

۲.....	سخن سردبیر.....
۴.....	یادداشت مدیرمسئول.....
	رده بندی، بازرسی:
۵.....	جدول سال ۲۰۱۰ صنعت کشتیرانی در مورد عملکرد کشورهای صاحب پرچم.....
۱۰.....	معرفی انجمن بین المللی مؤسسات رده بندی (IACS).....
۱۱.....	الزامات سیستم مدیریت کیفیت انجمن بین المللی مؤسسات رده بندی - بخش اول.....
۱۵.....	دستور العمل نگارش دفتر لاگ بوک (LogBook).....
	قوانین و مقررات:
۱۶.....	کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاهای.....
۱۷.....	استانداردهای بین المللی ۶ سیگما.....
	اقتصادی:
۱۸.....	ایران پتانسیل ایجاد وزارت دریاداری را دارد.....
۲۳.....	آیا تزییق در آمده های نفتی کشور در اقتصاد ملی مدیریت می شود؟.....
۲۴.....	سهم ایران از صادرات جهانی کاهش می یابد.....
۲۵.....	آخرین گزارش دفتر بین المللی دریانوردی از وضعیت راه های دریایی جهان.....
	بیمه و حقوقی:
۲۶.....	قوانین بین المللی و حقوق دریاهای (۸).....
۳۰.....	آشنایی با بیمه دریایی (۹).....
	مقالات:
۳۴.....	محاصره دریایی ایران در ۳۰ خرداد ماه ۱۳۳۰.....
۴۸.....	نقش برنامهریزی و مدیریت استراتژیک در توسعه بازاریابی صنعت بانکرینگ در ایران.....
۵۶.....	نحوه انتخاب موتورهای دریایی.....
۶۰.....	هفت راهکار نجات اقیانوس ها و دریاهای آزاد.....
	گوناگون:
۶۴.....	تجربه سفر با نسل فوق مدرن کشتی های کوچک.....
۶۶.....	شهری در آب.....
۶۷.....	سرگرمی اسپانیایی ها با نیروی دریایی آمریکا.....
	معرفی و آشنایی:
۶۸.....	کتاب: آموزش و ارزیابی روی کشتی (Training and Assessment on Board).....
	اطلاعیها و اخبار:
۶۹.....	اعلام آمادگی چاپ مقالات در به هنگام / فرم اشتراک فصلنامه / تعرفه چاپ آگهی.....
۷۱.....	اخبار.....
۷۶.....	بخش انگلیسی.....



بهنگام

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی
 روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
 سال چهارم، شماره ۱۰، پاییز ۱۳۹۰
 صاحب امتیاز و مدیر مسئول: ملکرضا ملکپور قربانی
 سردبیر: سعید کاظمی
 امور اجرایی: زاله صدقاتی منور
 امور مالی: محمدحسین ذوقی
 نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم
 پلاک ۳۱، کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱
 تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۶، نمابر: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸
 پست الکترونیک: update@asiaclass.org
 پایگاه اینترنتی: www.asiaclass.org
 شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه
 توزیع: بین المللی و داخل کشور
 عضو بانک اطلاعات نشریات کشور www.magiran.com
 • فصلنامه به هنگام آماده دریافت و چاپ مقالات و دیدگاه های صاحب نظران و کارشناسان است.
 • فصلنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
 • دیدگاه نویسندگان لزوما نظر فصلنامه نیست.

فصلنامه

اجرا، ویرایش و نظارت فنی:

ماهنامه پیام دریا

تلفن: ۲۶۱۰۰۳۶۸

نمابر: ۲۶۱۰۰۳۷۱

پست الکترونیک: payam-e-darya@irislnet

پایگاه اینترنتی: Http://www.IRISL.Net

لیتوگرافی: نوید

چاپ: نقش ایران

محاصره دریایی؛ خیلی دور، خیلی نزدیک



"آلیس بر سر دوراهی قرار گرفت و گفت: ممکن است به من بگویند از کدام راه باید بروم؟"

گربه گفت: بستگی دارد کجا بخواهی بروی؟
آلیس گفت: نمی‌دانم!

گربه گفت: در این صورت فرقی نمی‌کند. "از کتاب آلیس در سرزمین عجایب نوشته لوئیس کارول

واقعیت صنعت حمل و نقل دریایی و بخش‌های وابسته در ایران همان باتکلیفی ذاتی این بخش در کشور است، باتکلیفی و سر درگمی نه در خود این صنعت که در تصمیم‌گیری و عملکرد متولیان آن!

هنگامی که بسیاری از کارشناسان طی دو سال اخیر و در پی صدور قطعنامه‌های مختلف محدودکننده فعالیت‌های اقتصادی از جمله نقل و انتقالات بانکی، فعالیت‌های کشتیرانی، بیمه و ... رجوع به خرد جمعی اصحاب فن و کارشناسان خبره در حوزه دریا را به منظور یافتن راه‌های مقابله توصیه می‌کردند، حرکت جدی در هیچ یک از بخش‌های متولی دیده نشد تا زمانی که اجرای این تحریم‌ها و اعمال محدودیت‌ها شروع به گزیدن بدنه صنعت حمل و نقل دریایی کرد.

این در حالیست که پیش‌بینی و جلوگیری از اقدامات صورت گرفته علیه منافع اقتصادی کشور در حوزه دریا کار دشواری نبود، اگر:

۱- استراتژی پیشگامی در این بخش توسط متولیان در پیش گرفته می‌شد و نه اقدامات انفعالی و مقطعی؛
۲- تنوع مراجع تصمیم‌گیرنده در این حوزه و فعالیت‌های موازی که باعث اتلاف نیرو، زمان و هزینه شده و دستیابی به اهداف را دشوار و حتی در مواردی غیرممکن می‌کند، جای خود را به یک بدنه تصمیم‌گیری و متولی واحد می‌داد، نظیر آنچه در برخی کشورها به صورت وزارت دریاداری دیده می‌شود؛

۳- آنچه از آن به عنوان "مدیریت بر مبنای هدف (MBO)" یاد می‌شود، اگر سرلوحه دست‌اندرکاران بخش دریایی قرار می‌گرفت شاید هم‌اکنون موضوع بحث، محاصره دریایی نبود و قبل از تنگ شدن حلقه محاصره و حتی قبل از تشکیل آن راهکارهای مناسب اتخاذ می‌شد؛

۴- خصوصی‌سازی بر مبنای اصل ۴۴ قانون اساسی به درستی اجراء و بدنه دولتی سازمان‌ها مجدداً و با شکلی جدید وارد نمی‌شدند تا سازمان‌های مورد بحث در چالش‌های سیاسی آسیب ندیده و از ظرفیت بخش خصوصی برای پیشبرد اهداف حداکثر استفاده می‌شد؛

اگر تعبیر محاصره دریایی برای وضعیت کنونی حمل و نقل دریایی و بخش‌های وابسته به آن مصداق داشته باشد که این خود محل مناقشه بین متخصصان و کارشناسان می‌باشد، قبل از آنکه نتیجه طرح و دسیسه دشمن خارجی باشد، نتیجه غفلت و سهل‌انگاری دوستان متولی در حوزه دریاست که هنوز برآورد درستی از وضعیت موجود، اهداف مطلوب، و استراتژی دستیابی به این اهداف را در تمام سطوح ترسیم نکرده و همچنان موضوعاتی نظیر توسعه دریامحور، تشکیل یک مؤسسه رده‌بندی بین‌المللی، کشتی‌سازی قابل رقابت در دنیا، توسعه شهرهای ساحلی، بنادر هاب منطقه‌ای و ... در حد شعار باقی مانده‌اند.



سه سال محاصره دریایی

به محاوره زیر که در سال ۱۳۳۱ بین ایران و انگلستان در شورای امنیت سازمان ملل متحد مبادله شده است توجه فرمایید.

ایران:	از این پس خودمان می‌خواهیم حساب و کتاب را به دست بگیریم.
انگلستان:	قرارداد دارید و نمی‌توانید برخلاف آن عمل کنید.
ایران:	از همان راه می‌رویم که شما در کشورتان عمل کرده‌اید. نفت خود را ملی می‌کنیم (شما معادن ذغال سنگ را در بریتانیا چندی پیش ملی کردید).
انگلستان:	اما ملی کردن محتاج پرداخت غرامت است.
ایران:	غرامت را هم می‌پردازیم.
انگلستان:	شما که پول ندارید غرامت را چگونه می‌پردازید؟
ایران:	۲۵ درصد از درآمد نفت را برای غرامت شما کنار می‌گذاریم.
انگلستان:	ما که نمی‌گذاریم این نفت را به کس دیگری بفروشید. مگر این که به خودمان بفروشید.
ایران:	به خود شما می‌فروشیم.
انگلستان:	اما تولید را چه کسی به عهده می‌گیرد؟
ایران:	متأسفیم که پس از ۵۰ سال ما هنوز کارشناس ایرانی برای تولید نفت به تعداد لازم نداریم. حاضریم که با کارشناسان شما قرارداد ببندیم و حقوق و مزایای کافی به آنها بدهیم تا به کار خود ادامه دهند.
انگلستان:	کارشناسان ما حاضر نیستند زیر نظر شما کار کنند.
ایران:	۲۰ پست درجه اول را در اختیار شما می‌گذاریم. حتی حاضریم تعداد مدیران شرکت ملی نفت را تا ۱۲ تا بالا ببریم که فقط چهار نفر از آنها ایرانی باشند و هشت نفر دیگر را از کارشناسان اروپایی انتخاب می‌کنیم.
انگلستان:	این حرف‌ها غیرعملی و نشدنی است. کنترل اداره عملیات نیز مانند کنترل فروش باید کلاً در دست ما باشد. بعد هم شما می‌خواهید غرامت را به بهای تأسیسات محدود کنید. این هم قبول نیست. شما باید حساب کنید همه منافی را که در صورت ادامه قرارداد تا پایان مدت آن عاید ما می‌شد به ما بدهید. آخر سر هم پولی که دست شما می‌رسد نباید از ۵۰ درصدی که به سایر کشورهای نفت‌خیز داده می‌شود بیشتر باشد. اگر شما پول بیشتری دریافت کنید ساختار صنعت نفت در منطقه به هم می‌خورد و همه جا صحبت از ملی کردن نفت می‌شود.

در آن سال، عربستان سعودی، درآمدی معادل ۵۰ درصد کل ارزش نفت صادر شده را قبل از کسر مالیات دریافت می‌کرد ولی ایران درآمدی معادل ۲۶ درصد، آن هم بعد از کسر مالیات در انگلستان. یعنی در حدود ۱۳ درصد به ایران می‌رسید. برای آنکه بتوانیم حق خودمان را بگیریم به دنبال ملی کردن صنعت نفت رفتیم، ولی به شهادت اسنادی که در این شماره از مجله منتشر شده است، می‌بینیم که با شکل‌هایی نظیر کنسرسیوم، سهم ایران را به زیر چهار درصد کاهش دادند. ایراد تنها در زورگویی بیگانگان نیست بلکه ایراد در روحیه تطمیع‌پذیر بعضی از مسئولان ماست که می‌خواهند بدون زحمت به اهداف خود برسند.



جدول سال ۲۰۱۰ صنعت کشتیرانی در مورد عملکرد کشورهای صاحب پرچم

شاخص‌های ارزیابی

جدول ذیل خلاصه داده‌های واقعی موجود در دسترس عموم را ارائه می‌دهد که ممکن است در ارزیابی عملکرد کشورهای صاحب پرچم مفید باشد.
بر اساس داده‌های مندرج در جدول، کشورهای مشروحه زیر دارای ۱۲ شاخص منفی عملکرد یا بیش از آن هستند: آلبانی، بولیوی، کامبوج، کلمبیا، کاستاریکا، ساحل عاج، جمهوری دموکراتیک کنگو، گرجستان، هندوراس، لبنان، سنت کیتس و نویس، سائوتوم و سیرالئون.

۴- میانگین سن (Average Age)

منبع: پایگاه داده‌های Fairplay IHS (سه ماهه سوم سال ۲۰۱۰)
تبصره: تعداد کشتی‌های با ثبت دوم تحت ثبت ملی اصلی ملحوظ شده‌اند.
تعریف - کشتی‌های تجاری، بالاتر از ۱۰۰ GT، به استثنای دویه، کشتی صید/فرآوری ماهی، تأسیسات حفاری/پشتیبانی فراساحلی، یدک‌کش، قایق یدک (Pushboat)، کشتی تحقیقاتی/سنگشی، کشتی نظامی، سازه‌های غیرکشتی و سایر رده‌ها.
دایره‌های مشکی ۲۵ درصد مداخل مندرج در جدول را مشخص می‌کند.

۵- گزارشات (Reports)

منبع: سند IMO MSC.1/Circ.1164/Rev.7 مورخ ژوئن ۲۰۱۰ در مورد گزارشات ارزیابی مستقل ارائه شده توسط متعاهدین کنوانسیون STCW بر اساس فصل ۱/۸ آئین‌نامه STCW؛ گزارش کمیته کارشناسان در مورد اجرای کنوانسیون‌ها و توصیه‌ها (۲۰۱۰) مندرج در پایگاه داده‌های ILO.

دایره‌های مشکی نشانگر قصور در کسب تأیید گزارشات ارزیابی مستقل در مورد تطابق با الزامات STCW است که برای ابقاء در لیست سفید IMO STCW الزامی است و نیز قصور در تسلیم گزارشات تطابق مورد نظر ILO.

۶- حضور در IMO (IMO Attendance)

منبع: گزارشات نشست‌های IMO
تبصره: دایره‌های مشکی معرف این است که کشور مورد نظر در دو سال گذشته حداقل در یک نشست جلسات MEPC، MSC، MEPC، کمیته حقوقی یا اجلاس مجمع شرکت نداشته است.
• NS: اطلاعاتی به IMO ارائه نشده است - می‌تواند یک شاخص منفی تلقی شود.
• N/A: داده‌ها مصداق ندارد.

• * مناطق مستقل انگلستان - مداخل برای عدم تنفیذ کنوانسیون‌ها، لیست سفید STCW و شرکت در نشست‌های IMO به عنوان انگلیس
• + منطقه مستقل هلند - مداخل برای عدم تنفیذ کنوانسیون‌ها، لیست سفید STCW و شرکت در نشست‌های IMO به عنوان هلند

منبع: سایت www.marisec.org

مترجم: ژاله صداقتی‌نور

پانویس‌ها:.....

۱- کنترل کشور صاحب پرچم (Port State Control)

منبع: گزارش سال ۲۰۰۹ تفاهم‌نامه پاریس؛ گزارش سال ۲۰۰۹ گارد ساحلی آمریکا
تبصره: داده‌های تفاهم‌نامه پاریس و توکیو مربوط به لیست سیاه است و لیست خاکستری در آن ملحوظ نشده است. روش گارد ساحلی آمریکا برای سنجش نسبت توقیف‌های کنترل کشور صاحب پرچم از روش به کار رفته توسط سایر مقامات کنترل کشورهای صاحب پرچم متفاوت است. در حالی که تفاهم‌نامه‌های پاریس و توکیو از فرمول نسبت توقیف - توقیف/بازرسی - استفاده می‌کنند، گارد ساحلی آمریکا فرمول نسبت توقیف - توقیف/ ورود مشخص شناور - را به کار می‌برد.

۲- عدم تنفیذ کنوانسیون‌ها

(Non-Ratification of Conventions)

منبع: گزارش IMO از وضعیت کنوانسیون‌ها (پایان ژوئن ۲۰۱۰)؛ لیست ILO در مورد تنفیذ کنوانسیون‌ها.

تبصره: سولاس ۷۴ پروتکل ۱۹۸۸ را نیز در بر می‌گیرد. مارپول ۷۳/۷۸ شامل یک مدخل برای تنفیذ مارپول و ضوابط اجباری آن (ضمیمه ۱ و ۲) و مدخل دوم برای تنفیذ باقی ضوابط اختیاری (ضمائم ۳ تا ۶) می‌باشد. کنوانسیون خط بارگیری ۶۶ شامل پروتکل ۱۹۸۸ نیز می‌باشد. کنوانسیون ۷۸ STCW مشتمل بر تغییرات ۱۹۹۵ می‌باشد. کنوانسیون ۱۴۷ ILO پروتکل ۱۹۹۶ را شامل نمی‌شود؛ ولی شامل تنفیذ MLC 2006 است که جایگزین ILO ۱۴۷ می‌شود. CLC/Fund 97 پروتکل‌های ۱۹۹۲ را نیز در بر می‌گیرد.

استفاده از سازمان‌های مورد تأیید در انطباق با قطعنامه A.739 (Use of Recognized Organizations complying with A.739)

منبع: پایگاه داده‌های IMO GISIS

تبصره: تعداد سازمان‌های غیرعضو IACS که از طرف کشورهای صاحب پرچم دارای اختیار انجام بازرسی‌های قانونی از جانب آن کشور هستند و به IMO گزارش شده‌اند، برخی سازمان‌های غیرعضو IACS کاملاً یا قطعنامه A.739 در انطباق هستند و این واقعیت که کشوری یک سازمان غیرعضو IACS را به رسمیت شناخته است لزوماً به معنی آن نیست که آن سازمان ناکارآمد است.

Flag State Performance Table

جدول عملکرد کشورهای صاحب پرچم

	Port State Control						Non-Ratification of Conventions						A.739	Average Age		Reports		I IMO	
	Not on Paris MOU white list	On Pars MOU black list	Not on Tokyo MOU white list	On Tokyo MOU black list	Not in USCG Qualship 21	On USCG target list (safety)	SOLAS 74 (and 88 Protocol)	MARPOL including Annexes I-II	MARPOL Annexes III-VI	LL 66 (and 88 Protocol)	STCW 78	ILO 147	CLC/FUND 92	No. of non IACS bodies	High age (ship numbers)	High age (GT)	Not on latest STCW "white list"	Not completed full ILO reports	IMO meetings attendance
Albania	●	●	●		●		●		●	●				N/S	●	●	●		●
Algeria	●		●		●				●					0		●			
Antigua & Barbuda					●	●								0					
Argentina	●		●		●				●					N/S					
Australia	●		●		●							●		0					
Bahamas					●	●			●					0					
Bahrain	●		●		●		●		●	●		●		N/S					●
Bangladesh	●		●		●							●		0	●				●
Barbados			●											0					●
Belgium			●		●									0					
Belize	●	●	●	●	●	●								20					
Bermuda*					●									1					
Bolivia	●	●	●		●	●	●		●	●		●	●	4	●	●	●		
Brazil	●		●		●					●			●	2					
Bulgaria	●		●		●									1	●	●			●
Cambodia	●	●	●	●	●				●			●	●	11		●	●		●
Canada	●		●											0	●				
Cayman Islands*					●									0					
Chile	●		●		●	●						●	●	N/S					
China												●	●	0					
Colombia	●		●		●		●		●	●		●		1	●	●	●		●
Costa Rica	●		●		●		●	●	●	●	●		●	N/S	●	●			●
Cote d'Ivoire	●		●		●		●		●	●		●	●	N/S	●	●	●		●
Croatia			●		●	●								1					●
Cuba	●		●		●				●			●	●	1	●	●			
Cyprus					●									1					
Dem. People's Rep. of Korea	●	●	●	●	●				●			●	●	1		●			●
Dem., Rep. of the Congo	●		●		●		●	●	●	●		●	●	N/S	●	●			●
Denmark														0					

	Port State Control						Non-Ratification of Conventions						A.739	Average Age		Reports		I IMO	
	Not on Paris MOU white list	On Pars MOU black list	Not on Tokyo MOU white list	On Tokyo MOU black list	Not in USCG Qualship 21	On USCG target list (safety)	SOLAS 74 (and 88 Protocol)	MARPOL including Annexes I-II	MARPOL Annexes III-VI	LL 66 (and 88 Protocol)	STCW 78	ILO 147	CLC/FUND 92	No. of non IACS bodies	High age (ship numbers)	High age (GT)	Not on latestt STCW "white list"	Not completed full ILO reports	IMO meetings attendance
Dominica	●	●	●		●				●					5				●	●
Egypt	●	●	●		●				●				●	2					
Estonia			●		●									0					●
Finland			●		●									0					
France														0					
Georgia	●	●	●	●	●				●	●		●		13	●	●			●
Germany														0					
Ghana	●		●		●		●		●	●				N/S	●	●			
Gibraltar*			●		●	●								0					
Greece														0					
Honduras	●	●	●		●	●			●	●		●	●	11	●	●			●
Hong Kong (China)					●							●		0					
Iceland	●		●		●				●					N/S	●	●			●
India			●		●				●					0					●
Indonesia	●		●	●	●		●		●	●		●	●	2					
Iran	●		●		●							●		2					
Ireland			●		●									0			●		●
Isle of Man*														0					
Israel	●		●		●		●		●	●				0					●
Italy			●		●	●								0			●		
Jamaica	●	●	●		●							●		1			●		
Japan					●									0					
Jordan	●		●		●				●				●	2		●			●
Kenya	●		●		●		●		●	●		●		N/S	●	●			
Kuwait	●				●		●					●	●	0					●
Latvia	●		●		●									0					
Lebanon	●	●	●		●		●		●				●	1	●	●	●		●
Liberia					●									0					
Libyan Arab Jamahiriya	●	●	●		●				●			●	●	1					●
Lithuania			●		●									1					

