً لتعليمات وزارة الصحة.

ق- متابعة تنفيذ الإجراءات الإحترازية الخاصة بمراكز عمليات وإدارة الأزمتات بهيئات الموانئ على مدار الـ (24) ساعة للمتابعة والتنسيق والإبلاغ بين الجهات المعنية عن أى حالات قد تظهر.

(اعداد الاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية)

9- الإجراءات الاحترازية لشركات الشحن والتفريغ العاملة داخل هيئات الموانئ للتعايش مع مرض كورونا المستحدث

- أ- عدم السماح للعاملين والسائقين بالدخول أو العمل داخل الموانئ بدون إرتداء الكمامات والقفازات .
- ب- التأكد من صحة جميع العاملين والسائقين قبل الدخول وقياس درجات حرارتهم .
- ج- التنسيق مع الشركات العاملة داخل الموانئ لتنفيذ حملات توعية للعاملين والسائقين بشأن اخطار وكيفية التعامل مع الوباء والمستجدات في اطار ما يتم نشر من قبل وزارة الصحة ومنظمة الصحة العالمية وذلك بصفة دورية ووضع لوحات ارشادية في أماكن واضحة على بوابات الدخول بالموانئ .
- د- التأكيد على توفير معدات الوقاية من الأقمعة وقفازات ومطهرات بشكل كافي قبل العمل .
- هـ- تطهير جميع معدات تداول البضائع بصفة دورية.
- و- التأكيد على عدم تحميل البضائع الواردة إلا بعد تطهيرها بمعرفة شركات التطهير المرخص لها العاملة بداخل الموانئ .



10 - الإجراءات الاحترازية لتعامل هيئات الموانئ مع السفن للتعايش مع مرض كورونا المستجد



- أ- عدم التعامل مع أى سفن إلا بعد فحصها بواسطة إدارة الحجر الصحى.
- ب- عدم صعود المرشدين على ظهر السفن إلا بعد إتخاذ الإجراءات الاحترازية وإرتداء الكمامات والقفازات الطبية المخصصة لذلك.
- ج- تنفيذ الفرز الصحى (المناظرة) بمعرفة الحجر الصحى للركاب القادمين وأطقم السفن للتأكد من عدم وجود حالات حمى (إرتفاع في درجات الحرارة 38° ≥ مئوية) أو وجود حالات يعانون من صعوبة في التنفس.
- د- الإبلاغ الفورى للجهات الصحية / الأمنية في حالة ظهور حالة مصابة بالمرض.
- هـ- عدم التعامل مع أى فرد من طاقم السفينة بدون إرتداء مهمات الوقاية (الكمامة والقفازات) .
- و- التأكيد بصورة مستمرة من فاعلية وكفاءة مختلف وسائل الإتصال المختلفة بين السفن المتواجدة داخل نطاق الميناء (أرصفت الميناء – مخطاف داخلى – مخطاف خارجى) وإدارات الحركة لهيئات الموانئ .
- ز- عدم السماح بقبول تغييرات أطقم السفن في بعض الموانئ العربية بسبب إغلاق المطارات لحين السماح بذلك.

11 - الإجراءات الاحترازية من قبل هيئات الموانئ فى حالة إكتشاف إصابة بالفيروس



- أ- إبلاغ إدارة الحجر الصحى بالميناء.
- ب- إبلاغ الجهات الصحية / الجهات الأمنية / عمليات المحافظات او البلديات – وزارات النقل .
- ج- عزل السفينة وتخصيص رصيف يضمن أكبر قدر من السيطرة على بؤر العدوى.
- د- تفعيل إجراءات وخطة الحجر الصحى بالميناء.
- هـ- تحديد الطرق السليمة لإنزال المرضى وسرعة إسعافهم ، وكيفية التعامل فى حالة وجود وفيات.
- و- تعيين متحدث رسمى لإصدار البيانات الإعلامية أول بأول لمنع إنتشار الشائعات.
- ز- تعيين قاعدة إدارة أزمات كمركز للتحكم والسيطرة.
- ح- عزل الحالات المصابة بالحجر الصحى داخل الميناء مع تواجد طاقم طبي (24) ساعة ويتم إبلاغ الإدارة
- ط- العامة للحجر الصحى بوزارة الصحة ومديرية الشؤون الصحية ثم تحول الحالات الحرجة إلى أقرب مستشفى حجر صحى عند اللزوم.