	Port State Control						Non-Ratification of Conventions						A.739	Average Age		Reports	I IMO		
	Not on Paris MOU white list	On Pars MOU black list	Not on Tokyo MOU white list	On Tokyo MOU black list	Not in USCG Qualship 21	On USCG target list (safety)	SOLAS 74 (and 88 Protocol)	MARPOL including Annexes I-II	MARPOL Annexes III-VI	LL 66 (and 88 Protocol)	STCW 78	ILO 147	CLC/FUND 92	No. of non IACS bodies	High age (ship numbers)	High age (GT)	Not on latest STCW "white list"	Not completed full ILO reports	IMO meetings attendance
Luxembourg			●		●									0					●
Malaysia	●		●		●		●		●	●		●		1					
Malta			●		●	●			●					3					
Marshall Islands														1					
Mauritius	●		●		●				●			●		0					●
Mexico	●		●		●	●			●			●		0					
Mongolia	●	●	●	●	●							●	●	8		●	●		●
Morocco	●		●		●		●			●				0					●
Myanmar	●		●		●		●		●	●		●	●	N/S					●
Netherlands					●	●								0					
Netherlands Antilles+	●		●		●									N/S					
New Zealand	●		●		●				●			●		0					●
Nigeria	●		●		●		●		●	●		●		0	●	●			
Norway														0					
Pakistan	●		●		●				●			●	●	0					●
Panama	●				●	●								16					
Papua New guinea	●			●	●		●		●	●		●		0					
Philippines					●		●		●	●		●		1					
Poland			●		●									1	●	●			
Portugal			●		●									1					
Rep. Of Korea	●				●	●						●		1					
Romania	●				●								●	0	●				●
Russian Federation					●	●								0					
St. Kitts & Nevis	●	●	●	●	●	●						●		3	●	●	●		●
St. Vincent & Grenadines	●	●	●		●	●						●		6					●
Sao Tome & Prinipe	●		●		●		●		●	●		●	●	N/S	●	●	●	●	●
Saudi Arabia	●		●		●		●			●		●	●	0			●		
Sierra Leone	●	●	●	●	●							●		8	●	●	●	●	●

	Port State Control						Non-Ratification of Conventions						A.739	Average Age		Reports		I IMO	
	Not on Paris MOU white list	On Pars MOU black list	Not on Tokyo MOU white list	On Tokyo MOU black list	Not in USCG Qualship 21	On USCG target list (safety)	SOLAS 74 (and 88 Protocol)	MARPOL including Annexes I-II	MARPOL Annexes III-VI	LL 66 (and 88 Protocol)	STCW 78	ILO 147	CLC/FUND 92	No. of non IACS bodies	High age (ship numbers)	High age (GT)	Not on latest STCW "white list"	Not completed full ILO reports	IMO meetings attendance
Singapore												●		0					
South Africa	●		●		●		●		●	●		●		1					
Spain			●		●									0					
Sri Lanka	●		●		●		●		●	●				0					●
Sweden														0	●				
Switzerland	●		●		●		●		●	●		●		0					●
Syrian Arab Republic	●	●	●		●					●		●		3	●		●		●
Thailand	●		●	●	●		●		●	●		●	●	0			●		
Tonga	●		●		●				●			●		N/S	●	●			●
Trinidad & Tobago	●		●		●		●		●	●				0					●
Tunisia	●		●		●				●			●		0					●
Turkey			●		●	●	●		●			●		1					
Tuvalu	●		●	●	●							●		1					
Ukraine	●	●	●		●					●			●	3		●			
United Kingdom					●									0					
United States of America	●				N/A	N/A			●				●	0					
Uruguay	●		●		●				●	●		●		N/S					
Vanuatu	●				●							●		1				●	
Venezuela	●		●		●	●			●			●		1			●		
Viet Nam	●	●	●	●	●				●			●	●	2					●



معرفی انجمن بین المللی مؤسسات رده بندی¹ (IACS)

۴۲ سال نظارت بر استانداردهای مؤسسات رده بندی

تطابق با طرح گواهی سیستم کیفیت IACS برای اعضای آن اجباری است. جزئیات کامل طرح مذکور در تارنمای انجمن در دسترس است. IACS توسط یک شورا متشکل از نماینده‌ای در سطح مدیریت ارشد هر یک از اعضای اداره می‌شود.

در سطح زیرین شورا گروه سیاست‌های عمومی متشکل از یک مدیر ارشد از هر یک از اعضای قرار دارد که مسئول تدوین و اجرای اقدامات ناشی از خط‌مشی‌ها، راهبردها و برنامه‌های درازمدت شورا می‌باشد.

ریاست گروه مذکور بر عهده عضوی است که ریاست شورا را در اختیار دارد. کارهای فنی IACS عموماً از طریق گروه‌های کاری متخصص و با نظارت گروه سیاست‌های عمومی انجام می‌گیرد.

IACS دارای یک دبیرخانه مستقر در لندن و یک مرکز عملیات طرح گواهی سیستم مدیریت کیفیت در ساتمپتون انگلیس است.

اساسنامه، روش‌های اجرایی، جزئیات برنامه‌های کاری قطعنامه‌های فنی و سایر انتشارات IACS در تارنمای انجمن در اختیار است.

منبع: سایت IACS

مترجم: ژاله صداقتی‌منور

انجمن بین‌المللی مؤسسات رده بندی در ۱۱ سپتامبر ۱۹۶۸ در شهر هامبورگ تأسیس شد. اعضای این انجمن را در حال حاضر (سپتامبر ۲۰۱۱) ۱۳ مؤسسه رده بندی بزرگ دنیا تشکیل می‌دهد. بیش از ۹۰ درصد تناژ جهانی کشتی‌های حامل بار تحت پوشش استانداردهای مدون این ۱۳ مؤسسه قرار دارند.

سابقه پیدایش IACS به کنوانسیون خط بارگیری ۱۹۳۰ و توصیه‌های آن برمی‌گردد. کنوانسیون مذکور همکاری بین مؤسسات رده بندی برای کسب یکنواختی هر چه بیشتر در اعمال استانداردهای استحکام، که مبنای ارتفاع آزاد هستند را توصیه کرد. پیامد کنوانسیون، مؤسسه رده بندی ایتالیا (RINA) میزبان اولین کنفرانس مؤسسات رده بندی عمده در سال ۱۹۳۹ شد که در آن مؤسسات ABS، BV، DNV، GL، LR و NK شرکت کرده و بر همکاری بیشتر فی‌مابین مؤسسات توافق به عمل آمد.

دومین کنفرانس عمده مؤسسات رده بندی در سال ۱۹۵۵ برگزار شد که موجب تشکیل تیم‌های کاری در مورد موضوعات خاص شد و در سال ۱۹۶۸ انجمن بین‌المللی مؤسسات رده بندی توسط هفت مؤسسه پیشرو تأسیس شد. ارزش ترکیب دانش فنی و سابقه این مؤسسات به سرعت تصدیق شد. در سال ۱۹۶۹ IACS به عنوان یکی از سازمان‌های مشورتی IMO برگزیده شد. IACS تنها سازمان غیردولتی است که در جایگاه ناظر IMO می‌تواند به توسعه و اعمال قواعد بپردازد.

پی‌نوشت:

1 - The International Association of Classification Societies

الزامات سیستم مدیریت کیفیت انجمن بین المللی مؤسسات رده بندی
بخش اول

نهاده بازرسی و ممیزی قانونی کشتی ها

انجمن بین المللی مؤسسات رده بندی (آیاکس-IACS) نهادی است متشکل از مؤسسات رده بندی جهان که در بندهای بعدی این سند تعریف شده است. مأموریت آیاکس کاربرد یکسان کیفیت در امر رده بندی کشتی ها و همچنین انجام بازرسی ها و ممیزی های قانونی به نیابت از سوی کشورهای صاحب پرچم می باشد. به منظور انجام مأموریت مذکور، آیاکس از سال ۱۹۹۰ میلادی نسبت به تدوین الزامات ویژه مرتبط با سیستم مدیریت کیفیت متناسب با مأموریت خود اقدام کرده است. این الزامات حاوی تفاسیر آیاکس از استاندارد ایزو ۹۰۰۱ و الزامات مکمل این استاندارد است که شامل حال مؤسسات رده بندی است.

در نسخه حاضر (نسخه هفتم) ضمن بازنگری نسخ قبلی الزامات سیستم مدیریت کیفیت آیاکس، سعی شده است این سیستم را علاوه بر استفاده اعضا آیاکس برای سایر مؤسسات رده بندی غیرعضو نیز کاربردی و قابل اجراء کند.

ساختار سند حاضر

این سند از فصل ۴ شامل موارد ذیل است:

الف) کلیه متون اصلی بندهای استاندارد ایزو ۹۰۰۱ از فصل ۴ تا ۸ در مؤسسات رده بندی کاربرد داشته و الزامی هستند؛ ولی در این سند عیناً تکرار نشده اند. شماره گذاری آنها مطابق بندهای استاندارد ۹۰۰۱ است و فصول و بخش های مندرج در این سند باید با توجه به متون اصلی مذکور در متن استاندارد ۹۰۰۱ مطالعه و مورد توجه قرار گیرند.

چنانچه در این سند فقط شماره بند درج شده باشد، متن استاندارد ایزو ۹۰۰۱ کفایت می کند. ب) الزامات مکمل مختص فعالیت های مؤسسات رده بندی، بنا به اقتضاء به بندهای استاندارد ایزو ۹۰۰۱ افزوده شده اند.

ج) بر حسب نیاز، راهنماهایی غیرالزامی به منظور کمک در تعبیر صحیح و کاربرد الزامات فوق در سیستم مدیریت کیفیت مؤسسه به صورت حروف "ایرانیک" حسب نیاز درج و مشخص شده اند. بخش جدیدی در فصل ۴ تحت شماره ۳-۴ به عنوان الزامات خاص مؤسسات رده بندی بر اساس خواسته های مراجع الزامی مورد اشاره در بند ۱-۲ به این سند افزوده شده است.

۱- دامنه کاربرد

۱-۱ کلیات

الزامات سیستم مدیریت کیفیت حاضر، الزامات کاربردی یک سیستم مدیریت کیفیت برای ارائه

خدمات مشروحه ذیل توسط یک مؤسسه رده‌بندی به مشتریان را تصریح می‌کند و پوشش می‌دهد:

- رده‌بندی کشتی‌ها و سازه‌های فراساحلی نوساز و در حال خدمت؛
- خدمات قانونی (شامل بازرسی‌ها، ممیزی‌ها و...) به نیابت از سوی کشورهای صاحب پرچم.

۱-۲ کاربرد

کلیه الزامات این سیستم مدیریت کیفیت عمومیت دارد و برای تمامی مؤسسات رده‌بندی فارغ از نوع، اندازه و خدماتی که ارائه می‌کنند کاربرد دارد.

هر گاه الزاماتی از این سیستم، به دلیل محدوده ارائه خدمات توسط یک مؤسسه رده‌بندی، قابل اعمال نباشد، به عنوان حذف الزام در ارتباط با گواهی یا ارزیابی سیستم مدیریت کیفیت منظور خواهد شد.

در این گونه موارد ادعای انطباق سیستم مدیریت کیفیت مؤسسه با این سند مورد پذیرش نخواهد بود، مگر اینکه حذفیات محدود به الزامات مشروحه ذیل بوده و مشروط بر این باشد که چنین حذفیاتی بر توان، مسئولیت و اختیارات مؤسسه برای ارائه خدمات تعیین شده تأثیر نگذارد و خواسته‌ها و نیازمندی‌های مشتری و الزامات مربوط به قوانین و مقررات را برآورده کند.

۲- مراجع

۱-۲ مراجع الزامی

مدارک مرجع مشروحه ذیل حاوی شروطی هستند که ارجاع به آنها در این سند، شروط اساسی برای اعمال این سند را تشکیل می‌دهد:

- استاندارد ایزو ۹۰۰۰:۲۰۰۵، سیستم‌های مدیریت کیفیت- مبانی و واژگان؛
- استاندارد ایزو ۹۰۰۱:۲۰۰۸، سیستم‌های مدیریت کیفیت- الزامات؛
- قطعنامه‌های فنی آی‌اکس، به صورت ذیل:

• الزامات یکنواخت آی‌اکس
(IACS Unified Requirements (UR))؛

• تفاسیر یکنواخت آی‌اکس
(IACS Unified Interpretation (UI))؛

• الزامات آیین‌نامه‌ای آی‌اکس
(IACS Procedural Requirements (PR))؛

• قواعد سازه‌ای مشترک آی‌اکس (برای نفتکش‌ها و فله‌برها).

IACS Common Structural Rules (for tankers and bulk carriers) (CSR)

تبصره ۱:

الزامات یکنواخت حداقل الزامات می‌باشند. مؤسسات رده‌بندی مخیرند الزامات سخت‌تر و کامل‌تری را مقرر کنند. این گونه الزامات سخت‌تر و کامل‌تر جزو حذفیات نخواهند بود.

وجود الزامات یکنواخت در صورتی که مؤسسه رده‌بندی نخواهد برای انواع مختلف کشتی یا سازه دریایی قواعدی مرتبط داشته باشد، قیدی برای آن مؤسسه در مورد تدوین و انتشار چنین قواعد ایجاد نمی‌کند.

چنانچه مؤسسه رده‌بندی نخواهد نوعی از کشتی‌ها یا سازه‌های دریایی را طبق الزام یا گروهی از الزامات یکنواخت مرتبط با آن نوع کشتی یا سازه رده‌بندی کند الزام یا الزامات یکنواخت مزبور به عنوان حذف آن الزام یا الزامات تلقی می‌شود و باید گزارش شود.

تبصره ۲:

آخرین نسخه معتبر قطعنامه‌های فنی آی‌اکس در تارنمای انجمن به نشانی www.iacs.org.uk/publication/default.aspx در دسترس

می‌باشد.

۲-۲ الزامات تکمیلی

این سند حاوی الزامات قابل کاربرد مندرج در اسناد مرجع مشروحه ذیل می‌باشد:
- استاندارد EN ISO/IEC 17020:2004، معیارهای عمومی برای انواع مختلف سازمان‌های بازرسی‌کننده.

- قطعنامه A.739(18) سازمان بین‌المللی دریانوردی، راهنمای تفویض اختیار به سازمان‌هایی که از سوی مرجع دریایی عمل می‌کنند.

- قطعنامه A.789(19) سازمان بین‌المللی دریانوردی، قابلیت‌های مورد نیاز برای سازمان‌های به رسمیت شناخته شده که به نیابت از مرجع دریایی اقدام به بازرسی و صدور گواهی‌نامه می‌کنند.

تبصره ۱:

برخی از الزامات مندرج در مدارک مرجع فوق در مراجع الزامی مذکور در بند ۱-۲ نیز درج شده‌اند.

تبصره ۲:

اعضاء کمیسیون بین‌المللی الکتروتکنیک، سازمان بین‌المللی استاندارد، انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی، سازمان بین‌المللی دریانوردی یا مراجع ملی، آمار استانداردهای بین‌المللی معتبر و به روز را نگهداری می‌کنند.

۳- اصطلاحات و تعاریف

در این سند تعاریف ذیل اضافه بر و یا به عنوان جایگزین اصطلاحات و تعاریف استاندارد ایزو ۹۰۰۰:۲۰۰۵ - در صورتی که تعاریف مندرج در استاندارد مذکور برای تشریح فعالیت‌های مؤسسات رده‌بندی کفایت نداشته باشد - به کار رفته است.

۱-۳ مؤسسه رده‌بندی

سازمانی است با شخصیت حقوقی و مشخصات مشروحه ذیل:

(۱) قواعد رده‌بندی خود از جمله الزامات فنی مربوطه را در ارتباط با:

- طراحی، ساخت و بازرسی شناورها را منتشر می‌کند.

- از ظرفیت‌های لازم برای اجراء، نگهداری و به روزآوری قواعد و مقررات مذکور به استفاده از منابع خود و به صورت مستمر برخوردار می‌باشد.

(۲) انطباق با قواعد مذکور را در حین ساخت کشتی و در بازرسی‌های ادواری در دوره رده‌بندی کشتی در حال خدمت را تصدیق می‌کند.

(۳) کتاب ثبت شناورهای تحت رده‌بندی مؤسسه را منتشر می‌کند.

(۴) توسط مالکان کشتی‌ها، سازندگان یا سایر سازمان‌هایی که به صورت تجاری به امر تولید، تجهیز، تعمیر یا راهبری و مدیریت کشتی‌ها می‌پردازند، کنترل نمی‌شود و منافعی نیز در آنها ندارد؛

(۵) بر اساس مقرر ۱، فصل ۱-۱۱ کنوانسیون سولاس از سوی یک کشور صاحب پرچم به رسمیت شناخته شده و در بانک اطلاعاتی سازمان بین‌المللی دریانوردی (GISIS) معرفی شده است.

تبصره:

”قواعد رده‌بندی خود“ به شرح (۱) بالا، شامل قواعد مندرج در مراجع الزامی این سند (موضوع بند ۱-۲) و قواعدی است که مؤسسه رده‌بندی قانوناً مجاز به بهره‌برداری از آن است.

۲-۳ مؤسسه به رسمیت شناخته شده

سازمانی است با شخصیت حقوقی که توسط یک کشور صاحب پرچم به شرح مقرر ۱، فصل ۱-۱۱ کنوانسیون سولاس مجاز شناخته شده و در بانک اطلاعاتی سازمان بین‌المللی دریانوردی (GISIS) معرفی شده است.

۳-۳ محصول

محصولات مؤسسه رده‌بندی شامل موارد عمومی ذیل هستند:

- قواعد مرتبط با طراحی، ساخت و بازرسی کشتی‌ها و سایر تأسیسات دریایی؛

- اطلاعات، از جمله دسترسی به بانک اطلاعاتی مؤسسه در ارتباط با رده‌بندی؛

- نرم‌افزار، از جمله برنامه‌های محاسباتی مرتبط با فرآیند انطباق رده‌بندی و بازرسی‌های قانونی که توسط مؤسسه برای استفاده داخلی یا بهره‌برداری عمومی تهیه شده است؛

- سخت‌افزار، از جمله مستندات و انتشارات.

۳-۴ خدمات

خدمات مؤسسه رده‌بندی که در این سند مد نظر قرار گرفته است، خدمات مرتبط با رده‌بندی و بازرسی‌های قانونی مشروح ذیل است:

۳-۴-۱ خدمات رده‌بندی

نتیجه حاصل از فعالیت‌های رده‌بندی مؤسسه است که در فصل مشترک بین مؤسسه رده‌بندی و مشتری و فعالیت‌های داخلی مؤسسه رده‌بندی برای تأمین نیازهای مشتری انجام می‌شود.

تبصره:

الف) در مورد کشتی‌ها و تأسیسات فراساحلی متحرک در حال خدمت، مؤسسه رده‌بندی شرایط رده‌بندی را از طریق انجام بازرسی‌های ادواری توسط بازرسان خود بر اساس قواعد و مقررات تبیین شده برقرار می‌کند تا اطمینان حاصل شود که کشتی یا تأسیسات فراساحلی متحرک با قواعد و مقررات در انطباق هستند. مورد فوق فارغ از تعهد مالک یا راهبر کشتی یا تأسیسات فراساحلی متحرک نسبت به ارائه گزارش اشکالات، صدمات یا تغییرات به مؤسسه بر اساس قواعد مؤسسه، می‌باشد.

ب) کشتی یا تأسیسات فراساحلی متحرک در صورتی تحت رده‌بندی محسوب می‌شوند که به نظر مؤسسه با قواعد و مقررات آن در تطابق باشند.

ج) در ارتباط با سیستم‌های فرعی کشتی یا تأسیسات فراساحلی متحرک، محدوده این سیستم‌ها نماد رده‌بندی کشتی یا تأسیسات فراساحلی متحرک مربوطه را معلوم می‌کند. برای مثال اگر نماد رده‌بندی داده شده به یک کشتی یا سازه فراساحلی متحرک بیانگر وجود نوعی سیستم تولید در کشتی یا سازه فراساحلی باشد، نماد رده‌بندی داده شده محدوده بازرسی‌های ادواری و انطباق را برای سیستم‌های فرعی نیز تعیین می‌کند.

۳-۴-۲ خدمات بازرسی‌های قانونی

نتیجه حاصل از فعالیت‌های قانونی مؤسسه است که بر مبنای الزامات تعیین شده توسط مرجع ملی در فصل مشترک بین مؤسسه رده‌بندی و مشتری و فعالیت‌های داخلی مؤسسه رده‌بندی برای تأمین نیازهای مشتری انجام می‌شود.

خدمات قانونی دارای مفاهیمی مشابه مندرجات بند ۳-۴-۱ می‌باشد، با این تفاوت که الزامات توسط مرجع ملی تعیین می‌شوند.

برای تأمین الزامات قانونی، مؤسسات رده‌بندی به طور معمول دارای توافق‌نامه‌هایی با کشور صاحب پرچم برای انجام امور به نیابت از سوی آنها می‌باشند. به این معنا که مؤسسات رده‌بندی الزامات را مشخص نمی‌کنند بلکه مجازند الزامات تعیین شده از سوی دولت صاحب پرچم را، که به طور مستقیم در اختیار آنها قرار گرفته است و یا با استفاده از اسناد لازم‌الاجرای بین‌المللی، منطقه‌ای یا ملی، به اجراء گذارند. به این ترتیب دولت صاحب پرچم نیز به عنوان مشتری خدمات مؤسسه رده‌بندی محسوب می‌شود.

۳-۴-۳ مدارک ارائه خدمات

اسنادی (برای مثال، گزارشات، گواهی‌نامه‌ها، نامه‌ها، سوابق الکترونیکی و...) که مؤید تطابق خدمات ارائه شده با الزامات مشخص درون‌سازمانی و برون‌سازمانی می‌باشند.

۳-۵ مشتری

دریافت کننده محصول یا خدمات ارائه شده توسط مؤسسه.

تبصره:

مشتری می‌تواند بهره‌ور مستقیم محصول مؤسسه رده‌بندی، مثلاً طراح کشتی، شرکت مهندسی، سازنده تجهیزات دریایی، کارخانه کشتی‌سازی، مالک کشتی، اجاره‌کننده، شرکت راهبر کشتی و یا ذی‌نفع، از جمله مرجع ملی، کشور صاحب بندر، کارگزار بیمه، صاحب کالا یا کل جامعه باشد.

به تعریف "ذی‌نفع" در استاندارد ایزو ۹۰۰۰ توجه شود.

۳-۶ توافق‌نامه

الزامات توافق و تعهد شده کتبی و مبادله شده فیما بین مؤسسه و مشتری.

مأموریت آیاکس کاربرد یکسان کیفیت در امر رده‌بندی کشتی‌ها و همچنین انجام بازرسی‌ها و ممیزی‌های قانونی به نیابت از سوی کشورهای صاحب پرچم می‌باشد.

۷-۳ فرآیندهای اصلی

کلیه فرآیندهای فنی و اداری تأثیرگذار بر خدمات شامل:
الف) تدوین قواعد و مقررات خدمات رده‌بندی از جمله تحقیقات مرتبط با آن؛
ب) انتشار قواعد و مقررات مؤسسه؛
ج) کاربرد قواعد، دستورالعمل‌های اجرایی، مقررات و الزامات قانونی مؤسسه از طریق:

- تصدیق / تأیید مدارک / نقشه‌های مربوط به طراحی؛
 - تأیید و بازرسی مواد و تجهیزات؛
 - بازرسی حین ساخت و نصب؛
 - بازرسی حین خدمت؛
 - صدور گواهی‌نامه‌های رده‌بندی و قانونی؛
 - حفظ سوابق خدمات رده‌بندی و قانونی.
- د) انتشار و نگهداری کتاب ثبت کشتی‌ها و تأسیسات فراساحلی متحرک؛
ه) تأمین شبکه‌ای از بازرسان واجد شرایط و صلاحیت به همراه سیستم‌های نظارتی و آموزشی.

۸-۳ محل مدیریت و کنترل

محل مدیریت و کنترل جایی است که:

- در آنجا بازرسی‌ها مدیریت می‌شوند.
- در آنجا تأیید نقشه انجام می‌شود.
- در آنجا فرآیندها مدیریت می‌شوند.

۹-۳ مرکز بازرسی

محلی است که در آن بازرس کار بازرسی را در ارتباط با یک توافق‌نامه یا مجموعه‌ای از توافقی‌نامه‌ها برای مثال، بندر، کارخانه کشتی‌سازی، شرکت و... به انجام می‌رساند. مراکز بازرسی توسط محل مدیریت و کنترل نظارت می‌شوند.

۱۰-۳ ممیزی عمودی توافق‌نامه

ممیزی عمودی توافق‌نامه/سفارش فعالیتی است که طی آن فرآیندهای تولید ممیزی می‌شوند. این ممیزی‌ها شامل نظارت مستقیم بازرسی، ممیزی و تأیید طرح در حال انجام است و حسب مورد فرآیندهای فرعی را نیز در بر می‌گیرد.

ممیزی عمودی به منظور تصدیق و حصول اطمینان از کاربرد صحیح الزامات مربوط به پدیدآوری خدمات برای فعالیت خاص موضوع توافق‌نامه/سفارش انجام می‌شود و تعامل فرآیندها را نیز شامل می‌شود. فرآیندهای فرعی می‌توانند بازرسی مرحله قبلی یا فرآیند ضخامت‌سنجی مرتبط با بازرسی در دست‌اجراء باشند. ممیزی عمودی تأیید طرح ممکن است در مورد کارها و وظایف تکمیل شده یا پایان یافته نیز انجام شود.

۱۱-۳ پایش فرآیند

کنترل موردی فرآیندهای در حال اجراء توسط کارکنان از جمله کارکنان اداری، بازرسان، ممیزان و مهندسان بر اساس الزامات مشخص نظیر قواعد، الزامات قانونی، روش‌های اجرایی و...

۱۲-۳ پایش فعالیت‌ها

ارزیابی کارکنان فنی مؤسسه به صورت انفرادی توسط یک ارزیاب منتخب، حین بازرسی یا ممیزی یا اتمام بررسی تأیید طرح به منظور ارزیابی عملکرد افراد در حال انجام کار.

ادامه دارد...

منبع: اسناد IACS

مترجم: ژاله صداقتی‌منور

آیاکس از سال ۱۹۹۰ میلادی نسبت به تدوین الزامات ویژه مرتبط با سیستم مدیریت کیفیت متناسب با مأموریت خود اقدام کرده است.



[illegible]

دستور العمل نگارش

دفتر لاگ بوک (Log Book)

هر نوع عملیات مربوط به شناورها در مدتی که در حال مأموریت بسر می‌برند، باید در دفتر لاگ بوک ثبت شود. از آنجایی که ممکن است برخی از خدمه و کارکنان شناورها ابهاماتی را در ارتباط با ثبت این نوع دفاتر داشته باشند به همین جهت دستورالعمل نگارش آن در این شماره "به هنگام" درج می‌شود.

- ۱- صفحات دفتر باید بر اساس فرمت مصوب سازمان بنادر و دریانوردی باشد.
- ۲- نگارش باید روی خط و به صورت پشت سر هم انجام گیرد.
- ۳- کلیه وقایع باید با ذکر تاریخ میلادی (Day, Month, Year) و ساعت دقیق UTC و نام و امضاء افسر کشیک وقت انجام گیرد.
- ۴- نگارش باید خوانا و بدون خط‌خوردگی و با خودکار انجام گیرد.
- ۵- در صورت درج کلمه و یا جمله اشتباه باید ضمن خط کشیدن زیر قسمت اشتباه، بلافاصله در پایان گزارش موضوع را توضیح داده و از هر گونه خط‌خوردگی و یا استفاده از لاک غلط‌گیر جداً خودداری شود.
- ۶- از جدا کردن صفحات دفتر مذکور تحت هر شرایط خودداری شود.
- ۷- نام شناورها و کانال تماس در دفتر به لاتین نوشته شود.
- ۸- کلیه رویدادها اعم از هرگونه خرابی و نقص فنی در کلیه سیستم‌های مخابراتی و دستگاه‌های متعلق به آن، در دفتر لاگ بوک به طور دقیق ثبت شود.
- ۹- در دفتر لاگ بوک، در ستون Summary، صرفاً اصل موضوع ثبت شود.
- ۱۰- نگارش با توجه به عنوان موضوع باید کاملاً خلاصه و مفید بوده و از تشریحات غیرضروری جداً خودداری شود.
- ۱۱- در پایان هر عملیاتی و اتمام نگارش آن، در محل شرح اقدامات کلمه “End” و نام مخاطب درگیر در عملیات حتماً ثبت شود.

منبع: سایت سازمان بنادر و دریانوردی

کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها

قانون اساسی
دریاها

کنوانسیون ملل متحد در مورد حقوق دریاها^۱ (UNCLOS) یک معاهده بین‌المللی است که در ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ در سومین کنفرانس سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها در جامائیکا به امضاء رسید.

این قرارداد بین‌المللی منبع اصلی حقوق دریاهاست و به "قانون اساسی دریاها" معروف است و قواعد آن به طور گسترده‌ای حقوق بین‌الملل عرفی در مورد حقوق دریاها را بیان می‌کنند. این معاهده یک سال پس از پیوستن گویان به این کنوانسیون به عنوان شصت‌مین کشور در ۱۶ نوامبر ۱۹۹۴ لازم‌الاجراء شد و تا فوریه ۲۰۰۹ جمعاً ۱۵۷ کشور از جمله تمام اعضای شورای اروپا به آن پیوسته‌اند و ۲۲ کشور نیز آن را امضاء کرده اما هنوز به تصویب مجالس خود نرسانده‌اند.

این کنوانسیون محصول ۹ سال مذاکره توان‌فرسای کشورهای عضو ملل متحد بود و جایگزین چهار کنوانسیون سال ۱۹۵۸ ژنو شد که حدود سه چهارم کشورهای جهان به عضویت آن در نیامده بودند. این کنوانسیون‌ها به ویژه از آن رو ناکافی قلمداد می‌شدند که با پیشرفت فناوری امکان بهره‌برداری از

فلات قاره و بستر اقیانوس فراهم شده بود.

این کنوانسیون مناطقی همچون دریای سرزمینی، منطقه مجاور دریای سرزمینی، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره را تعریف کرده و مقررات حاکم بر آن از جمله حقوق و تکالیف دولت‌ها در آنها را بیان می‌کند. تعریف تنگه‌های بین‌المللی و صلاحیت دولت‌های ساحلی در تنگه‌های بین‌المللی و به رسمیت شناختن اصل آزادی دریاها از دیگر مقررات این کنوانسیون است.

برخی مقررات این کنوانسیون صرفاً بیان مجدد مواد کنوانسیون‌های ژنو هستند و در واقع قواعد تثبیت شده حقوق بین‌الملل عرفی را به تصویر می‌کشند.

برخی دیگر به ویژه مواد مربوط به منطقه انحصاری اقتصادی بازتاب رویه دولت‌هاست که قبل از تکمیل کنوانسیون به حقوق بین‌الملل عرفی تبدیل شده بود و برخی دیگر عدول از حقوق تثبیت شده گذشته کشورهاست که حاکی از روند رو به پیشرفت حقوق بین‌الملل است.

منبع: سایت سازمان بنادر و دریانوردی

پی‌نوشت:

1- United Nations Convention on the Law of the Sea

کنوانسیون سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاها محصول ۹ سال مذاکره توان‌فرسای کشورهای عضو ملل متحد بود و جایگزین ۴ کنوانسیون سال ۱۹۵۸ ژنو شد



استانداردهای بین‌المللی سیگما

– زمینه‌سازی بهبود فرآیندی و تصمیم‌گیری مبتنی بر یافته‌های آماری؛

– اندازه‌گیری نتایج و دستاوردهای کار در سطح اعتبار مورد نظر؛

– آمادگی برای مقابله با عدم اطمینان و ریسک؛

– هدف‌گیری بازدهی مطلوب، نه تنها برای سود کوتاه‌مدت، بلکه در میان‌مدت و بلندمدت؛

– حذف اتلاف یا ضایعات و خطاها در تمام فرآیندها؛

– افزایش رضایت مشتری و حضور رقابتی در بازار کار.

روش ۶ سیگما در ربع قرن گذشته که از تجربه و بهبود آن می‌گذرد توسعه قابل ملاحظه یافته، به طوری که کمیته فنی مربوطه در ایزو اکنون آن را مناسب استانداردسازی بین‌المللی دانسته و اقدام به تدوین و انتشار استانداردهای مورد بحث کرده است. هدف اصلی این بوده است که اکنون نسبت به یکسان‌سازی رویه‌های مربوطه همت کرده و از اعمال روش‌های سلیقه‌ای و گاه تجربه نشده در برقراری این مدل پیشگیری شود. دو استاندارد که تاکنون مدون شده‌اند به ترتیب به دو مقوله زیر اختصاص یافته‌اند که مابانی اصلی در برقراری این مدل به شمار می‌روند.

۱- متدولوژی DMAIC که شرح پنج مرحله تعریف (Define)، اندازه‌گیری (Measure)، تحلیل (Analyze)، بهبود (Improve) و کنترل (Control) است، و به توصیه بهترین رویه‌ها در این متولوژی شامل نقش‌های سازمانی، تخصص‌ها و آموزش کارکنان درگیر پروژه می‌پردازد.

۲- ابزار و فنون مورد استفاده در این مدل که هر یک با شرح کامل خصوصیات مربوطه و کاربری آنها در مراحل گوناگون DMAIC آمده‌اند.

هر دو استاندارد برای انواع سازمان‌های تولیدی و خدماتی در بخش‌های دولتی، خصوصی و عمومی با هر اندازه و آمادگی سازمانی کاربرد دارند.

به نقل از خبرنامه جامعه کیفیت- آبان ۱۳۹۰

سازمان بین‌المللی استاندارد (ایزو) طی سال جاری میلادی دو استاندارد در موضوع ۶ سیگما تدوین و منتشر کرد، و به این ترتیب این روش سازمانی با کاربری قابل ملاحظه را در زمره روش‌های رسماً تأیید شده جهانی قرار داد.

این دو استاندارد یکی ایزو ۱-۱۵۰۵۳ سال ۲۰۱۱ و دیگری ایزو ۲-۱۵۰۵۳ سال ۲۰۱۱ تحت عنوان کلی متدهای کمی در بهبود فرآیند- شش سیگما می‌باشند، که به ترتیب با عناوین جزئی بخش اول- متدولوژی DMAIC و بخش دوم- ابزار و فنون هستند. این استانداردها توسط کمیته فرعی ۷- کاربرد آمار و فنون مرتبط برای برقراری ۶ سیگما، از زیرکمیته‌های وابسته به کمیته فنی ۶۹- کاربرد روش‌های آماری تدوین شده‌اند.

آنان که با متد ۶ سیگما آشنایی دارند می‌دانند که آن روشی استوار بر داده‌های سازمان در راستای بهبود کیفیت عملکرد است و با اینکه از ابتدا در سال ۱۹۸۶ توسط شرکت موتورولا و در بستر فرآیندهای تولیدی شکل گرفت، امروزه به سطح سازمان‌های خدماتی نیز راه یافته و به عنوان روش مقایسه‌ای کمی، نه تنها بین سازمان‌ها، که به خصوص در روند رشد و بهبود یک سازمان در طول زمان کاربری گسترده دارد. هدف اصلی در این روش اندازه‌گیری سیستماتیک ضایعات و خطاها و رساندن حد کمی آن به سطح آماری ۶ سیگما، یعنی فقط ۳/۴ خطا در یک میلیون مورد است، که به معنی محصول بدون نقص در ۹۹/۹۹۹۶۶ درصد موارد خواهد بود. این هدف‌گیری زمانی بیشتر معنی‌دار جلوه می‌کند که در نظر آوریم سازمانی در سطح سه سیگما در واقع با ۶۶ هزار و ۸۱۰ خطا در میلیون، و در سطح دو سیگما در حد بالای ۳۰۸ هزار و ۵۰۰ خطا در میلیون فعالیت می‌کند. توجه داشته باشیم که شاید تاکنون کمتر سازمانی در کشور از حد بین ۲ تا ۳ سیگما چندان فراتر رفته باشد.

در عمل سازمان‌ها به دلایل زیر اقدام به برقراری ۶ سیگما، یعنی هدف‌گیری نزدیک شدن به نقص صفر را در برنامه قرار می‌دهند:

گفت‌وگوی عضو هیئت مدیره انجمن توسعه دریامحور با روزنامه راه مردم

ایران پتانسیل ایجاد وزارت دریاداری را دارد

صنایع دریایی جمهوری اسلامی ایران از جمله صناعی است که با وجود اهمیت فراوان آن، نسبت به آن بی‌توجهی بسیاری صورت گرفته و با گذشت ۳۲ سال از انقلاب شکوهمند جمهوری اسلامی ایران، با وجود موقعیت جغرافیایی و دریایی مطلوب و پتانسیل کافی نتوانسته از لحاظ خدمات و تسهیلات کشتیرانی به سطح موفقی در جهان و حتی خاورمیانه برسد. شاید بتوان یکی از دلایل این امر را تحریم اقتصادی و سیاسی دانست اما همان گونه که اشاره شد، تحریم اقتصادی تنها یکی از دلایل موجود بوده و بی‌کفایتی مسئولان و ناکارآمد بودن انجمن‌های تخصصی در این زمینه، از مهم‌ترین مسائلی است که باعث عدم رشد و شکوفایی این صنعت مهم و اشتغال‌زا شده است. اما در یکسال اخیر، شاهد ایجاد انجمنی تخصصی در این حوزه تحت عنوان انجمن توسعه دریامحور بودیم که به ظاهر برنامه‌های متفاوتی را نسبت به سایر انجمن‌ها دنبال می‌کند. در همین راستا با ملک‌رضا ملک‌پور قربانی عضو هیئت مدیره انجمن توسعه دریامحور به گفت‌وگو در خصوص فعالیت‌ها و اهداف عمده این انجمن پرداختیم.



لزوم تأسیس انجمنی مانند انجمن توسعه دریامحور نسبت به سایر انجمن‌های مردم‌نهاد چیست؟

مدت‌ها بود که جای خالی چنین نهادی با وجود سازمان‌های دولتی و نیمه‌دولتی، خصوصی، تعاونی و دیگر انجمن‌های مرتبط به امور دریایی و صنایع دریایی احساس می‌شد. زیرا سازمان‌هایی که تا به حال در این بخش فعالیت داشتند عمدتاً در چارچوب وظایف قانونی یا شرح وظایف قراردادی خود فعالیت کرده و محدود به اهدافی بودند که در یک بخش خاص تعریف شده بود. حداکثر کاری که سازمان‌های مذکور در بخش‌های مشترک انجام می‌دادند این بود که به اظهارنظرهای مبتنی بر رفع مسئولیت از خود بپردازند. تفکر مدیران این سازمان‌ها اصولاً دریامحور نبوده و در نتیجه شاهد متبلور شدن بخش خشکی و تمرکز مسئولان و برنامه‌ریزی آنها، آن هم بدون توجه به پتانسیل‌های دریایی و مرزهای طویل آبی کشور صورت می‌گیرد. لازم به ذکر است، خلیج فارس اولین جایی بوده است که به استناد مدارک تاریخی بشر در آنجا به دریانوردی پرداخته و دریانوردان ایرانی اولین گروه از دریانوردانی بوده‌اند که از این آبراه اقدام به تسخیر دریا کرده‌اند و سوابق چند هزار ساله آنها بین چین و ایران ثبت شده است.

در نتیجه ملاحظه می‌شود که سوابق تاریخی دریایی ایران به هیچ عنوان مدنظر قرار نمی‌گیرد. این در حالی است که بندر بوشهر ایران روزگاری مرکز تجاری جهانی قلمداد می‌شد و مانند Baltic Exchange امروزی انگلستان ایفای نقش می‌کرد. بیان این مسئله گواه بر این ادعاست که در اکثر کشورهای جهان، مناطق بندری در حاشیه‌های ساحلی از آبادترین مناطق آن کشورها می‌باشد در حالی که در ایران به شکل معکوس بوده و شهرهای ساحلی دریای عمان و خلیج فارس ایران از نقاط محروم کشور به شمار می‌آیند. این مسئله نشانگر عدم استفاده صحیح از امکانات این مناطق در توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور و نیز ایجاد اشتغال می‌باشد. تا اینکه مؤسسان انجمن توسعه دریامحور پی بردند جای یک انجمن مردم‌نهاد دیگری خالی است که قدری فراتر از مأموریت‌های محدود به خود فکر کند.

پس به نظر شما می‌توان گفت که این انجمن دنبال یک تشکیلات عربی و طویل است؟

خیر، هدف اصلی انجمن توسعه دریامحور این است که تفکر تصمیم‌گیران را چه در دولت و چه در مجلس، تغییر دهد. تمام متخصصانی که فکر مبتنی بر دریامحور را به جامعه تزریق می‌کنند در این امر دخیل هستند و باید تجربیات خود را از مسیر صحیح به دیگران منتقل کنند.

ساختار این انجمن به چه صورت است؟

انجمن توسعه دریامحور یک هیئت امناء دارد که متشکل از مسئولان با تجربه سازمان‌های دولتی و خصوصی در بخش امور دریایی است. این هیئت امناء محدودیت تعداد عضو ندارد. هیچگونه حقوق، مزایا و حق جلسه‌ای هم به این افراد تعلق نمی‌گیرد، صرفاً تجمعی از مدیران ارشد سازمان‌های دریایی قبل و بعد از انقلاب است. البته یک هیئت مدیره هفت نفره هم دارد که مسئولیت بخش اجرایی با آنهاست. اعضاء هیئت مدیره انجمن توسعه دریامحور نیز هیچگونه حقوق، مزایا یا حق جلسه‌ای دریافت نمی‌کنند.

زمینه‌های کاری ابتدا در انجمن توسعه دریامحور تعریف می‌شود سپس در قالب پروژه به آن برنامه و بودجه اختصاص داده می‌شود. البته در قالب پروژه بالاترین حق الزحمه با توجه به صلاحیت و توان کاری، به افراد دست‌اندرکار در پروژه تعلق می‌گیرد.

لطفاً درباره پروژه‌ها یا برنامه‌های کاری انجمن توسعه دریامحور توضیح دهید.