12 - الإجراءات الإحترازية المتخذة لتطهير البضائع الواردة

أ- قيام كل من الحجر الصحي وإدارة الحجر الزراعي بالموانئ بالإشراف والمتابعة على أعمال التعقيم والتبخير لجميع (البضائع الواردة - الأرصفة - معدات الشحن والتفريغ العاملة داخل الموانئ - أماكن التخزين - عبوات التخزين - سيارات النقل - الشاحنات).



ب- تنفيذ أعمال التعقيم للبضائع المتداولة وتقديم المستندات الدالة على ذلك المعتمدة من (الحجر الصحي - الحجر الزراعي) قبل إصدار شهادات الإفراج الجمركي النهائي عن البضائع.



ج- الترخيص بالعمل داخل الموانئ للشركات المتخصصة في أعمال التعقيم والتبخير للبضائع بشرط حصولها على ترخيص مزاولة هذا النشاط وبعد مراجعة الشهادات الخاصة بهم للتأكد من إستيفائها للشروط المطلوبة وتقديمهم أسعار ملائمة للعمل داخل الموانئ لتعقيم وتطهير الحاويات والبضائع العامة طبقاً لعدد عنابر السفينة وحجم ونوعية البضائع ويتم ذلك تحت إشراف هيئات الموانئ والحجر الصحي والحجر الزراعي.



(اعداد الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية)

13 - الإجراءات الاحترازية المتخذة عند التعامل مع سفن الركاب والسيارات ومحطات سفن الركاب للتعيش مع مرض كورونا المستجد



- أ- يجب على جميع طاقم السفينة استخدام معدات الوقاية الشخصية (الكمامة والقفاز الواقى) .
- ب- الفرز الصحى لجميع الركاب قبل الصعود بمعرفة الطاقم الطبى المتواجد على السفينة .
- ج- عدم السماح لأى راكب بالصعود على ظهر السفينة بدون إرتداء القفاز والكمامة .
- د- تطهير المنقولات المصاحبة للركاب على الرصيف قبل نقلها إلى السفينة .
- هـ- الإلتزام بتطهير العبارة بصفة دورية قبل وأثناء وبعد الرحلات .
- و- توفير مواد إعلامية (منشورات، ولافتات، وملصقات، وشرائح إلكترونية، وما إلى ذلك) عن التدابير الخاصة بجائحة كوفيد - 19 لتوزيعها على الركاب وكذلك على المواقع الرسمية .
- ز- تجنب الإختلاط بين طاقم السفينة والركاب .
- ح- التخلص الآمن من النفايات فى أكياس خاصة والتخلص منها طبقاً لتعليمات وزارة الصحة .
- ط- تسجيل المعلومات الصحية للركاب بنموذج الإقرار الصحى وتسليمها إلى سلطة الحجر الصحى لميناء الوصول .
- ي- تخصيص مكان للعزل لوضع المشتبه فى حالتهم الصحية لحين إتخاذ الإجراءات اللازمة.

14 - الإجراءات الاحترازية المتخذة لرقمنة المعطيات الصحية للمسافرين و متابعتهم عن بعد بعد الرحلة البحرية :



قصد متابعة الوضعية الصحية للمسافرين و التأكد من احترام إجراءات البروتوكول الصحي الذي التزموا به تم تطوير تطبيقيتين إعلاميتين على مستوى وطني للحصول على المعطيات الصحية الشخصية للمسافرين و رقمنتها و متابعة تنقل المسافر بمكان الحجر الصحى .