به عنوان نمونه می‌توان به تهیه سند راهبرد دریایی کشور اشاره کرد. حدود سه سال است در خاتمه همایش‌های ارگان‌های دریایی نیاز به تهیه چنین سندی، مورد تأکید قرار می‌گیرد ولی عملاً عدم تمرکز سازمان‌های مرتبط به دریا که هر یک در وزارتخانه‌های متفاوتی قرار دارند نمی‌گذارد وحدت رویه در

ملک‌رضا ملک‌پور:

هدف اصلی انجمن توسعه دریامحور این است که تفکر تصمیم‌گیران را چه در دولت و چه در مجلس، تغییر دهد.

تهیه سند راهبرد دریایی کشور فراهم شود. کشتیرانی و صنایع ساخت و تعمیر کشتی در وزارت صنعت، معدن و تجارت، نفتکش در وزارت نفت، شیلات در وزارت جهاد کشاورزی، مراکز تحقیقاتی و پژوهشی دریایی در وزارت علوم، سازمان بنادر و دریانوردی در وزارت راه و شهرسازی و ... قرار دارند. با این عدم تمرکز، چه نهادی می‌تواند بدون اینکه در اسارت ساختارهای دولتی و بوروکرات قرار بگیرد به تهیه سند راهبرد دریایی کشور اصرار بورزد؟ طبیعی است حضور یک انجمن توانمند مردم‌نهاد مانند انجمن توسعه دریامحور در تحقق این امر کمک شایانی خواهد کرد. اکثر کشورهای پیشرفته دارای چنین سندی هستند. انگلستان سند راهبردی یکصدساله بخش دریایی را تهیه کرده و پیوسته آن را با تغییرات حادث شده به روز می‌کند. مثال دیگر در این مورد صنایع کشتی‌سازی و تعمیرات شناور در ایران است. ما هرگز نتوانسته‌ایم در ۳۲ سال گذشته با وجود موقعیت خوب جغرافیایی و اقلیمی، جایگاه خاصی را برای صنایع دریایی کشور تعریف کنیم. به همین دلیل آسیب بسیاری به این صنعت وارد کرده‌ایم.

آیا در این زمینه چشم‌انداز خاصی یا نقشه راهی هم تهیه شده است؟

قطعاً در داخل انجمن پیش‌نویس‌هایی تهیه شده است ولی تکمیل این کار بدون مشارکت سایر سازمان‌های مردم‌نهاد فعال در بخش دریایی میسر نیست. از اهداف مهم انجمن دریامحور این است که با مشارکت دیگر انجمن‌های مردم‌نهاد، مجمع انجمن‌های دریایی کشور را سازمان‌دهی کند تا ضمن پیدا کردن یک میز در بالاترین نهادهای تصمیم‌گیری و نظارتی کشور در بخش بازرگانی نیز حضور فعال و مؤثر پیدا کند.

انجمن توسعه دریامحور در بخش صنایع ساخت و تعمیر کشتی چه برنامه‌ای می‌تواند داشته باشد؟

در ابتدای سخن عرض کردم خلیج فارس اولین دریایی بوده که بشر در آن دریانوردی کرده است. ولی با داشتن این پیشینه شاهد وابستگی کشور در بخش کشتی‌سازی و تعمیرات کشتی به کشورهای دیگر هستیم.

آیا این مسئله ریشه‌یابی شده است؟

البته مسئولان در مصاحبه‌ها حرف‌های خوبی می‌زنند ولی بعد از آن دیگر هیچ چارچوبی برای تحقق این صحبت‌ها وجود ندارد. چرا باید بعد از ۳۲ سال هنوز ۸۰ درصد بودجه و اقتصاد کشور ما به فروش نفت و گاز بستگی داشته باشد ولی ارزش افزوده نیروی کار بخش دریایی ما مطرح نباشد؟ در حالی که صنعت اوراق کشتی تقاضای زیادی در کشور دارد، متأسفانه برنامه مشخصی از طرف سازمان‌های دست‌اندرکار در این زمینه وجود ندارد. اوراق کشتی خود جزو صنایع دریایی و اشتغال‌زاست.

با این حساب می‌توان گفت که انجمن توسعه دریامحور قصد دارد وارد صنعت اوراق کشتی شود؟

انجمن، مسیر راه‌اندازی صنعت اوراق کشتی را هموار خواهد کرد تا ضمن رعایت استانداردهای زیست‌محیطی در اسرع وقت ضوابط مربوطه تدوین شود و در اجرای این ضوابط اولین طرح پایلوت آن در استان خوزستان اجرا شود. هم‌اکنون ترکیه صنعت اوراق کشتی را راه‌اندازی کرده است. بنابراین غیر از هند و پاکستان، کشور مزبور نیز توانسته با رعایت ضوابط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) اشتغال‌زایی زیادی را فراهم کند.

در حال حاضر حدود ۱۵۰۰ فروند شناور با ظرفیت کمتر از ۳۰۰۰ تن در آب‌های داخلی مشغول کارند که ۹۰ درصد آنها اوراقی می‌باشند. از کشورهای همسایه نظیر عراق نیز شناورهای زیادی جهت اوراق به سواحل ایران آورده می‌شود. یعنی تقاضای بسیار بالایی با تنی ۴۵۰ دلار ارزش هر تن آهن اوراق شده می‌توان بازار بسیار خوبی در ایران راه‌اندازی کرد. ولی چه کنیم که کسی در این راستا گام بر نمی‌دارد. لذا انجمن قصد دارد در صورت تقاضا از سوی سازمان بنادر و دریانوردی ظرف سه ماه ضوابط مربوطه را نهایی کرده و در رسانه‌های گروهی اعلام کند.

در حال حاضر به صورت غیرقانونی، برخی اشخاص مشغول اوراق کشتی شده‌اند ولی مسئولان چشم‌های خود را بسته‌اند و حاضر نیستند این کار را قانون‌مند هدایت کنند.

آیا انجمن توسعه دریامحور برای استفاده از توان ترانزیت دریایی کالا از کشور برنامه‌ای دارد؟

ترانزیت و ترانشیپ کالا و کانتینر از جمهوری اسلامی ایران که سر راه زنجیره عرضه جهانی قرار دارد، دارای تقاضای بالقوه بسیار بالایی است. با این وجود موانع بسیار وجود دارد تا عرضه به طور مطلوب صورت گیرد. سال‌هاست که مسئولان در سطح ملی راجع به این موضوع می‌گویند، ولی در سطوح سازمانی، با مسائلی مواجه می‌شویم. به عنوان مثال راه‌آهن به دلیل اولویت‌هایی که در بخش مسافر و محدودیت‌هایی که در بخش راهبری و تخصیص منابع دارد، نمی‌تواند نقش بایسته را در زنجیره ترانزیت ایفا کند. همچنین بخشی از مسائل موجود در راه‌آهن نرم‌افزاری و بخشی سخت‌افزاری است. مسئولان حاضر شده‌اند برای تأمین منابع مالی و پرداخت حقوق کارکنان در راه‌آهن،

عضو هیئت مدیره انجمن توسعه دریا محور:
مسئولان در مصاحبه‌ها حرف‌های خوبی
می‌زنند ولی بعد از آن دیگر هیچ چارچوبی
برای تحقق این صحبت‌ها وجود ندارد.

تعرفه‌های خدمات را بالا ببرند ولی حاضر نیستند با هدف اقتصادی در سطح ملی درآمدهای ارزی ترانزیت را رونق دهند. این امر به دلیل آن است که فاقد نگاه دریامحور هستیم.

در حالی که بندر شهیدرجایی بزرگ‌ترین بندر ایران از نظر زیرساخت در عملیات تخلیه و بارگیری کانتینری است و از نظر عمق کشتی‌های تا ۱۷ متر را می‌تواند بپذیرد اما در سال جاری با دو مانع جدی مواجه شد.

اول تحریم کشورهای غربی و جلوگیری از تردد کشتی‌های مدرن کانتینری از خطوط اصلی کشتیرانی بین‌المللی به این بندر که در نتیجه تحریم تاییداتر از طریق خزانه‌داری آمریکا تحقق پیدا کرد. این امر یک تهدید از سوی دشمنان ما بود.

اما در داخل با تحریم سازمان‌های دیگر مواجه شد. یعنی مانع دیگر که بسیار جدی‌تر بود، بخشنامه گمرک جمهوری اسلامی ایران بود که بر مبنای یک خواستگاه درونی قرار داده شد و آن این بود که از تمامی گمرک‌های ایران ضمانت‌نامه بانکی به جای اخذ وجه نقد برای هزینه‌های گمرکی را پذیرفت ولی بندر شهیدرجایی را مستثنی کرد. یعنی گفت چون واردات کالا از بندر شهیدرجایی بیش از ۴۳ درصد از کل می‌باشد باید آن را به زیر ۳۰ درصد تعدیل کند و برای تحقق این هدف، اهرم بازدارنده‌ای به عنوان عدم پذیرش ضمانت‌نامه استفاده کرد و چنین برداشت کرد که کار به بنادر امام خمینی، بوشهر و خرمشهر منتقل می‌شود. در حالی که چنین نشد و کشتی‌ها به علت آبخور بالای ۱۶ متر نمی‌توانستند به بنادر دیگر ایران بروند. در نتیجه، راه‌حلی را به عنوان جایگزین انتخاب کردند و به بنادر امارات متحده عربی رفتند. این دو موضوع نه تنها به نقش ترانزیتی و ترانشیپی کشور آسیب زد، بلکه حمل کانتینرها به مقصد ایران را به بندر جبل علی منتقل کرد تا از آنجا به بندر شهیدرجایی ترانشیپ شود. یعنی ظلم دیگری در داخل رخ داد تا بندر شهیدرجایی تبدیل به مهم‌ترین بندر فیدری شود.

آیا یکی شدن دو وزارتخانه راه و ترابری و مسکن و شهرسازی به حل این مسائل کمک می‌کند؟

انجمن توسعه دریامحور قصد دارد در این راستا به جای نقد و انتقاد، روش سازنده‌ای پیش بگیرد که وضع بهتر شود. آنچه که مسلم است یکی شدن این

دو وزارتخانه مبنای کارشناسی پایین به بالا نداشته است، بلکه تغییر شکل در دولت به نوعی بوده است که به صورت بالا به پایین خواسته‌های برنامه پنجم و اصل ۴۴ قانون اساسی تحقق پیدا کند. به نظر می‌رسد بخش دریایی کشور با وجود بیش از ۳۰۰۰ کیلومتر مرز آبی در شمال و جنوب، پتانسیل ایجاد یک وزارت دریاداری را دارد.

آیا در واردات کالا از طریق دریا تاکنون مشکل پیش آمده و تحریم در آن تأثیرگذار بوده است؟

مسئله این است که هر وقت این سؤال را از مسئولان می‌کنیم با ذکر آمار و ارقام مقایسه‌ای می‌گویند حجم مبادلات دریایی بالاتر رفته است. یعنی تحریم اثری نداشته است در حالی که پاسخ به این سؤال باید کیفی و بر مبنای هزینه تمام شده باشد. حقیقت ماجرا این است که وزارت صنعت، معدن و تجارت از قافله عقب است و به جای آنکه به فکر سوخت یارانه‌ای مرغ‌داری‌ها باشد باید به فکر مدیریت هزینه‌های تحریم در مبادلات بین‌المللی ایران به ویژه از طریق دریا باشد که تاکنون این گونه نبوده است. به عنوان مثال ما در واردات کالا به کشور سه سند مهم داریم که باید واردکننده به گمرک کشور ارائه کند. این سه سند عبارتند از گواهی مبدأ، تأییدیه اتاق بازرگانی و کنسولگری ایران و گواهی بازرسی کالا از نظر انطباق با استانداردهای ایران. لازم به ذکر است تأییدیه اتاق بازرگانی و کنسولگری نیز نوعی کمک به دشمنان خارجی بود تا ردیابی کنند ایران چه دارد می‌خرد. گواهی بازرسی کالا از نظر انطباق کمی و کیفی و استاندارد کالا با مندرجات پیش‌فاکتور (پروفرما) نیز به دلیل آنکه از کشور واسطه استفاده می‌شود اصلاً وجاهت ندارد. اما واردکننده کالا باید هنگام اظهارنامه این اسناد را به گمرک کشور ارائه دهد. انجمن توسعه دریامحور در این راستا طرح دارد و در پی آن توقعاتی را نیز دارد. باید از طریق کارگروه‌های تخصصی پیشگام حل مسائل تجار ایرانی باشیم.

آیا در بخش دریایی وضعیت تحریم مدیریت می‌شود؟

مسئولیت ما نوعی مسئولیت عکس‌العملی است. نباید فراموش کنیم به همان اندازه که ما در معرض آسیب هستیم طرف مقابل ما هم در معرض آسیب است. بنابراین باید از طریق حلقه‌های کارشناسی، تهاجمی عمل کنیم. در بخش تدافعی هم مدیریت خاصی اعمال نمی‌شود چرا که بعضی از مدیران



ما صلاحیت پست‌هایی را که قبول کرده‌اند، ندارند. انجمن توسعه دریامحور مجدانه دنبال آن است که این نقص حل شود.

آیا انجمن توسعه دریامحور در مورد محاکم قضایی دریایی هم برنامه‌ای دارد؟

بحث محاکم دریایی نیز از دیگر نکات مطرح است. در حال حاضر ۴۷ سال است که قانون دریایی را تصویب کرده‌ایم. بر اساس ماده ۱۸۸ قانون دریایی ظرف سه ماه باید دادگاه دریایی تشکیل می‌شد اما چرا این اتفاق نیفتاده جای سؤال دارد و الان با گذشت ۴۷ سال هنوز این دادگاه تشکیل نشده است. دادگاه‌های دریایی اهمیت بسیار بالایی دارند که کشور ما ۴۷ سال است که از آن بی‌بهره است. یعنی علاوه بر دادگاه دریایی، قانون و آیین دادرسی و نحوه رسیدگی به اختلافات و وکیل و کارشناس دریایی نیز نداریم. ما اگر بتوانیم محاکم قضایی در ایران ایجاد کنیم، نه تنها به اختلافات ایرانی‌ها رسیدگی می‌شود، بلکه محاکم بندرعباس و بوشهر به عنوان یکی از محکمه‌های رسیدگی به اختلافات در جهان مطرح می‌شوند.

در خصوص دزدی‌های دریایی اخیر چه نظری دارید. این مسئله را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

دامنه دزدی دریایی در سال گذشته گسترده‌تر شد و به جایی رسید که حتی کشتی‌های ماهیگیری ایران را نیز دزدیدند. در حال حاضر بیش از ۱۲۵ خدمه کشتی ایران به عنوان گروگان در دست دزدان دریایی هستند. با تمام این مسائل هنوز به درستی اقدامات پیشگیرانه برای دزدی‌ها و اقدامات اصلاحی برای کسانی که اسیر شدند، صورت نگرفته است. از طرفی واکنش کشور ما برای اسیران دریایی با واکنش کشورهای غربی به طور کامل متفاوت است. علاوه بر توجه بیشتری که ایران باید نسبت به این مسئله داشته باشد، می‌تواند اخبار دریایی خود را به گونه‌ای منعکس کند که تمام رسانه‌ها را به واکنش وادار کند. اما متأسفانه شاهد هستیم که تعداد کثیری از خدمه دریایی ایران دستگیر می‌شوند و عکس‌العمل مهمی برای حمایت از آنها صورت نمی‌گیرد. در نتیجه عدم حمایت و پیش‌بینی ناامنی‌های موجود در رشته دریایی باعث جلوگیری از ورود افرادی که علاقمند به فعالیت در این حوزه هستند، می‌شود. به این ترتیب باید عرصه را با حمایت‌های مناسب، خدمات‌رسانی و ارائه تسهیلات برای جوانان مشتاق در این حرفه آماده کنیم.

چگونه می‌خواهید انجمن توسعه دریامحور را اداره کنید؟ از کجا کسب درآمد می‌کنید؟

انجمن‌های حاضر در ایران به سه دسته تقسیم می‌شوند. یک دسته مسیری برای تجارت یک گروه بیرونی هستند. یعنی کارشان به تنهایی انجام نمی‌شود و بر همین مبنا انجمنی برای پیشروی بهتر کار تشکیل می‌شود. اما ملاحظه می‌شود که آن انجمن ابزاری برای چند فرد بزرگ در بیرون است و به صورت لازم و ملزوم یکدیگر عمل می‌کنند. دسته دوم از انجمن‌ها هم فقط می‌خواهند فعالیت علمی انجام دهند. به این معنی که تعدادی از اساتید و دانشجویان را گرد هم می‌آورند. آنها بازار کاری ندارند و در نتیجه اثربخشی زیادی هم ندارند اما انجمن توسعه دریامحور به عنوان دسته سوم خواهان الگوی انجمن‌هاست. در این الگو باید گروه و نهادهای انجمن را به بازی بگیرند. یعنی ما از کسی درخواست نمی‌کنیم. سازمان بنادر و دریانوردی، کشتی‌ساز نیست و منافع هم در فعالیت‌های دریایی ندارد، اوراق‌کننده کشتی هم نیست ولی مرجع ملی دریانوردی کشور است. اگر آن سازمان از انجمن توسعه دریامحور حمایت کند این انجمن به جایی دیگر مراجعه نمی‌کند و اگر حمایت نکند فقط به فعالیت‌های فرهنگی بسنده می‌کنیم تا از این محل درآمد و هزینه کنیم.

ملک‌رضا ملک‌پور:

در حال حاضر به صورت غیرقانونی، برخی اشخاص مشغول اوراق کشتی شده‌اند ولی مسئولان چشم‌های خود را بسته‌اند و حاضر نیستند این کار را قانون‌مند هدایت کنند.

آیا تزریق درآمدهای نفتی کشور در اقتصاد ملی مدیریت می‌شود؟

۹۵۰ میلیارد دلار درآمد نفتی چگونه هزینه شد



متأسفانه تزریق درآمدهای نفتی به بودجه جاری از سال ۱۳۵۲ شروع شد و هنوز ادامه دارد. این امر عامل هدر رفتن ثروت ملی کشور است. بودجه جاری کشور افزایش ۴۰ درصدی استفاده از درآمد نفت را همراه دارد و شرکت‌های دولتی که قرار بود کوچک شوند در سال جاری افزایش بودجه دریافت کرده‌اند که این امر متناقض با برنامه توسعه کشور می‌باشد.

(از زمان مظفرالدین شاه تاکنون درآمد نفتی ایران ۹۵۰ میلیارد دلار؛ در شش ساله ریاست جمهوری احمدی‌نژاد درآمد نفتی ایران ۴۵۰ میلیارد دلار؛ در دوران ریاست جمهوری خاتمی ۱۵۶ میلیارد دلار و در دوران ریاست جمهوری هاشمی ۱۳۸ میلیارد دلار بوده است).

صنایع نساجی، نفت و سازه‌های داخلی که قبلاً نیازهای خود را از داخل تأمین می‌کردند هم‌اکنون به واردات روی آورده‌اند. ورود سالانه ۹۰ میلیارد دلار کالا و خدمات مغایر با برنامه‌های توسعه ملی است. البته دولت برای کاهش تورم و تأمین تقاضا چنین کاری کرده است؛ اما این امر به افزایش بیکاری در داخل کشور ختم شده است. هم‌اکنون از ۴۴ میلیون نفر نیروی آماده به کار در ایران ۳/۵ میلیون نفر بیکارند. نرخ بیکاری برای افراد با سنین بین ۳۰ تا ۳۵ سال ۴۰ درصد است.

نقدینگی در طول سال ۱۳۸۲ برابر ۶۸ هزار میلیارد تومان بوده، این رقم در سال ۱۳۸۹ به ۲۹۴ هزار میلیارد تومان رسیده است. اگر شاخص کالا در سال ۱۳۸۳ برابر با ۱۰۰ فرض کنیم شاخص کالا در سال ۱۳۸۹ برابر با ۳۲۵ شده است.

اگر تورم سیر صعودی داشته باشد ولی نرخ ارز ثابت باشد توان رقابت بنگاه‌های ایرانی کاهش می‌یابد. وارد کردن ۹۰ میلیارد دلار کالا و خدمات در سال با دلارهای ارزان در حقیقت دادن نوعی یارانه به صادرکنندگان خارجی است و این امر عامل اصلی به هدر رفتن ثروت ملی است. اشتغال در گرو حمایت از تولید داخلی است در حالی که مسئولان ما توان رقابت بنگاه‌های ایرانی را با عرضه دلارهای ارزان به صادرکنندگان کالا و خدمات به ایران پایین برده‌اند.

راه‌های جبرانی: کوچک‌سازی دولت و شرکت‌های دولتی، حضور پر رنگ بخش خصوصی، جدا شدن درآمد نفت از بودجه جاری

به نقل از ماهنامه اتاق بازرگانی - شهریور ۹۰

براساس پیش‌بینی اکونومیست؛

سهم ایران از صادرات جهانی کاهش می‌یابد

واحد اطلاعات اکونومیست در تازه‌ترین گزارش خود سهم کشورها از جمله ایران را در زمینه صادرات جهانی طی سال‌های آتی منتشر کرد.

به گزارش خبرگزاری اقتصادی ایران (econews.ir)، واحد اطلاعات اقتصادی اکونومیست در گزارش ماه سپتامبر ۲۰۱۱ خود اعلام کرد که سهم ایران از صادرات جهانی که در سال گذشته ۰/۵۷ درصد بود در سال جاری اندکی کاهش داشته و به سطح ۰/۵۵ درصد خواهد رسید.

انتظار می‌رود با توجه به پیش‌بینی‌ها سهم کشور از صادرات جهانی در سال آینده برابر با ۰/۴۸ درصد و طی سال ۱۳۹۲ به ۰/۴۲ درصد برسد.

بر اساس این گزارش، در سال ۱۳۹۳ صادرات ایران ۰/۳۸ درصد از مجموع صادرات جهانی را شامل خواهد شد و این سهم در سال ۱۳۹۴ برابر با ۰/۳۳ درصد خواهد بود. این در حالی است که اکونومیست در گزارش خود از افزایش ۱۳ میلیارد دلاری صادرات ایران طی سال جاری خبر داده و عنوان کرده است که صادرات ایران در سال گذشته ۸۴ میلیارد و ۹۰۰ میلیون دلار بوده و پیش‌بینی می‌شود که این شاخص در سال جاری با ۱۳ میلیارد دلار افزایش به ۹۷ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار برسد. به اعتقاد تحلیلگران اکونومیست اما در سال آینده صادرات ایران با کاهش هفت میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلاری به ۹۰ میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار و در سال ۱۳۹۲ معادل ۸۵ میلیارد و ۷۰۰ میلیون دلار خواهد بود. اعتقاد کارشناسان اکونومیست بر این است که در سال ۱۳۹۳ نیز صادرات ایران به ۸۲ میلیارد و ۱۰۰ میلیون دلار و در سال بعد از آن به رقم ۷۸ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار خواهد رسید.

آخرین گزارش دفتر بین‌المللی دریانوردی از وضعیت راه‌های دریایی جهان

کاهش دزدی دریایی در سال ۲۰۱۱

شیوه‌های مدیریتی در این زمینه و سایر اقدامات امنیتی بسیار مؤثر بوده است. کاپیتان موکندان ضمن قدردانی از اقدام عالی نیروهای دریایی اشاره کرد که محدودیت بیشتر دزدان دریایی سومالی در ربودن کشتی‌ها و درخواست غرامت و پیشگیری و اخلاف در فعالیت دزدان دریایی ناشی از فعالیت مناسب نیروهای دریایی است. وی تأکید کرد که تعداد واحدهای نیروهای مستقر در دریاها برای مبارزه با دزدان دریایی باید باز هم بیشتر شود.

هزینه انسانی

بر اساس آمار ارائه شده از سوی دفتر بین‌المللی دریانوردی، از ابتدای سال ۲۰۱۱ تاکنون، دزدان دریایی ۶۲۵ نفر را در سراسر جهان به گروگان گرفته‌اند. در این میان هشت نفر کشته و ۴۱ نفر مجروح شده‌اند. این گزارش می‌افزاید که دزدان در اغلب موارد به سلاح‌های گرم مجهز بوده‌اند.

بهبود وضعیت آسیا

دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در آب‌های آسیا، از جمله شبه قاره هند، از ۱۰۶ رویداد در سه ماهه اول سال ۲۰۱۰ در مدت مشابه سال جاری کاهش یافته و به ۸۷ رویداد رسیده است.

دفتر بین‌المللی دریانوردی (IMB) از تمامی دریانوردان درخواست کرد که وضعیت راه‌های دریایی و سواحل جهان را به آن مرکز گزارش دهند. مدتی قبل در پی انتشار گزارش دفتر بین‌المللی دریانوردی و با توجه به رشد تعداد حوادث به ثبت رسیده در حملات دزدان دریایی به کشتی‌ها در اقیانوس هند، اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) با ارائه توصیه‌هایی در مقابله با افزایش ناامنی‌ها در این منطقه خواستار اتخاذ تدابیر هماهنگ از سوی دولت‌ها شده است. مسئولان ICC در این بیانیه تأکید می‌کنند که پشتیبانی از حمل و نقل دریایی در رویارویی با دزدان دریایی - صرف‌نظر از پرچم و ملیت کشتی‌ها و خدمه آنها - مسئولیت واضح و به ویژه قانونی دولت‌هایی است که مفاد کنوانسیون سازمان ملل در حقوق دریا را پذیرفته‌اند. اتاق بازرگانی بین‌المللی از دولت‌ها خواسته است که نیروهای گشت دریایی را در منطقه شمال اقیانوس هند افزایش دهند و عنوان می‌کند که تصویب و اجرای مقررات شفاف و تعامل بیشتر دولت‌ها در راستای اجرای قطعنامه ۱۸۵۱ شورای امنیت سازمان ملل می‌تواند در بازگرداندن امنیت به آب‌های این مناطق راهگشا باشد.

به نقل از بولتن هفتگی کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی - مهرماه ۱۳۹۰

اتاق بازرگانی بین‌المللی، ۱۸ اکتبر ۲۰۱۱

دفتر بین‌المللی دریانوردی (IMB) وابسته به اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) روز ۱۸ اکتبر آخرین گزارش از وضعیت راه‌های بین‌المللی دریایی جهان را منتشر کرد. بر اساس این گزارش، آمار دزدی در راه‌های دریایی جهان افزایش بی‌سابقه‌ای را تجربه می‌کند. امسال تاکنون ۳۵۲ حمله دزدان دریایی در آب‌های بین‌المللی به دفتر بین‌المللی دریانوردی گزارش شده که بیش از نیمی از مجموع این حملات از سوی دزدان منطقه سومالی بوده است.

دفتر بین‌المللی دریانوردی در بخشی از این گزارش اشاره می‌کند که بیشتر حملات دزدان سومالیایی از طریق تقویت اقدامات ضدسرقت، بی‌اثر مانده است. پوتنگال موکندان، مدیر IMB که از طریق مرکز گزارش دزدی دریایی موسوم به PRC از سال ۱۹۹۱ گزارش دزدی‌های دریایی در سراسر جهان را مورد بررسی قرار داده است، گفت: ارقام دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در دریاها در ۹ ماهه گذشته بالاتر از آمار ثبت شده در مدت مشابه سال‌های قبل است. دزدان دریایی سومالی فعالیت خود را با درخواست میلیون‌ها دلار باج برای کشتی‌ها و خدمه دستگیر شده آنها، نه تنها در منطقه ساحلی خود، بلکه در فاصله‌ای دورتر تا دریای سرخ به ویژه در طی فصل موسمی در اقیانوس هند گسترش داده‌اند. این دزدان، در ماه اوت امسال، یک تانکر شیمیایی را که در منطقه حفاظت شده در بندر عمان لنگر انداخته بود، ربودند.

اگر چه دزدان سومالی حملات بیشتری را مرتکب شده‌اند (۱۹۹ رویداد در مقایسه با ۱۲۶ حادثه در ۹ ماهه اول سال ۲۰۱۰) اما کشتی‌های کمتری توسط آنها به سرقت رفته است. این گزارش حاکی است که در سال جاری دزدان منطقه سومالی ۲۴ کشتی را ربودند که این تعداد در مقایسه با ۳۵ کشتی در مدت مشابه سال قبل، کاهش یافته است. همچنین دزدان دریایی تنها در ۱۲ درصد حملات صورت گرفته موفق بوده‌اند؛ در حالی که این درصد در مدت مشابه سال گذشته به رقم ۲۸ رسیده بود.

اقدام نیروی دریایی

دفتر بین‌المللی دریانوردی اظهار داشت که موفقیت بدست آمده در بی‌اثر گذاردن حملات دزدان و در نتیجه کاهش به سرقت بردن کشتی‌ها به اقدامات صورت گرفته از سوی نیروی دریایی بین‌المللی بر می‌گردد و استفاده صحیح از بهترین

قوانین بین‌المللی و حقوق دریاهای (۸)

راه دریایی

غلامعلی بهشتی برومند

کارشناس دریانوردی

از اولین روزهای تاریخ دریانوردی، دریانوردان لزوم نظم در دریا را تشخیص و حتی قبل از آنکه جامعه ملل در بین باشد یک قانون بدوی ایجاد و توسعه یافته و زمینه پیشرفت قوانین امروزی را فراهم کرده بود. در قرون بعد با آنکه معاهداتی مشرف بر موضوعات دریایی وجود نداشت اکثر ملل دریایما ضرورتاً مجموعه قوانین ناوبری مشابهی را پذیرا شدند.

هر کشور دریایی در حدی کم‌وبیش از الگوی انگلستان که در این امر نیز مثل سایر امور دریایی پیشقدم بود، تبعیت کرده و اوضاع به همین منوال ادامه داشت تا حدود سال ۱۸۹۵ که پیمان‌ها و قراردادهای چندجانبه به مورد اجرا گذاشته شد که در رابطه با کشتی‌ها مواردی از قبیل استقرار دیده‌بان، چراغ‌های دریایی که باید در شب نشان داده شوند، حرکات و مانورهای لازم در مواجهه یا عبور از کنار هم و علائم صوتی را دربر می‌گرفت.

امروزه با نگرش به اینکه هر روز هزاران شناور کوچک و بزرگ در مسیرهای پرتردد تجاری و بنادر پرازدحام با هم مواجه و از کنار یکدیگر می‌گذرند، ایمنی این تردها و عبورها را نمی‌توان به دست شانس و تقدیر سپرد. در طراحی و ساخت کشتی‌ها صرفه‌جویی و اقتصاد از لحاظ هزینه و مواد کاملاً اساسی و حائز اهمیت بوده و درجه سختی و استحکام آنها در حدی است که فقط قادر به تحمل فشار عناصر طبیعی باشند. بدنه یک کشتی در مقایسه با تخم‌مرغ از پوسته آن سخت‌تر نیست. کشتی‌ها برای تحمل ضربه تصادم ساخته نمی‌شوند و تاریخ سوانح دریایی پر از داستان‌هایی از تصادم به ظاهر کوچک است که منجر به غرق یک یا هر دو شناور درگیر شده‌اند.

برای عبور امن و بی‌خطر کشتی‌ها نمی‌توان به تشخیص فردی حتی مجرب‌ترین دریانوردان اعتماد کرد. همیشه این امکان وجود دارد که درست در لحظه‌ای که فرمانده یک کشتی برای احتراز از شناور دیگر تصمیم به چرخش معینی می‌گیرد، فرمانده شناور دوم با محاسبه و برداشت متفاوتی از وضعیت دستور چرخشی را صادر کند که دقیقاً مانور پیشگیرانه شناور اول را خنثی و باعث ایجاد تصادم شود. تشخیص فردی متغیرتر و متنوع‌تر از آن است که بتوان برای جلوگیری از تصادم منحصر به آن متکی شد.

از سوی دیگر عبور بی‌خطر کشتی‌ها را می‌توان با استفاده از یک سیستم مقررات بین‌المللی تضمین کرد که با به کارگیری آن مطمئن خواهیم شد تمام شناورها بر طبق اصول و روش‌های پیش‌بینی شده و با ثبات عزم مانور کرده و به این ترتیب هر ناوبر می‌داند چه انتظاری از دیگران دارد و انتظار چه اقدام و عکس‌العملی از خود او متصور است. برای ایجاد چنین

سیستمی به تدوین و تصویب قوانین و مقرراتی نیاز است که تنها با هماهنگی، هم‌فکری و تشریک مساعی اکثر ملل دریایی قابل حصول و قابل پذیرش و اجرای همگانی باشد.

زمینه تاریخی

پس از ظهور کشتی‌های بخار و سایر شناورهای تندروتر در دریا در دهه ۱۸۴۰ و با توجه به افزایش سرعت کشتی‌ها و در نتیجه افزایش خطر تصادم و عواقب ناشی از آن نیاز به اقداماتی در جهت جلوگیری و کاهش تصادم در دریا مورد توجه اکثر ملل دریایی جهان قرار گرفت. تا قبل از دهه مذکور شناورها عموماً فاقد چراغ‌های دریانوردی بودند. هرگاه دو شناور تجاری به یکدیگر نزدیک می‌شدند با برافرازی پرچم در ساعات روز و روشن کردن نورافشان‌ها در تاریکی شب حضور خود را به یکدیگر اعلام می‌کردند. در این میان سادگی و کارآمدی قواعد و علائم مخابراتی کشتی‌های انگلیسی، ابداعی "دبلیو.دی.ایوانز" که پدر مقررات مخابراتی امروز لقب گرفته است مورد توجه دریانوردان سایر کشورها قرار گرفت؛ به نحوی که در سال ۱۸۴۸ عقد قراردادی با انگلیس برای نصب چراغ‌های ناوبری در کشتی‌های فرانسوی و قراردادهای دیگری در رابطه با مقررات عمومی ناوبری سنگ زیربنای قراردادهای بین‌المللی در این رابطه پایه‌ریزی شد. آنگاه پس از انعقاد یک سری قراردادهای دیگر در زمینه‌های مختلف ناوبری در خصوص مخابرات شناورهای بادبانی، مخابرات با پرچم، استانداردهای ناوبری در هوای مه‌آلود و... شاید بتوان گفت اولین "قوانین راه دریایی" در سال ۱۸۶۳ توسط بریتانیا و فرانسه مشترکاً تدوین و پذیرفته شد. ایالات متحده آمریکا همان قوانین را در سال‌های بعد پذیرفت و تا سال ۱۸۸۵ اکثر قدرتهای دریایی جهان پذیرای قوانین مذکور شدند. این قوانین با تجدیدنظرهای منظم و متناوب به روز شده و همیشه به عنوان سنگ زیربنای ایمنی در دریا جای خود را در میان قوانین بین‌المللی حفظ و پس از طی مسیر تکاملی طولانی در نهایت منجر به تدوین و تصویب "عهدنامه بین‌المللی مقررات جلوگیری از تصادم در دریا" در سال ۱۹۷۲ توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی شد. عهدنامه مذکور که از ۱۵ ژوئیه ۱۹۷۷ لازم‌الاجرا شد مشتمل بر ۹ ماده حاوی شرح حقوقی توافق‌های سیاسی عهدنامه به انضمام مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا یا در واقع همان "قوانین بین‌المللی راه دریایی"^۱ شامل ۳۸ قانون در پنج بخش است که در سال‌های بعد به چهار پیوست و دو قطعنامه مجمع عمومی سازمان بین‌المللی دریانوردی منضم شده است.

کاربرد قوانین راه دریایی

قوانین راه دریایی شاید بهترین گواه بر رد و تکذیب مدعیانی است که می‌گویند مقررات بین‌المللی موجودیت ذاتی یا ضامن اجرایی ندارند. از یک بیمه‌گذار یا مالک کشتی که در تصادم در دریا مقصر شناخته شده بپرسید آیا قوانین بین‌المللی قابل اجرا هستند یا خیر؟ پاسخ بدون تردید و با تأکید مضاعف یک "آری" با اطمینان خواهد بود و بیمه‌گر نیز ممکن است اضافه کند که اثبات قابلیت اجرای قوانین بین‌المللی خیلی گران تمام می‌شود.

با قبول تمایز مختصری برای شناورهای نظامی به علت ساختار ویژه آنها، قوانین راه دریایی قابل اعمال برای کلیه شناورها از هر نوع و دسته، کرجی پارویی یا کشتی اقیانوس‌پیما، جنگی یا تجاری، خصوصی یا دولتی، بخاری، دیزلی یا اتمی می‌باشد. هر کشور بزرگ دریایی دادگاه‌هایی دارد که اختیارات وسیعی جهت رسیدگی به موارد تصادم در دریا در حوزه صلاحیت قضایی آن کشور و صدور حکم تعقیب، تعیین غرامت یا هر نوع قرار دیگر به آنها اعطاء کرده است. فرقی نمی‌کند که این دادگاه‌ها در کجا و از کدام ملیت باشند. وجه مشترک آنها این است که برای قضاوت و صدور حکم از قوانین بین‌المللی کمک گرفته و به طور یکسان در مورد تمام کشتی‌ها از هر ملیتی اعمال می‌کنند.

وجه تمایز قوانین راه دریایی برای یک افسر ناوبر به ویژه در یگان‌های شناور نظامی زمانی آشکارتر می‌شود که در حال اجرای عملیات با سایر کشتی‌ها باشد

و مسلماً برای هر ناوبر موقعیت‌هایی وجود داشته است تا لحظات حساسی را که کاربرد قوانین راه از خطرات احتمالی و ضایعات جبران‌ناپذیر جلوگیری کرده عیناً و عملاً تجربه کند. البته این نکته را نیز باید متذکر شد که ویژگی و جایگاه رسمی یک شناور جنگی یا شرکت در عملیات دریایی نظامی برای هر شناور نمی‌تواند دستاویز یا عذری برای نقض مقررات و عدم پیروی از قوانین بین‌المللی راه دریایی باشد.

کاربرد قوانین راه دریایی در قانون اول مقررات بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا به بهترین وجه ممکن تشریح شده است. در قانون مذکور آمده است: الف) این قوانین باید در مورد تمام شناورها در دریاهای آزاد و تمام آب‌های قابل کشتیرانی متصل به آنها و قابل کشتیرانی توسط شناورهای دریایما اعمال شوند.

ب) هیچ چیز در این قوانین مانع اجرای قوانین ویژه‌ای که توسط یک مقام ذی‌صلاح در رابطه با لنگرگاه‌ها، بنادر، دریاچه‌ها و آبراه‌های داخلی متصل به دریای آزاد و قابل کشتیرانی توسط شناورهای دریایما وضع شده‌اند، نمی‌شود. چنین قوانین ویژه باید تا حد امکان مؤید و نزدیک به این قوانین باشند.

ج) هیچ چیز در این قوانین مانع اجرای قوانین ویژه‌ای که توسط دولت هر کشور در رابطه با ایستگاه‌های جدید یا چراغ‌های مخابره یا علائم صوتی برای ناوهای جنگی و شناورهای که با کاروان حرکت می‌کنند یا در رابطه

وجه تمایز قوانین راه دریایی برای یک افسر ناوبر به ویژه در یگان‌های شناور نظامی زمانی آشکارتر می‌شود که در حال اجرای عملیات با سایر کشتی‌ها باشد.

با ایستگاه‌های جدید یا چراغ‌های مخابراتی برای شناورهای ماهیگیری که به صورت یک ناوگان درگیر ماهیگیری هستند وضع شده‌اند، نمی‌شود. این ایستگاه‌های جدید یا چراغ‌های مخابراتی یا علائم صوتی تا جایی که ممکن است باید به نحوی باشند که با هیچ یک از چراغ‌ها یا علائم مجاز مشمول این قوانین اشتباه نشوند.

د) به منظور اجرای این قوانین سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌تواند طرح‌های تفکیک مسیر تردد تعیین و تصویب کند.

ه) هرگاه دولت متبوعه تشخیص دهد که شناوری با ساخت و کاربرد ویژه قادر به تبعیت از این قوانین از نظر تعداد، موقعیت، برد یا زاویه دید چراغ‌ها و اشکال و نیز از نظر ترتیب و خصوصیات دستگاه‌های علائم صوتی پیش‌بینی شده نمی‌باشد و تبعیت از این قوانین مانع اجرای مأموریت شناور می‌شود، چنین شناوری می‌تواند از نظر تعداد، برد یا زاویه دید چراغ‌ها و اشکال و ترتیب و خصوصیات دستگاه‌های علائم صوتی از قوانین تدوین شده توسط دولت که تا حد امکان نزدیک و مطابق این قوانین باشد پیروی کند.

با توجه به قانون فوق استثنائاتی در کاربرد قوانین راه وجود دارند و فقط زمانی مجاز شناخته می‌شوند که ساخت و کاربرد ویژه یک شناور تبعیت کامل از قوانین بین‌المللی را غیرممکن می‌سازد. این استثنائات در خود قوانین مذکور برای کلیه شناورها اعم از نظامی یا تجاری و ... با اصطلاحاتی مثل "شناور خارج از کنترل" یا "شناور با محدودیت در توانایی مانور" در قانون سوم بیان شده‌اند؛ برای مثال "شناور خارج از کنترل" به معنای شناوری است که به علت برخی شرایط استثنایی قادر به مانور بر طبق مفاد قوانین راه نبوده و به همین جهت قادر به دور شدن از مسیر شناور دیگر نمی‌باشد؛ یا "شناور با محدودیت در توانایی مانور" شامل شناوری است که به علت ماهیت کاری از نظر قدرت مانور طبق مفاد قوانین راه محدودیت و دشواری داشته و به همین جهت قادر نیست از مسیر شناورهای دیگر دور شود، که در اینجا محدودیت مانوری شامل شناورهای مشروحه زیر می‌شود:

- شناور درگیر در استقرار، تعمیر یا برداشتن علائم ناوبری یا کابل‌ها و لوله‌های زیرآبی؛
- شناور درگیر در لایروبی، آب‌نگاری یا عملیات زیرآبی؛
- شناور در حال حرکت درگیر در مبادله و نقل و انتقال پرسنل، خواربار و کالا؛
- شناور درگیر در عملیات مین‌روبی؛
- شناور درگیر در عملیات یدک‌کشی به نحوی که قادر به تغییر مسیر نباشد.