الأولى : تطبيقة "أحمي" و تتمثل في استيفاء جذاذة المعطيات الصحية الشخصية قبل الصعود على السفينة بالطرق الإلكترونية والاستظهار بالرمز الذي يثبت القيام بهذه العملية عند التسجيل للسفر و الاستظهار به كذلك عند النزول في الميناء الوطنى للتأكد من دخول المسافر إلى التراب الوطنى و يمكن بهذه الطريقة تحليل الوضعية الصحية لكل مسافر يدخل التراب الوطنى بالطرق الإعلامية.

الثانية : تطبيقة "مراقبة" و تتمثل في استعمال معطيات التطبيقة الأولى لمراقبة مدى احترام المسافرين إجراءات الحجر الصحي الذاتى أو الإجبارى و الاتصال به عند الإقتضاء و مراقبة دخولهم إلى الفضاءات العمومية مثل الفضاءات التجارية الكبرى أو النزل أو الإدارات المغطاة بتطبيقة "مراقبة".

وقد شرع في تفعيل هذه التطبيقات بالنسبة للنقل الجوي و النقل البحري الدولي و مكنت من تكوين قاعدة بيانات حول كل المسافرين الوافدين على بعض الدول العربية كما ستمكن المعطيات من المساعدة على أخذ القرارات بصفة استباقية و تحيينها حسب تطور الوضعية الوبائية بالعالم.

15 - الإجراءات الإحترازية عند التعامل مع ركاب وسفن الكروز السياحية :-



1. التعامل مع الركاب طبقاً لأسلوب التعامل مع السائحين الواردين للدولة من الخارج .
2. التعامل مع سفن الكروز السياحية بنفس أسلوب التعامل مع سفن الركاب بالنسبة للسفينة واطقم السفينة .



3. التنسيق بين مشغلي الابرامج السياحية لسفن الكروز السياحية وهيئات الموانئ البحرية فيما يخص أسلوب التعامل مع سفن الكروز السياحية والتي لا تزيد فترة زيارتها للميناء عن 24 ساعة تقريباً وطبقاً لبرامج رحلات هذه السفن المخططة مسبقاً لأجل المحافظة على هذا النشاط السياحي البحري للدولة مع الوضع فى الإعتبار للظروف الإحترازية لمواجهة فيروس كورونا المستجد “ covid 19 “

(اعداد الاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية)

16 - مجموعة من الاجراءات المقترحة لمواجهة فيروس كورونا المستجد والمتعلقة بما يلي :

اولاً : اجراءات تشريعية ومالية

- 1- اعتماد التشريعات العربية الخاصة بإنشاء علم المالءمة المعروف أيضا باسم علم التسجيل للسفن التجارية "BIS المجاني"
- 2- اعتماد برامج البحث العلمي العامة بالشراكة مع الجامعات ومراكز البحوث العربية لتحسين المعرفة .
- 3- تحقيق العدالة الضريبية لإقامة منافسة عادلة بين الشركات العربية ومنافسيها الأجانب .
- 4- تحسين سياسة التدريب والتوظيف للبحارة في الدول العربية.

ثانيا : اجراءات متعلقة بالحوكمة:

- 1- تحديث الترسانة التشريعية لحماية الخط الساحلي والبيئة البحرية وسلامة وأمن الموانئ والبحار وإطار النشاط الاقتصادي المرتبط بالصناعة البحرية.
- 2- تحسين حكمة القطاع من خلال إنشاء المجلس العربي الأعلى للسياسة البحرية والموانئ والجمع بين مختلف المؤسسات البحرية في هيئة واحدة لترشيد الموظفين والخبرات في القطاع وتركيز تحركات السياسة البحرية للجامعة العربية
- 3- توقيع عقد برنامج بين جامعة الدول العربية والمتخصصين في هذا القطاع من أجل ظهور صناعة بحرية عربية حقيقية .
- 4- منح المجالس الإقليمية صلاحيات في مسائل السياسات البحرية من أجل تعزيز اللامركزية أولا وقبل كل شيء وبالتالي حماية التشاور مع الجهات المهنية والجمعيات ومن ثم إقامة مشاريع التنمية البحرية المحلية .
- 5- إنشاء مرصد بحري ومينائي عربي يتيح قياس ومراقبة مؤشرات الاداء المختلفة .