قوانین راه در مناطق جغرافیایی خاص

برای یک افسر ناوبر حائز اهمیت است بداند کاربرد قوانین راه بین‌المللی منحصر به دریای آزاد نمی‌شود. این قوانین در دریاهای سرزمینی و آب‌های ملی نیز اعمال می‌شوند؛ مگر اینکه یک کشور قوانین دیگری برای خود وضع کرده باشد. برخی دولت‌های غربی مجموعه‌ای از قوانین داخلی برای آب‌های ملی خود وضع کرده‌اند که در بعضی موارد با قوانین راه بین‌المللی تفاوت دارند. مرز بین مناطقی که تحت قوانین داخلی اداره می‌شوند با مناطقی که تحت قوانین بین‌المللی هستند، مرز دریای سرزمینی با دریای آزاد نیست؛ بلکه مرز دو منطقه مزبور عموماً از هر کجا که آغاز شده باشد با خط جغرافیایی ثابتی که به سادگی قابل تشخیص است تعیین و روی نقشه‌های مربوطه ترسیم شده است. این نکته نیز اهمیت دارد که یک دریانورد بداند سایر ملل ممکن است برای دریاهای تحت حاکمیت خود قوانین خاصی داشته باشند. بنابراین ضروری است که قبل از عزیمت و ورود به آب‌های سرزمینی یا ملی کشور دیگر مطالعه کرده و آگاهی یابد که آیا کشور مزبور قوانین ناوبری خاص خود را دارد یا قوانین راه بین‌المللی را اعمال می‌کند.

طرح تفکیک مسیرهای تردد

قانون دهم قوانین راه بین‌المللی در رابطه با کنترل شناورهای در حال عملیات

یا عبور از محدوده طرح‌های تفکیک مسیرهای تردد است که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی به تصویب رسیده است. توسعه مداوم کشتی‌ها از نظر تعداد، ابعاد، گوناگونی و سرعت سبب تراکم زیاد در خطوط کشتیرانی و نقاط تلاقی نزدیک به بنادر بزرگ و در آبراه‌ها و تنگه‌های کم‌عرض شده است، به نحوی که در برخی از تنگه‌های معروف جهان مثل تنگه "دور" روزانه بیش از ۷۵۰ فروند کشتی عبور می‌کنند. ایجاد خطوط ترافیک دریایی همانند خطوط ترافیک جاده‌ای مسلماً احتمال تصادم را کاهش می‌دهد. هر چند گاهی طرح‌های تفکیک مسیر تردد مستلزم طی کردن مسافت طولانی‌تری خواهند شد اما این زیادی فاصله را می‌توان با افزایش سرعت ترافیکی جبران کرد. با این حال روند ایجاد خطوط مذکور به خاطر دریانوردانی که به وقت گرانبه‌ای خود جهت آزادی و تسریع ناوبری بهای بیشتر قائلند دستخوش رکود و کاهش سرعت لازم شده است.

افزایش تردد کشتی‌های بزرگ و کوچک در تنگه‌ها و آبراه‌های مختلف جهان و در نتیجه افزایش آمار تصادم‌ها از دهه ۱۹۵۰ به بعد توجه روزافزون سازمان بین‌المللی دریانوردی و دیگر مجامع دریایی را به اقدامات پیشگیرانه و از جمله ایجاد خطوط ترافیک دریایی جلب و نتایج محسوسی به بار آورد. برای نمونه نظرخواهی از بیش از ۱۰۰۰ نفر فرمانده کشتی‌های مختلف توسط مؤسسات کشتیرانی بریتانیا، فرانسه و آلمان در سال ۱۹۶۴ این امکان را برای سازمان بین‌المللی دریانوردی به وجود آورد که به کلیه کشورهای عضو توصیه کند کشتی‌های آنها برای عبور از تنگه "دور" موظفند از مسیرهای تعیین شده حرکت کنند.

به همان شیوه امروزه طرح‌های تفکیک مسیر تردد در نقاط تلاقی با تراکم زیاد در مناطقی مانند دریای بالتیک و دریای سیاه ایجاد شده‌اند. در مجموع تا دهه ۱۹۹۰ حدود ۸۰ طرح تفکیک مسیر تردد در سراسر جهان توسط



سازمان مذکور پذیرفته شده است. استفاده از یک طرح مصوب تفکیک مسیر تردد اختیاری است اما یک کشتی که از طرح مزبور استفاده می کند باید طبق قانون دهم قوانین بین المللی راه دریایی عمل کند. جالب است بدانیم برخی کشورها مثل فرانسه و انگلیس برخی از طرح های تفکیک خود را دقیقاً تحت نظارت داشته و تخلف از قانون دهم را به دولت متبوع کشتی متخلف گزارش می کنند.

پی نوشت:

1 - International Rules of the Road



قوانین راه دریایی شاید بهترین گواه بر رد و تکذیب مدعیانی است که می گویند مقررات بین المللی موجودیت ذاتی یا ضامن اجرایی ندارند.

کاربرد قوانین راه دریایی در قانون اول مقررات بین المللی جلوگیری از تصادم در دریا به بهترین وجه ممکن تشریح شده است.



آشنایی با بیمه دریایی (۹)

خسارت خاص

مجید رحمتی - رئیس اداره کل کشتی، هواپیما و زیان همگانی
شرکت سهامی بیمه ایران mrahmati@Iraninsurance.ir

نازنین حاتمی - رئیس اداره امور اتکایی - شرکت سهامی بیمه ایران

خسارت وارده به کشتی

خسارات وارده به کشتی در اثر حادثه که مستقیماً ناشی از خطرات تحت پوشش باشد، تحت عنوان "زیان یا خسارت خاص" (در مقابل واژه زیان همگانی) شناخته می‌شوند. خسارات عمدی وارد به کشتی به تبع اقدامات زیان همگانی نیز به عنوان "خسارات زیان همگانی" شناخته می‌شوند. ضمناً خسارات زیان همگانی تنها زمانی تحت پوشش بیمه‌نامه خواهد بود که اقدامات زیان همگانی به تبع یکی از خطرات تحت پوشش بیمه‌نامه (به عنوان مثال هوای نامساعد دریا) پدید آمده باشد.

جهت ادعای خسارت نیازی نیست که بیمه‌گذار منتظر بماند تا adjustment زیان همگانی تکمیل شود. نحوه اعلام و ادعای خسارت در زیان همگانی دقیقاً شبیه مواردی است که خسارات خاص به وجود می‌آیند. در این صورت وفق مقررات و با استفاده از شرایط جانشینی، بیمه‌گذار پس از دریافت خسارت بیمه‌گر را جانشین خود می‌کند تا ایشان بتواند وفق روال معمول از صندوق زیان همگانی سهم خسارت خود را دریافت کند.

میزان جبران خسارت

میزان خسارت قابل جبران در هر دو حالت زیان همگانی و زیان خاص شبیه به هم بوده و آن هم بر مبنای هزینه‌های معقول تعمیرات مواضع آسیب‌دیده تا سقف ارزش مورد بیمه می‌باشد. خسارات قابل پرداخت بر اساس "هر خسارت" و به مفهوم هر رویداد و یا هر حادثه می‌باشد. این بدان معنی است که شرط حداکثر خسارت قابل پرداخت (Aggregate) قابل اعمال نمی‌باشد؛ بنابراین بیمه‌گذار می‌تواند در طول مدت اعتبار بیمه‌نامه و در هر حادثه مستقل و مجزا تا سقف ارزش مورد بیمه خسارت دریافت کند. به هر حال بر اساس شرط (۱۲) بیمه‌نامه هر خسارتی اعم از خسارات ناشی از زیان همگانی و یا زیان خاص مشروط به اعمال فرانشیز مقرر در بیمه‌نامه می‌باشند. ضمناً باید شرط "مواضع آسیب‌دیده تعمیر نشده" که در ادامه به آن خواهیم پرداخت نیز در هنگام تسویه

خسارت مورد نظر قرار گیرد.

شرط (۱۲) بیمه‌نامه بدنه شناورها به شرح ذیل می‌باشد:

"(۱۲) فرانشیز

۱-۱۲) بیمه‌گر در صورتی متعهد جبران خسارت می‌باشد که مجموع مبالغ مورد مطالبه بابت یک حادثه (شامل مطالبات مربوط به بندهای ۸، ۱۰ و ۱۱) از مبلغ فرانشیز تعیین شده در بیمه‌نامه تجاوز کند، که در این صورت این مبلغ از خسارت کسر خواهد شد.

به هر حال در صورت به گل نشستن کشتی از هزینه‌ای که برای بازدید زیر کشتی به منظور حصول اطمینان از سلامت آن صرف می‌شود (به شرطی که واقعاً برای این منظور باشد) فرانشیز کسر نخواهد شد، حتی اگر مشخص شود که به کشتی خسارت وارد نشده است.

همچنین اگر کشتی کاملاً از بین برود (خسارت کلی واقعی یا فرضی) از خسارت مورد مطالبه تحت این عنوان و هزینه‌های مرتبط به آن و طبق بند (۱۱)، فرانشیز کسر نخواهد شد.

۲-۱۲) خسارت‌هایی که در فاصله دو بندر متوالی واقع در یک مسیر دریایی به علت هوای نامساعد به کشتی وارد شود به منزله خسارت‌های یک حادثه خواهد بود. در صورتی که هوای نامساعد فراتر از تاریخ انقضاء مدت بیمه ادامه پیدا کند فرانشیزی که باید از خسارت کسر شود عبارت خواهد بود از قسمتی از فرانشیز مندرج در بیمه‌نامه که به نسبت روزهایی که از تاریخ بروز هوای نامساعد کشتی تحت پوشش بیمه بوده به کل روزهایی که هوای نامساعد در مسیر دریایی واحد ادامه داشته است، محاسبه خواهد شد.

اصطلاح "هوای نامساعد" مذکور در فوق شامل برخورد کشتی به یخ شناور نیز می‌باشد.

۳-۱۲) بازبافتی خسارات مشمول فرانشیز، به استثناء بهره متعلقه تا حداکثر مابه‌التفاوت خسارت (قبل از کسر فرانشیز) و فرانشیز متعلق به بیمه‌گر خواهد بود.

۱۲-۴) بهره‌ای که به باز یافتی تعلق می‌گیرد بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار تقسیم خواهد شد؛ علی‌رغم اینکه ممکن است با اضافه شدن بهره به باز یافتی، بیمه‌گر بیش از خسارت پرداختی دریافت کند. در تقسیم بهره مبلغ خسارت پرداخت شده توسط بیمه‌گر و تاریخ پرداخت باید مورد توجه قرار گیرد.

کسورات قطعات نو به جای قطعات فرسوده

به غیر از مواردی که در بیمه‌نامه به صراحت اشاره شده باشد (که معمولاً در بیمه‌نامه‌های دریایی این چنین نمی‌باشد)، بیمه‌نامه‌های دریایی فرسودگی عادی مورد بیمه را پوشش نمی‌دهند. وفق اصل غرامت بیمه‌گذار نمی‌تواند در شرایطی بهتر از قبل از خسارت قرار گیرد؛ بنابراین شرایط بیمه‌نامه این اجازه را به بیمه‌گر می‌دهد تا در مواردی که قطعاتی نو به جای قطعات کارکرده مورد استفاده قرار می‌گیرند، از میزان خسارت قابل پرداخت (خواه ناشی از زیان همگانی یا زیان خاص) درصدی را به عنوان فرسودگی عادی قطعات تعویضی کسر کنند. ممکن است این قبیل کسورات تحت عنوان کسورات عادی خسارت لحاظ شود اما جالب است بدانید که برای سال‌های سال افراد درگیر در این حرفه این بخش از کسورات را تحت عنوان "یک سوم" می‌شناختند چرا که درصد معمول کسورات فرسودگی معمولاً یک سوم از کل خسارت بود. امروزه در بیمه‌نامه بدنه شناورها، بیمه‌گران از حق خود برای کسر درصدی از خسارت به عنوان فرسودگی عادی قطعات تعویضی صرف‌نظر کرده‌اند. لذا در مورد خسارات تحت پوشش بیمه‌نامه "شرط قطعات نو به جای قطعات فرسوده" باعث می‌شود کاهشی تحت عنوان فرسودگی عادی در خسارات لحاظ نشود. اما زمانی که بیمه‌گران در مواقع خسارات ناشی از زیان همگانی، خسارات خود را اعلام می‌کنند، ممکن است تعدیل‌گر زیان همگانی یک سوم از خسارات اعلامی را به عنوان فرسودگی عادی از خسارات مورد ادعای بیمه‌گر کسر و مابقی را در محاسبات خود لحاظ کند. بنابراین میزان باز یافتی خسارات پرداختی توسط بیمه‌گران کاهش خواهد یافت.

باید توجه کرد که هر چند بر اساس شرط (۱۴) بیمه‌گران از حق خود مبنی بر محاسبه کسورات عادی صرف‌نظر می‌کنند، اما این امتیاز تعهدی برای بیمه‌گر مبنی بر جایگزینی قطعات نو به جای فرسوده ایجاد نمی‌کند. بیمه‌گران در قطعات جایگزینی آزاد می‌باشند، به طور مثال می‌توان یک شافت دست دوم سالم که قطعاً فرسوده‌تر از شافت خسارت دیده نمی‌باشد را جایگزین یک شافت فرسوده خسارت دیده کرد. بنابراین بیمه‌گذار نیز هیچ گاه نمی‌تواند مدعی تفاوت ارزش قطعه دست دوم به کار گرفته شده با قطعه نو آن باشد.



شرط (۱۴) بیمه‌نامه بدنه شناورها به شرح ذیل می‌باشد:

"(۱۴) استهلاک

خسارت بدون کسر استهلاک (هرگاه در تعمیر کشتی از لوازم نو به جای لوازم فرسوده استفاده شود) قابل پرداخت خواهد بود.

خسارات تعمیر نشده

در اینجا نظر خوانندگان را به بند (۱-۱۳) جلب می‌کند، جایی که اشاره می‌کند، بیمه‌گذار باید بیمه‌گر خود را از هر گونه خسارتی که می‌تواند منجر به تشکیل پرونده خسارتی تحت پوشش بیمه‌نامه شود، مطلع کند. در جایی که خسارت به گونه‌ای نباشد که قابلیت دریاوردی کشتی را تحت تأثیر قرار دهد، اغلب بیمه‌گران موافقت می‌کنند تا کشتی سفر خود را ادامه داده و در زمان و مکان مناسب تعمیرات خود را انجام دهد و یا بخشی از تعمیرات صورت گیرد و مابقی به زمان و مکان مناسب موکول شود. چنین تعمیرات معوق مانده‌ای تحت عنوان "تعمیرات معوق" شناخته می‌شوند.

شرط (۱-۱۳) بیمه‌نامه بدنه شناورها به شرح ذیل می‌باشد:

"(۱-۱۳) هرگاه در اثر وقوع حادثه خسارتی به وجود آید که طبق این بیمه‌نامه قابل مطالبه باشد، مراتب باید فوراً به محض آگاهی بیمه‌گذار، مالکان و یا اداره‌کنندگان از وقوع خسارت قبل از انجام کارشناسی به بیمه‌گر اعلام شود در این صورت بیمه‌گر می‌تواند در صورت تمایل کارشناسی را به عنوان نماینده

خسارت‌هایی که در فاصله دو بندر متوالی واقع در یک مسیر دریایی به علت هوای نامساعد به کشتی وارد شود به منزله خسارت‌های یک حادثه خواهد بود.

خود تعیین کند. اگر خسارت ظرف مدت ۱۲ ماه به بیمه‌گر اعلام نشود (مگر آنکه بیمه‌گر به نحوی دیگر توافق کرده باشد) به طور خودکار مسئولیت بیمه‌گر در ارتباط با هرگونه خسارت در این بیمه‌نامه و در مورد سانحه و خسارت به وجود آمده، منتفی خواهد شد."

وقتی پوشش بیمه‌نامه خاتمه می‌گیرد و تعمیرات معوق کماکان معوق باقی می‌ماند، بیمه‌گر می‌تواند به دلیل مواضع خسارت‌دیده تعمیرنشده، درخواست کاهش ارزش شناور را داشته باشد. میزان این کاهش بر اساس کاهش منطقی و معقولانه ارزش بازار شناور در زمان خاتمه پوشش بیمه‌ای خواهد بود. در هیچ شرایطی میزان کاهش ارزش نباید از ارزش معقولانه تعمیرات مواضع آسیب‌دیده و یا ارزش بیمه شده شناور در زمان اختتام بیمه‌نامه، بیشتر باشد. ضمناً باید در نظر داشت که میزان کاهش محاسبه شده در پایان سفر جهت اوراق کردن کشتی محدود به ارزش بازار شناور به عنوان ارزش اوراقی آن خواهد بود. (بند ۵-۱ و ۳-۱۸ بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات شناورها).

بندهای (۵-۱) و (۳-۱۸) بیمه‌نامه بدنه شناورها به شرح ذیل می‌باشند:
 "۵-۱) هرگاه کشتی (با کالا یا بدون کالا) به عنوان الف) کشتی اوراقی و یا ب) با نیت اینکه تحت این عنوان فروخته شود سفر کند، هر خسارتی که متعاقب این سفر به کشتی وارد شود بر مبنای ارزش روز کشتی در زمان وقوع خسارت محاسبه و پرداخت خواهد شد مگر اینکه مراتب قبلاً به اطلاع بیمه‌گر رسیده و در مورد شرایط جدید بیمه و مبلغ بیمه شده و حق بیمه مربوطه توافق شده باشد. مفاد این حکم شامل خسارت‌های مربوط به بندهای (۸) و (۱۰) نمی‌شود.

۳-۱۸) بیمه‌گر بابت خسارت مواضع آسیب‌دیده تعمیر نشده کشتی بیش از ارزش بیمه‌ای کشتی در زمان انقضاء بیمه‌نامه متعهد نخواهد بود."

مراقبت از زیر کشتی

زیر کشتی، قسمت بیرونی روکش بدنه است که در قسمت پایینی کشتی و در زیر خط آب‌خور قرار دارد. در زمانی که کشتی در حوضچه تعمیراتی قرار دارد سطح زیرین کشتی تراشیده شده و یا سندبلاست می‌شود و یا در خلال این فرایندها بخش فرسوده زیر کشتی رنگ‌آمیزی شده، تعویض گردیده و یا اقدامات دیگری بر روی آن صورت می‌گیرد. به هر حال این هزینه‌ها و سایر هزینه‌های عادی دیگر که در هنگام تعمیرات بر روی کشتی صورت می‌گیرد بر اساس شرط ۱۵ بیمه‌نامه (به شرح ذیل) تحت پوشش قرار نمی‌گیرد.

"هیچ نوع ادعای خسارت بابت هزینه تمیز کردن، زنگ‌زدایی و یا هر نوع آماده‌سازی دیگر یا رنگ‌آمیزی زیر کشتی پذیرفته نخواهد شد مگر اینکه:

خسارات وارده به کشتی در اثر حادثه که مستقیماً ناشی از خطرات تحت پوشش باشد، تحت عنوان "زیان یا خسارت خاص" شناخته می‌شوند.





۱۵-۱) هزینه زنگ‌زدایی و یا هر نوع تمیز کردن ورقه‌های نو (پلیت) موجود در ساحل که جهت نصب در زیر کشتی مورد استفاده قرار می‌گیرد و هر نوع هزینه آماده‌سازی آنها در تعمیرگاه.

۱۵-۲) هزینه مرمت ورقه‌هایی که مجاور مواضع آسیب‌دیده بوده و در موقع جوشکاری و تعمیر به آنها خسارت وارد می‌شود و نیز هزینه تعمیر ورقه‌هایی که هنگام صافکاری صدمه می‌بینند.

۱۵-۳) هزینه رنگ‌آمیزی (رنگ آستری یا ضدزنگ) موارد مذکور در بندهای فوق.

حتی در جایی که پوشش ضدزنگ کاهش یافته و یا از بین رفته و زنگ‌زدگی در زیر کشتی ایجاد شده باشد، اقدامات انجام شده جهت پوشش ضدخوردگی و ضدزنگ به عنوان فرسودگی عادی کشتی در برخورد با آب لحاظ شده که نیازمند تجدید در فواصل زمانی خاص خود می‌باشد. بنابراین از آنجایی که بیمه‌نامه بدنه کشتی پوشش‌دهنده فرسودگی و استهلاک عادی نمی‌باشد این قبیل هزینه‌ها تحت پوشش نخواهد بود.

هر چند بیمه‌نامه هزینه‌های صورت گرفته جهت زیر کشتی، در مواقعی که خسارتی به آن بخش‌ها وارد نشده باشد، را پوشش نمی‌دهد اما در مواردی که خسارت تحت پوششی در آن بخش‌ها وجود داشته باشد برخی هزینه‌ها قابل بررسی و پرداخت خواهند بود. این بخش‌ها که در شرط ۱۵ نیز به آنها پرداخته شده است به شرح ذیل می‌باشند:

الف) ورقه‌های مهیا شده از انبار معمولاً زنگ‌زده می‌باشند. آنها نیازمند پاک‌سازی و شاید سایر اقدامات برای تمیز و مهیا کردن برای نصب باشند. هزینه‌های معقولانه در این زمینه به عنوان بخشی از هزینه‌های تعمیرات قابل قبول خواهند بود.

ب) در مرحله بعد ورقه‌های نو باید به طرز مناسب شکل‌دهی شده تا در مجاورت سایر ورقه‌ها نصب شوند. این اقدامات تحت عنوان صافکاری / صیقل کاری شناخته می‌شوند. در حین انجام این عملیات رنگ‌آمیزی بخش‌های مجاور از بین رفته و نیاز است تا رنگ‌آمیزی مجدد صورت گیرد. هزینه‌های معقولانه در این زمینه به عنوان بخشی از هزینه‌های تعمیرات قابل قبول خواهند بود.

ج) وقتی ورقه‌های جدید جوش داده شدند ممکن است به لبه‌های ورق‌های قدیمی‌تر که ورق‌های نو به آنها جوش می‌خورند آسیب وارد شود. هزینه‌های منطقی برای پاک‌سازی، آماده‌سازی و تمیزکاری بخش‌های آسیب‌دیده قابل قبول خواهند بود.

د) در تکمیل تعمیرات زیر کشتی، هزینه‌های منطقی جهت ضدزنگ‌کاری و پوشش ضدخوردگی قابل بررسی خواهد بود. در ضمن باید به این نکته توجه کرد که این هزینه‌ها صرفاً محدود به نواحی خسارت دیده می‌شود و این قبیل هزینه‌ها جهت سایر نواحی قابل قبول نخواهد بود.

در شماره بعد به موضوع "خطرات تحت پوشش بیمه‌نامه" پرداخته خواهد شد.

میزان خسارت قابل جبران در هر دو حالت زیان همگانی و زیان خاص شبیه به هم بوده و آن هم بر مبنای هزینه‌های معقول تعمیرات مواضع آسیب‌دیده تا سقف ارزش مورد بیمه می‌باشد.

بیمه‌گر در صورتی متعهد جبران خسارت می‌باشد که مجموع مبالغ مورد مطالبه بابت یک حادثه از مبلغ فرانشیز تعیین شده در بیمه‌نامه تجاوز کند.

محاصره دریایی ایران در ۳۰ خردادماه ۱۳۳۰

نهضت ملی شدن نفت و ناکامی دسیسه‌های انگلیس

مقدمه

سید ضیاء و رضاخان کودتای سوم اسفندماه ۱۲۹۹ را به اتکای انگلستان راه انداختند و در آن جریان سیدضیاء شخص اول بود ولی تحولات بعدی به صورتی درآمد که رضاخان زمام قدرت را در چنگ گرفت و سیدضیاء را به تبعید فرستاد.

در آن ایام قوام‌السلطنه والی خراسان بود و به دستور سیدضیاء به زندان افتاد و چون سیدضیاء به تبعید رفت فرمان نخست‌وزیری به نام قوام صادر شد و رضاخان وزیر جنگ دولت قوام بود. در آن دولت دکتر مصدق سمت وزیر مالیه را به عهده داشت.

در اواخر سال ۱۳۰۱ میانه قوام و رضاخان که تشنه قدرت بودند به هم خورد و کار به جایی رسید که قوام به دست رضاخان زندانی و تبعید شد. سال‌ها بعد که رضاشاه به سلطنت رسید، قوام اجازه یافت تا به ایران بازگردد. ولی تا زمانی که رضاشاه بر مسند سلطنت بود قوام نیز مانند مصدق در ملک شخصی خود به زراعت اشتغال داشته و از مداخله در سیاست خودداری می‌کرد.

در قرن بیستم سه حرکت مهم اجتماعی و سیاسی (یا انقلاب) برای ایران به ثبت رسیده است. یکی نهضت مشروطه در ربع اول قرن و دیگری نهضت ملی کردن نفت در نیمه دوم قرن و سومی انقلاب اسلامی ایران در ربع آخر. دو حرکت اول و دوم تا تغییر نظام پیش رفت ولی درست در آخرین لحظات ناکام ماند.

قرن بیستم برای ایران با امتیازنامه دارسی (سال ۱۹۰۱ میلادی) آغاز شد و حوادث و ماجراهای بعدی، خواه و ناخواه، مستقیم و یا غیرمستقیم وضعیت سیاسی ایران را متأثر کرد.

اینک که وارد قرن بیست و یکم شده‌ایم سرنوشت ما هنوز سخت با نفت و گاز گره خورده است.

جدایی مخازن نفتی ایران در قصرشیرین

علائق قدرت‌های بزرگ در زمینه نفت برای آنان پدیده تازه‌ای بود که در سراسر قرن بر رویدادهای سیاسی این منطقه از جهان سایه افکند. دولت‌های بزرگ به استناد حفظ منافع، در خاورمیانه و شاخ آفریقا مداخله سیاسی کردند و اگر این منافع حفظ می‌شد حاضر بودند و هستند تا نفوذ و قدرت خود را برای تثبیت هر وضعی هر چند هم به زبان ملت‌های این منطقه به کار گمارند.

در دسامبر ۱۹۱۳ پروتکل مربوط به تحدید حدود بین ایران و عثمانی در استانبول به امضای سفیران انگلیس، روسیه، ایران و صدراعظم عثمانی رسید.

این پروتکلی است که توسط دو دولت انگلستان و روسیه بر ایران تحمیل شد و در نتیجه گذشته از آن که حقوق مشروع ایران در اروندرود (شط العرب) مورد تجاوز قرار گرفت، نیمی از ناحیه نفتی قصرشیرین به تصرف عثمانی درآمد.

منافع انگلستان

بعد از جنگ بین‌الملل اول، انگلستان که خود را یک‌ه‌تاز میدان می‌دید تصمیم گرفت که برای چهارمیخه کردن تسلط خود بر نفت و در ظاهر برای تثبیت وضع ایران، قرارداد معروف ۱۹۱۹ را بر ایران تحمیل کند. طرح این قرارداد زائیده فکر لردکرزن معروف بود که در آن موقع بزرگ‌ترین کارشناس مسئله ایران در انگلستان به شمار می‌آمد. لردکرزن در تاریخ ۹ اوت ۱۹۱۹ یادداشتی میان اعضای کابینه انگلستان توزیع می‌کند و می‌نویسد ما در گوشه جنوب غربی ایران دارایی‌های هنگفتی به صورت مناطق نفتی داریم که برای تأمین احتیاجات دریاداری بریتانیا منظور شده و ما را دارای منافع مهمی در این قسمت از جهان کرده است.

به استناد مدارک وزارت خارجه انگلستان، دولت مزبور برای امضای این قرارداد در قبال مستمری ماهانه ۱۵ هزار تومان احمدشاه قاجار را وادار کرد تا علاء-السلطنه را از صدارت عزل کند و وثوق‌الدوله را که به جاسوسی انگلیسی‌ها شناخته شده بود بر سر کار آورد.

امان‌نامه

انگلستان امان‌نامه‌ای به امضاء سر پرستن کاکس برای وثوق‌الدوله نخست‌وزیر، فیروز میرزا وزیر خارجه و اکبر میرزا وزیر دارایی که ارکان سه‌گانه امضاء قرارداد معروف ۱۹۱۹ بودند می‌فرستد و در آن ذکر می‌کند "دولت اعلیحضرت پادشاه انگلستان آماده است نفوذ و حمایت خود را شامل آن جنابان گرداند و در صورت ضرورت در امپراتوری بریتانیا پناه دهد". امضاء این قرارداد نه تنها در ایران موجب مخالفت و اعتراض شده بلکه سروصدای فرانسه و آمریکا را نیز درآورد. انگلستان با همه قوا از قرارداد دفاع کرده و بالاخره مجبور شد در ۲۱ فوریه ۱۹۲۱ میلادی (۱۲۹۹ شمسی) دولت کودتا (رضاشاه) را بر سر کار آورد.

تبعید رضاخان

ماجرای بعد از کودتا حکایت مفصلی است. چگونه دغدغه حفظ منافع نفتی در آوردن رضاخان مؤثر افتاد و آنگاه در طول سلطنت او چه گذشت و چرا او در آخر کار رانده شد، موضوع بحث مجله "به‌هنگام" نیست. همین قدر اشاره می‌شود که اگر رضاشاه را برداشتند و با آن خفت و خواری تبعید کردند مسلماً نه به خاطر این بود که انگلستان دلش به حال ایرانیان سوخته و می‌خواست تا

این مملکت را از شر خودکامه‌ای ستمکار برهاند و نه از آن رو بود که رضاشاه در خوار کردن شعایر مذهبی و تغییر ساختار سنتی جامعه ایران کوشیده بود و نه تنها از آن رو که خطری از جانب او متفقین را تهدید می‌کرد؛ بلکه در طول این یک قرن نه تنها نفت خود ایران در سرنوشت کشور ما دخیل گردید، ملاحظات مربوط به نفت نواحی مجاور نیز در نگرش قدرت‌های خارجی و تعیین مسیر سیاست‌های آنها نسبت به ایران مؤثر افتاد.

مسلوب‌الاجتیار کردن

سیدحسن تقی‌زاده در جلسه مورخ هفتم بهمن‌ماه ۱۳۲۷ مجلس شورا راجع به جریان انعقاد قرارداد ۱۳۱۲ نفت، که در آن زمان وزیر مالیه رضاشاه بوده است چنین می‌گوید: اعظم وقایعی که در ۳۰ سال اخیر بلکه در یک یا دو قرن اخیر در این مملکت اتفاق افتاد حضور شخص با اقتداری بود (رضاخان) که درجه تسلط و قدرت او بر همه چیز این مملکت و حتی نفوس و اموال و اعمال مردم آن روزبه‌روز تزايد گرفت و عاقبت به جایی رسید که اگر آقایان محترم دور از آن زمان بودند من در یک روز تمام قادر به تصویر کامل آن نمی‌شوم. آن شخص اقدامات و اعمال خوبی داشت و قطعاً وطن‌دوست و خیرخواه این مملکت بود لیکن این صفحات خوب برحسب ضعف طبیعت بشری یا بعضی نقص‌های تأسفاآمیز که جز گرفتاری طبیعی و عدم شمول عنایت و توفیق الهی، نامی بدان نمی‌توانم بدهم و ضمناً با بعضی اشتباهات هم توأم بود... یک روز مصمم شد امتیاز را فسخ کند و حکم برای این کار داد و واضح است که حکم او همیشه بدون تخلف و استثناء در یک ساعت اجرا می‌شد و هم در این مورد به خصوص که بسیار و به اعلی درجه خاطرش متغیر بود احدی را یاری چون و چرا و نصیحت به او نبود. پس این کار اجرا شد. اگر چه اتخاذ این طریق به این نحو به عقیده وزرا و رجال خیرخواه ایران در آن زمان صحیح نبود و چنان که بعدها از نتیجه کار دیده شد یکی از اشتباهات بزرگ آن مرحوم در مدت سلطنت وی بود. منظورم این نیست که امتیاز داری باید با همان حال بماند ولی ترتیب الغای آن به طور ناگهانی و بی‌مطالعه باعث زحماتی شد که این امتیازنامه جدید با مواد نامطلوب آن محصول آن است. مذاکرات تهران با مأموریت چهار نفر برای این کار یعنی مرحوم فروغی، مرحوم داور، آقای علا و این جانب جریان یافت... لکن وقتی که حضرات از توافق با مأمورین واسطه مذاکرات مأیوس شدند عزم عودت کردند و به شاه هم گفتند. در این وقت بود که وی ظاهراً از عاقبت کار اندیشناک شد و عزم بر میانه گرفتن کرد و شخصاً سعی در کنار آمدن با حضرات کرد....

در روز آخر ناگهان صحبت تمديد مدت را به میان آوردند و اصرار ورزیدند و در مقابل هر نوع مقاومت از طرف واسطه‌های ایرانی مذاکرات در منظور خود پافشاری و تهدید به قطع مذاکرات و حرکت فوری از ایران کردند و شد آنچه شد. یعنی کاری که ما چند نفر مسلوب‌الاجتیار به آن راضی نبودیم و بی‌اندازه و فوق هر تصویری ملول شدیم و از همه بیشتر شخص من و پس از من (محض یاد خیر باید بگویم) مرحوم داور متأثر و متالم و ملول شدیم لیکن هیچ چاره نبود و البته حاجت به آن نیست که عرض کنم که چرا چاره نبود زیرا زمان نزدیک است و اغلب آقایان شاهد وقایع و وضع آن عهد بودند و در حقیقت مسئله عیان است و حاجت به بیان ندارد و می‌دانند که برای کسی در این مملکت اختیاری نبود و هیچ مقاومتی در برابر اراده حاکم مطلق آن عهد نه مقدور بود و نه مفید... ولی باید عرض کنم مقصود از اینکه گفتم چاره نبود تنها بیم اشخاص نسبت به خودشان نبود بلکه اندیشه آنها نسبت به مملکت و عواقب نزاع به آن کیفیت نیز بود. زیرا بیرون آمدن از مخمصه‌ای که به ظاهر بن‌بست می‌نمود سهل نبود... و اصل نکته و جان کلام در این یک جمله آخر است که میل ندارم زیاد شرح بدهم و به قول معروف برای دل‌های بی‌غرض یک حرف بس است. سرّ من از ناله من دور نیست... من شخصاً هیچ وقت راضی به تمديد قرارداد نبودم و دیگران هم نبودند و اگر قصوری در این کار یا اشتباهی بوده تقصیر آلت فعل نبود بلکه تقصیر فاعل بود که بدبختانه اشتباهی کرد و نتوانست برگردد.

در قرن بیستم سه حرکت مهم اجتماعی و سیاسی (یا انقلاب) برای ایران به ثبت رسیده است. یکی نهضت مشروطه در ربع اول قرن و دیگری نهضت ملی کردن نفت در نیمه دوم قرن و سومی انقلاب اسلامی ایران در ربع آخر. دو حرکت اول و دوم تا تغییر نظام پیش رفت ولی درست در آخرین لحظات ناکام ماند.

قرن بیستم برای ایران با امتیازنامه دارسی (سال ۱۹۰۱ میلادی) آغاز شد و حوادث و ماجراهای بعدی، خواه و ناخواه، مستقیم و یا غیرمستقیم وضعیت سیاسی ایران را متأثر کرد.



سر دونالد فرگوسن معاون دائمی وزارت سوخت و نیرو معتقد بود که در واقع ایرانیان هیچ حقی به نفت ندارند زیرا که اکتشاف و بهره‌برداری آن از عهده دولت و ملت ایران خارج بود.^۴

وزیر امور خارجه بریتانیا سر هربرت موريسن نیز دست کمی از او نداشت. موريسن برای ایرانیان هیچ حقی در نفت قائل نبود و مصدق را فردی مرتجع می‌دانست که از طبقه مرفهی است و زندگی خود را به طفیل مردم زحمتکش کشور ادامه می‌دهد.^۵

سفیر بریتانیا در ایران با رجال سرشناس سیاسی همچون سیدضیاءالدین طباطبایی، دکتر طاهری، برادران رشیدیان (اسدا...، قدرت...، سیفا...) و امثال آنان ارتباط داشت. همه این افراد بریتانیا را به مقاومت و سرسختی بیشتر در برابر این خواسته ملت ایران (ملی شدن صنعت نفت) تشویق می‌کردند.^۶ خانم لمبتون استاد کرسی فارسی در مدرسه مطالعات شرقیه که مشاور وزارت خارجه بریتانیا در امور ایران بود آن دولت را از هر گونه نزدیکی و تفاهم با مصدق برحذر می‌داشت و معتقد بود که باید او را منزوی کرد و وارد هیچ‌گونه معامله با او نشد. همین لمبتون (جاسوس انگلستان) بود که فکر توسل به عملیات پنهانکارانه بر ضد دولت ایران را پیش کشید و مقدمات اعزام زینر (جاسوس دیگر بریتانیا) را به ایران فراهم آورد تا عوامل مخالف دولت ایران را به مبارزه با دولت تشویق کند و زمینه را برای سقوط حکومت دکتر مصدق آماده گرداند. زینر در آن زمان معلم زبان و ادبیات فارسی در دانشگاه آکسفورد بود و در دوران جنگ به عنوان افسر اطلاعاتی بریتانیا در ایران کار کرده بود. او در توطئه‌ها و پنهان کاری‌هایی که لازمه امر جاسوسی است تجربه داشت و در ایران بسیار کسانی را که به درد این کارها می‌خوردند می‌شناخت.^۷

زینر مستقیماً از وزیر امور خارجه هربرت موريسن دستور می‌گرفت. او بود که پس از ورود به ایران توسط عباس اسکندری با قوام السلطنه ارتباط یافت و او را نامزد نخست‌وزیری دولت ایران کرد.^۸

چند هفته بعد از ورود زینر به ایران وودهاوس از مسئولان ارشد سازمان جاسوسی انگلیس معروف به MI6 نیز به او پیوست. وودهاوس و زینر به همراه گروهی در سفارت انگلیس، دستور صریح از هربرت موريسن وزیر خارجه دولت کارگری انگلستان داشتند که وسایل سقوط دولت قانونی ایران را فراهم آورند. این دستور بعدها مورد تأیید ایدن (وزیر خارجه دولت محافظه‌کار) نیز قرار گرفت.^۹

رچارد سدان نماینده شرکت نفت انگلیس و ایران در تهران در سوم تیرماه ۱۳۳۰ محل اداره شرکت را تخلیه کرده و اسناد و مدارک موجود را به خانه شخصی خود انتقال می‌دهد. پنج روز بعد مأموران قضایی و انتظامی که از انتقال این اسناد با خبر می‌شوند به منزل سدان رفته و اوراقی را که در آنجا یافتند توقیف می‌کنند. گفته می‌شود که در میان این اوراق مدارک زیادی حاکی از روابط محرمانه عده‌ای از رجال ایران با انگلیسی‌ها وجود دارد. البته

رضاشاه نخست کوشید تا او را تسلی دهد و سپس بر آن شد که به کلی کنارش بگذارد. چهار ماه بعد از امضاء قرارداد نفت، رضاشاه مخبر السلطنه را که ریاست دولت را بر عهده داشت فرا خواند و به او تکلیف استعفا کرد. مخبر السلطنه در یادداشت‌های خود موسوم به خاطرات و خطرات تصریح می‌کند که تکلیف استعفاي دولت برای آن بود که رضاشاه می‌خواست تا از شر تقی‌زاده آسوده شود.

ایرانی‌ها از دید انگلیسی‌ها

در نتیجه آگاهی مردم ایران و هدایت رهبران مذهبی متعهد (آیت‌الله کاشانی) و دولت وقت (دکتر مصدق) اصل ملی‌شدن صنعت نفت از تصویب هر دو مجلس شورا و سنا گذشت و آنگاه قانونی که برای اجرای این اصل لازم بود طرح‌ریزی شد. این طرح در نهم اردیبهشت ماه ۱۳۳۰ به تصویب مجلسین رسید و در دهم اردیبهشت همراه با اصل ملی شدن صنعت نفت که در ۲۴ اسفندماه سال ۱۳۲۹ به تصویب رسیده بود با توشیح شاه به صورت قانون لازم‌الاجرا درآمد و تنها پس از حصول این مقدمات بود که دکتر مصدق در ۱۱ اردیبهشت ماه ۱۳۳۰ برنامه دولت خود را به مجلس شورا داد. این برنامه دو ماده بیشتر نداشت. ماده اول آن اجرای قانون ملی شدن صنعت نفت و ماده دوم اصلاح قانون انتخابات مجلس و شهرداری‌ها.

اینکه در این مقطع زمانی کشور ما با چه اتفاقات اجتماعی، سیاسی و فرهنگی مواجه بوده است حرف‌های زیادی می‌شود زد و مدارک مستندی نیز وجود دارد که چون موضوع مجله «به‌هنگام» نیست از طرح آنها صرف نظر می‌شود. تلاش ما این است که با تشریح شرایط حاکم به منطقی برسیم که دولت‌های انگلستان و آمریکا دست به محاصره دریایی ایران زدند و مانع شدند نفت ایران به بازارهای جهانی برسد. از سوی دیگر همسایه شمالی ما یعنی شوروی (در آن وقت) چشم طمع به منابع نفتی ما داشت و چه اقداماتی در جهت جلوگیری از رسیدن به حقوق حقه ایران به عمل نیاورد.

تعداد کارکنان شرکت نفت در سال ۱۳۲۹ بالغ بر ۶۱ هزار و ۵۴۵ نفر بود. از این جمع ۴۵۲۰ نفر خارجی (اروپایی، هندی، پاکستانی و...) و بقیه ایرانی بودند. کارهای فنی و تخصصی در دست این ۴۵۰۰ کارمند خارجی بود. یعنی ایرانی‌ها عملاً در بخش‌های خدماتی به کار گرفته شده بودند. هر چه دولت تلاش می‌کرد مدیران شرکت نفت ایران و انگلیس را قانع کند که از ایرانی‌ها در مشاغل فنی و مدیریتی استفاده شود موفق نمی‌شد. انگلیسی‌ها ایرانیان را افرادی تنبل و ناکار معرفی می‌کردند.