(اعداد الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية)

ثالثا : إجراءات للتعامل قبل / أثناء / بعد حدوث الازمات :

أ - قبل حدوث الازمات

- لا بد من وضع استراتيجية للتدخل السريع وقت الطوارئ وتكوين للحكمة الجيدة من شأنها أن تمكن من ادارة التوقعات وحل الازمات الطارئة لإنقاذ النقل البحري، ومن ضمان وجود خطة للتدخل الانني
- وضع خطة متكاملة للتكوين الجاد و المستمر والمتجدد للحكمة الجيدة بجامعة او معهد متخصص لهذا الغرض على ضوء دراسة وتحليل تطور النشاط البحري بشكل مستمر و تتبع التوقعات والتقلبات المنتظرة في ميدان النقل البحري يعهد به إلى أكاديمية عربية لهذا التكوين
- إعداد فريق متكامل دائم يشمل كل المهنيين المتدخلين في قطاع النقل البحري لدراسة توقعات الكوارث و لإدارة الأزمات و وضع خطة ناجعة للتدخل السريع لمواجهة الازمة فور حدوثها

- التاكيد الدوري من قابلية فريق إدارة الأزمة للتدخل الفوري وتحيين معطياته من سلطات، ومرافق، ولجان معنية، أسماء الاعضاء، رقم الهواتف، -التاكيد المنتظم من توفر الوسائل المادية والتقنية والإنسانية اللازمة للتدخل السريع ان استدعت الحالة ذلك
- استقراء الأزمات السابقة و إعداد خطة دقيقة محكمة استباقية قبلية لكل أزمة متوقعة
- التمرين الدوري المستمر لفرق التدخل على هذا النوع من الاستنفار المحتمل

ب - عند حدوث الأزمة:

- لا بد من استراتيجية لمواصلة نشاط المتضررين، مثلا فيما يخص التجديد الدوري لاطقم السفن والسماح لهم بمغادرة سفنهم عند نهاية الخدمة و الالتحاق بها عند بداية الخدمة، وبدون تأخير قد يؤثر سلبا على النشاط البحري ككل،
- استنفار الفرق اللازمة وتجنيد كل الطاقات للتدخل حسب الخطة العامة للحدث والخطة الخاصة بكل أزمة وتحيينها حسب ما قد يصاحبها من خصوصيات، والتنسيق لجهود كافة المتدخلين،
- التواصل المستمر مع المتدخلين المتضررين والتقييم الدوري للاداء الميداني و لنتائج الخطة، تفاديا للمشاكل الاقتصادية والاجتماعية الناتجة عن الأزمة

(اعداد الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية)

- مواكبة المتضررين من الازمة لاخذ ما ينبغي اتخاذه في الوقت المناسب من تدابير لمعالجة لازمة
- اعادة النظر المستمر في الخطة لتصحيح ما يلزم تصحيحه،
- التاكيد من التطبيق الفعلي الميداني لهذا التصحيح

ج - ما بعد الأزمة :

- تحليل الأسباب و النتائج
- تقييم الخطة والأداء من حيث الكم و الكيف
- رسم خارطة للمخاطر وإبراز ما ينبغي ضبطه من الحلول و اتخاذه من تدابير لمعالجة الأزمة و تبعاتها،
- التتبع الميداني و المستمر لنتائج الأزمة والتدابير المتخذة للقضاء عليها ،
- عرض ما قد ينشأ من نزاعات على غرفة تحكيم عربية،
- تأسيس نادي عربي للحماية والتعويض من أجل التأمين ضد هذه المخاطر و نتائجها ومخاطر النقل البحري
- يوجد بدبي بالامارات العربية النادي الإسلامي العربي للحماية "Islamic P & I club" وهو عضو في الاتحاد العربي لغرف الملاحة البحرية عن دولة الامارات العربية المتحدة ويقترح تدعيم هذا النادي حيث انه نادي حماية عربي .

وإلى أن نلتقى فى دراسة اخرى

(الاتحاد العربى لغرف الملاحة البحرية)