نگرش دولت‌مردان بریتانیایی درباره ایران به این شرح بود. ایران بر خلاف هندوستان و کشورهای عربی - شاید به علت موقعیت ژئوپولیتیک خاص خود - هیچگاه به صورت مستعمره بریتانیا درنیامد. نفوذ بریتانیا در این کشور هر چه هم عمیق و ریشه‌دار بود همیشه در معرض مقاومت و مخالفت قرار داشت. دولت‌مردان انگلیس که در قلمروهای مجاور ایران ارباب مطلق و صاحب بلامنازع امرونی بودند در این کشور با مردمی مغرور و سرکش و رام‌نشدنی مواجه می‌شدند و طبعاً از برخورد با آنان احساس رضایت و راحتی نمی‌کردند. سر ریدر بولارد سفیر انگلیس در گزارش مورخ ۱۵ مارس ۱۹۴۶ خود ایرانی‌ها را جمعی نادرست و سخن‌چین و بی‌انضباط و وحدت‌ناپذیر و بی‌برنامه می‌خواند.^۱

سر جان لوروئتل هم که در دوره تصدی حکومت کارگری انگلستان و در جریان غائله آذربایجان به جای سر ریدر بولارد سفیر انگلیس در ایران شد در سیاست، دنباله‌رو او بود. سر فرانسیس شیرد سفیری که در جریان ملی شدن نفت نمایندگی سیاست بریتانیا در ایران را به عهده داشت نیز خصلت ایرانیان را آمیزه‌ای از کاهلی و حق‌بازی و سوء ظن می‌دانست.^۲

او تأسف خود را از اینکه ایران سابقه اداره شدن در زیر استعمار بریتانیا را نداشت پنهان نمی‌کرد و آشکارا می‌نوشت: عیب کار اینجاست که به ایران اجازه داده نشد به دست یک ملت نیرومند و متمدن به پیشرفت نایل شود.^۳ او مصدق را مردی حیل‌گر و دمدمی مزاج و غیر پای‌بند به اصول اخلاقی می‌خواند و ناسیونالیسم ایران را یک جنبش ساختگی به منظور منحرف کردن توجه مردم از فساد طبقه حاکم قلمداد می‌کرد.



سندهایی که فهرست حقوق‌گیران رجال ایرانی از شرکت نفت انگلیس و ایران بود نابود شده بود.

مجله "به‌هنگام" قصد ندارد وارد این گونه مستندات جالب و جذاب شود که دست بیگانگان نظیر آمریکا و شوروی (روسیه فعلی) را به طور مستند باز می‌کند و نشان می‌دهد چه تلاش‌هایی برای رساندن خود به منابع نفت و گاز ایران کرده‌اند و در این راستا از چه بازوهای جاسوسی و نوکران داخلی استفاده می‌کرده‌اند.

فشار انگلستان

شرکت نفت انگلیس و ایران در ۱۷ اردیبهشت ۱۳۳۰ یعنی چند روز پس از تصویب قانون اجرای ملی شدن صنعت نفت نامه‌ای به نخست‌وزیر ایران نوشت و به استناد آنکه قوانین جدید نفت مستلزم الغای قرارداد امتیاز اکتشاف و صدور نفت ایران و منافی با ماده ۲۱ آن است تقاضا کرد که موضوع به داوری مراجعه شود و لرد ردکلیف را به عنوان داور خود معرفی کرد.

دولت ایران در پاسخ این نامه متذکر شد ملی کردن صنایع که در خود انگلستان و در مکزیک سابقه دارد مبتنی بر حق حاکمیت ملی است و قرارداد خصوصی نمی‌تواند مانع اعمال این حق گردد. بنابراین دولت ایران نمی‌تواند تقاضای ارجاع امر به حکمیت را بپذیرد.^{۱۰}

شرکت نفت انگلیس و ایران در ۵ خرداد ۱۳۳۰ اعلام کرد که چون پاسخ ایران را قانع‌کننده نمی‌داند به استناد مقررات ماده ۲۲ قرارداد از رئیس دیوان دادگستری بین‌المللی درخواست کرده است که با صدور حکم، رسیدگی به امر را امکان‌پذیر سازد.

عکس‌العمل‌های ایران

یک روز پیش از مراجعه شرکت نفت انگلیس و ایران به دیوان دادگستری بین‌المللی در لاهه، دولت انگلیس هم شکایتی به این دیوان فرستاد و درخواست کرد که مسئله به عنوان اختلاف بین دو دولت به استناد مقررات ماده ۲۶ اساسنامه دیوان مورد رسیدگی قرار گیرد.

به موجب مقررات بند ۲ این ماده دولت انگلیس صلاحیت اجباری دیوان را برای حل و فصل اختلافات مربوط به اجرای عهدنامه‌ها و قراردادها بر اساس معامله متقابل قبول کرده بود و مدعی بود که ایران نیز چنین صلاحیت اجباری را برای دیوان پذیرفته است.

استدلال بریتانیا چنین بود که ایران با ملی کردن صنعت نفت، برخلاف قرارداد سال ۱۳۲۲ عمل کرده است زیرا که ماده ۲۲ قرارداد الغا یا تغییر یک جانبه آن را جایز نمی‌شمارد. ایران با این اقدام خود راه حل و فصل عادلانه اختلاف را بر روی طرف قرارداد بسته و مرتکب استتکاف از احقاق حق شده است.

بریتانیا از دیوان خواسته بود اعلام کند ملی کردن نفت و الغای قرارداد فیما بین با موازین حقوق بین‌المللی مغایر بوده و لذا ایران باید یا در اجرای ماده ۲۲ قرارداد با ارجاع امر به داوری موافقت مغایر کند و خود را به اجرای رأیی که در این باب

صادر می‌شود ملتزم گرداند و یا از هر طریق دیگر با جلب رضایت شرکت نفت انگلیس و ایران و پرداخت غرامت اختلاف خود را پایان دهد.^{۱۱} دیوان دادگستری بین‌المللی مطابق اساسنامه خود تنها به اختلاف میان دولت‌ها رسیدگی می‌کند و از همین رو شرکت نفت نمی‌توانست دعوی خود را در برابر آن دیوان اقامه کند. تقاضای آن شرکت تعیین داور منفرد به استناد ماده ۲۶ قرارداد بود تا طرح دعوی در برابر داور امکان‌پذیر شود اما دولت بریتانیا که خود را ذی‌نفع می‌دانست پیشقدم شده و از دیوان خواست تا دعوی را از سوی آن دولت قبول کند و چون عرض‌حال دولت بریتانیا یک روز جلوتر از درخواست شرکت به ثبت رسیده بود، دیوان نیز رسیدگی به عرض‌حال دولت را مقدم دانست.

دولت انگلستان از دیوان لاهه تقاضا می‌کرد که دولت ایران را مکلف سازد که اختلاف موجود را به حکمیت رجوع کند و رأیی را که صادر می‌شود محترم شمارد و نیز از دیوان خواست که ابطال

یا تغییر یک‌جانبه قرارداد را به عنوان مغایرت با حقوق بین‌المللی محکوم کند و ایران را در این باب مسئول بشناسد. بریتانیا از دیوان خواست اعلام کند که قرارداد را به طور یک‌جانبه نمی‌توان تغییر داد یا ملغی ساخت و دولت ایران در قبال اعمال خود باید به پرداخت خسارت و غرامت محکوم شود. در عین حال چون رسیدگی به ماهیت دعوی مستلزم وقت بود انگلستان تقاضا داشت دیوان با صدور یک دستور فوری دولت ایران را از اقداماتی که برای اجرای قانون ملی شدن در پیش گرفته بود باز دارد، زیرا که در صورت ادامه آن اقدامات، اجرای رأیی که پس از رسیدگی ماهوی به نفع انگلستان صادر شود غیرمقدور یا لاقابل بسیار مشکل خواهد بود. انگلستان تهدید کرد که خودداری دیوان از موافقت با اقدامات تأمینی موجب زیان‌های جبران‌ناپذیر برای آن کشور خواهد بود؛ از جمله آنکه اداره کردن و نگهداری تجهیزات عظیم نفت بسته به وجود عده زیادی کارشناس ورزیده است که در ظرف ۳۰ سال اخیر استخدام شده و تجربه لازم را اندوخته‌اند. در صورت از دست دادن این کارشناسان حتی اگر یک دسته متشکل از کارشناسان از طرف یک کمپانی آمریکایی بسیج و به ایران اعزام شود، فرصت زیادی لازم خواهد بود تا کارشناسان جدید بتوانند خود را با این وضع آشنا کنند و بهره‌برداری را مجدداً به میزان فعلی برسانند. نماینده انگلستان با اشاره به پیچیدگی‌هایی که اختصاصاً در صنعت نفت ایران وجود دارد گفت که در میان ایرانیان تعداد کافی افراد خبره و با تجربه که بتوانند از عهده این گونه عملیات خطرناک و حساس برآیند وجود ندارد.^{۱۲} در میدان‌های نفت‌خیز یک چاه که از کنترل خارج شود یا یک لوله که بترکد ممکن است نتایج وخیمی به بار آورد. چاه‌های نفت ایران بزرگ‌ترین چاه‌های نفت دنیا است و در صورت فوران به سختی می‌توان آنها را مهار کرد و تحت کنترل درآورد و این مستلزم وجود کارشناسان خارجی است. وقوع حریق هم پالایشگاه آبادان را که بزرگ‌ترین پالایشگاه جهان است، تهدید می‌کند. فقدان متصدیان متخصص موجب خواهد شد که دیر یا زود سوانحی وقوع یابد که کلیه دستگاه‌های استحصال و تصفیه نفت را از کار بیندازد. شرکت نفت انگلیس و ایران یک سازمان وسیع بازاریابی دارد که محصولات خود را به وسیله کمپانی‌های تابعه یا کمپانی‌های فرعی در اروپا، آفریقا، آسیا و استرالیا عرضه می‌کند. سرویس بین‌المللی سوخت این شرکت به ۱۰۰ بندر مختلف دنیا سوخت می‌رساند. سرویس‌های سوخت‌گیری خاص خطوط هوایی نیز در فرودگاه‌های بزرگ دایر است و ادامه استخراج و تصفیه نفت ایران بدون دسترسی و بهره‌گیری از این وسایل و سرویس‌ها میسر نخواهد بود.

تعطیل استحصال گاز و نفت سبب خواهد شد نه تنها سوخت خانگی در حیطه عملیات شرکت کمیاب شود، بلکه مراکز برق نیز تعطیل شود. در این صورت آب نیز که به وسیله لوله‌کشی در بسیاری از نقاط جاری می‌شود دچار وقفه خواهد شد.

در آبادان و خسروآباد سه بندر بزرگ، مشتمل بر ۲۰ ایستگاه بارگیری، نفتکش‌ها

را تا ظرفیت ۳۰ هزار تن پذیرا می‌شوند. ظرفیت بارگیری باراندازهای این دو بندر در سال ۲۵ میلیون تن است و حال آنکه بزرگ‌ترین بندر نفتی اروپا یعنی روتردام ظرفیت سالی بیش از ۱۶ میلیون تن ندارد. جالب توجه است که خوانندگان مجله "به‌هنگام" بدانند در آن زمان نماینده رسمی انگلستان در برابر دیوان لاهه سر اریک بکت، مشاور حقوقی وزارت خارجه آن دولت بود ولی ارائه مطالب و بیان استدلال‌ها را سر فرانک ساسکیس دادستان کل انگلستان بر عهده داشت. در میان هیئت مشاوران حقوقی انگلستان، پرفسور لاتریا، استاد نامدار حقوق بین‌المللی در کمبریج، هم دیده می‌شد.^{۱۳}

دفاعیات ایران

ایران نماینده‌ای در این جلسه نداشت ولی لایحه‌ای در تاریخ ۷ تیرماه ۱۳۳۰ به امضاء وزیر امور خارجه فرستاده بود. بخش عمده این لایحه به شرح مظالم و دخالت‌های نامشروع شرکت نفت انگلیس و ایران و دولت بریتانیا تخصیص یافته بود. امتیاز نفت در سال ۱۹۰۱ یعنی ۶ سال قبل از برقراری مشروطیت در ایران به شخصی به نام دارسی از اتباع انگلیسی داده شده بود. دارسی تعهد داشت که ۱۶ درصد عایدات را بابت حق‌الامتیاز به دولت ایران بدهد. اما تا سال ۱۹۱۹ (یعنی ۱۸ سال بعد) با توسل به بهانه‌های مختلف، دیناری به هیچ عنوان به دولت نپرداخت و به تقاضای حکمیت ایران هم ترتیب اثر نداد. یک مستشار انگلیسی به نام آرمیتاژ اسمیت که در اجرای مقررات مالی قرارداد ۱۹۱۹ به ایران آمده بود از طرف دولت ایران مأمور شد که برای تصفیه محاسبات با شرکت نفت به لندن مسافرت کند. قرارداد ۱۹۱۹ (معروف به قرارداد وثوق‌الدوله) نوعی از معاهدات تحت‌الحماگی بود که برخلاف حق و عدالت و برخلاف میل و نظر ملت ایران از طرف دولت انگلیس که از جنگ ۱۹۱۸ فاتح بیرون آمده بود به ملت ایران تحمیل شد. آرمیتاژ اسمیت با این مأموریت به لندن رفت، ولی در آنجا مدعی شد که مأموریت او صرفاً تصفیه محاسبات نیست بلکه به منظور اجرای قرارداد آمده است و در ۲۲ دسامبر ۱۹۲۰ موافقت‌نامه‌ای با شرکت امضاء کرد که برخلاف دستور دولت ایران بود و با متن قرارداد نیز سازگاری نداشت. براساس این موافقت‌نامه:

اولاً: دولت ایران از ۱۶ درصد عواید شرکت حمل و نقل محروم شده بود در صورتی که برطبق قرارداد دارسی ۱۶ درصد عواید تمام شرکت‌های تابعه باید به دولت ایران داده می‌شد.

ثانیاً: اختلافات ناشی از عدم اجرای تعهدات مالی به یک محاسب انگلیسی محول شده بود و حال آنکه طبق قرارداد، اختلافات باید به وسیله حکمیت قطع و فصل می‌گردید.

دولت ایران که حق خود را ضایع شده می‌دید به موافقت‌نامه آرمیتاژ اسمیت معترض شده و همچنان بر اعتراض خود باقی ماند. کمپانی با وجود منافع سرشاری که تا آخر سال ۱۹۳۲ برده بود از بابت حق‌الامتیاز در حدود ۱۳ درصد به ایران پرداخته بود. شرکت نفت انگلیس و ایران (کمپانی) مدعی بود که سه درصد مابقی بابت حق‌الارض به مالکان خصوصی زمین‌ها پرداخت شده است. در صورتی که طبق مفاد قرارداد این پول‌ها را کمپانی باید از سهم خود می‌پرداخت. منافع سرشار کمپانی و قدرت و نفوذ سیاسی که در ایران به دست آورده بود در نهایت او را به خیال انداخت که دوره استثمار خود را تمدید کند. کمپانی طوری اسباب‌چینی کرد که ظاهراً خود دولت ایران^{۱۴} در الغای قرارداد پیشقدم شده و بالاخره تمدید مهلت انجام گرفت.

به عنوان مثال کمپانی در سال ۱۹۴۸ مقدار ۶۲ میلیون لیره درآمد داشت. ۲۸ میلیون لیره بابت مالیات به دولت انگلیس پرداخته بود در حالی که مالیات ایران فقط ۱/۴ میلیون لیره بود (یعنی ۲۰ برابر سهم دولت انگلیس شده بود). از سوی دیگر فرآورده‌های نفتی توزیع شده در داخل ایران به قیمت خلیج مکزیک با ۱۰ تا ۲۵ درصد تخفیف محاسبه می‌شد، در حالی که طبق قرارداد باید به قیمت تمام شده در اختیار مصرف‌کنندگان ایرانی قرار می‌گرفت. ضمناً

بعد از جنگ بین‌الملل اول، انگلستان که خود را یک‌تاز میدان می‌دید تصمیم گرفت که برای تسلط خود بر نفت و در ظاهر برای تثبیت وضع ایران، قرارداد معروف ۱۹۱۹ را بر ایران تحمیل کند.

۴ ماه بعد از امضاء قرارداد نفت، رضاشاه مخبرالسلطنه را که ریاست دولت را بر عهده داشت فرا خواند و به او تکلیف استعفا کرد.



کمپانی از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی در ایران معاف بود. کمپانی بسیاری از اطلاعات لازم را از دولت ایران پنهان می‌کرد. مثلاً رقم واقعی فروش نفت به دریاداری انگلستان و بهای آن را هرگز به ایران نمی‌داد و نیز به جای آنکه لیره را بر مآخذ بهای واقعی طلا تقویم کند، همیشه بهای رسمی لیره را مبنای محاسبه قرار می‌داد.

کشتی‌های جنگی انگلستان در آبادان

سرانجام دولت ایران صلاحیت دیوان را زیر سؤال می‌برد و در این باب چهار نکته زیر را متذکر می‌شود:

اولاً: به فرض مخدوش نبودن قرارداد ۱۹۳۲ طرف ایران یک شرکت خصوصی بود و نه دولت انگلیس. صاحب سهم بودن دولت انگلستان در کمپانی دلیل نمی‌شود که ماهیت طرف قرارداد تغییر کند.

ثانیاً: بیانه ایران در قبول صلاحیت اجباری دیوان شامل مسائل ناشی از حق حاکمیت ملی نمی‌شود.

ثالثاً: منشور ملل متحد مداخله در اموری را که اساساً مربوط به صلاحیت ملی یک کشور است تجویز نمی‌کند.

رابعاً: صلاحیت دیوان برطبق ماده ۳۶ اساسنامه محدود و مشخص است. فقط دولت‌ها می‌توانند به دیوان بین‌المللی رجوع کنند در حالی که دولت انگلیس طرف قرارداد با ایران نیست.

جالب توجه است که در آخرین لحظه‌ای که دولت ایران مشغول تهیه لایحه فوق بود، کارمندان انگلیسی کمپانی یک‌باره به صورت دسته‌جمعی روز ۲۷ ژوئن ۱۹۵۱ استعفا کرده و به طور هم‌زمان دو فروند کشتی جنگی چندین هزار تنی انگلیسی در شط‌العرب (اروند رود) لنگر می‌اندازد.

صدور قرار دیوان لاهه

در هر حال دیوان دادگستری بین‌المللی در تاریخ ۱۳ تیرماه ۱۳۳۰ (۵ ژوئیه ۱۹۵۱) با تقاضای دولت انگلیس (خواهان) موافقت نمود و قرارى مبنی بر اتخاذ تدابیر موقت صادر کرد. اهم تدابیر مورد نظر دیوان به شرح زیر بود:

اولاً: طرفین دعوی باید از هر اقدامی که ممکن است اجرای رأی نهایی دیوان را مشکل سازد و موجب تضییع حق طرفی گردد که رأی به نفع او صادر می‌شود خودداری کنند.

ثانیاً: طرفین باید از هر اقدامی که موجب تشدید اختلاف موجود باشد پرهیزند.

ثالثاً: عملیات بازرگانی و صنعتی کمپانی باید به همان نحو که قبل از اول ۱۹۵۱ (تاریخ تصویب قانون خلغید) معمول بود، جریان یابد.

رابعاً: طرفین باید هیئت نظارتی تشکیل دهند که هر کدام از دو طرف دو نماینده در آن داشته باشد و نفر پنجم را با توافق از اتباع کشور ثالث معین کنند و تمام درآمد نفت زیر نظر این هیئت در بانک‌ها تودیع شود تا آنگاه که دیوان رأی نهایی خود را صادر کند.

پاسخ منفی ایران

متن قرار دیوان به وزیر مختار ایران در لاهه تسلیم شد. دولت ایران ظرف پنج روز (۱۸ تیرماه ۱۳۳۰) به دبیر کل سازمان ملل متحد نوشت که قرار دیوان را با حاکمیت ملی خود منافی می‌داند و چون دیوان از جاده عدالت خارج شده و اعتماد عمومی را نسبت به خود متزلزل ساخته، دولت ایران از این تاریخ، اعلامیه ۲۰ سال قبل خود (۱۲ اکتبر ۱۹۳۰) را راجع به قبول قضاوت اجباری دیوان پس می‌گیرد.^{۱۵}

خوانندگان مجله "به‌هنگام" تصدیق خواهند کرد که دولت وقت چقدر با سرعت و به طور مؤثر عمل کرده است. ناگفته نماند در آن زمان هم بسیاری از افراد منفی‌باف و خودفروخته در داخل کشور و تعدادی از چهره‌های حقوقی خارجی طرفدار انگلستان در خارج، به دولت ایران فشار می‌آوردند که با دیوان بین‌المللی همکاری کرده و با انتخاب وکیل در جلسات دیوان شرکت کند و موعد رسیدگی را به عقب بیندازد. این قاطعیت و سلامت دولتمردان کشور ما بوده است که در گرداب تمامی فشارهای فوق توانسته بودند مواضع مشخصی را اتخاذ کرده و با شهامت پیش ببرند.

پافشاری دولت

بریتانیا همه امید خود را در آن بسته بود که با در دست داشتن قرار دیوان بین‌المللی لاهه بتواند از اجرای قانون ملی شدن نفت جلوگیری کند و آب رفته را به جوی باز آورد. موريس وزير خارجه انگلستان پس از صدور قرار دیوان لاهه بی‌درنگ نامه‌ای به همتای آمریکایی خود نوشت و از او خواست تا دولت آمریکا نفوذ خود را در پیشبرد نقشه انگلستان به کار گیرد و دکتر مصدق را به اجرای قرار دیوان وادار کند. آمریکا نیز کوتاهی نکرده و حداکثر کاری را که می‌شد انجام داد. قرار دیوان در پنجم ژوئن ۱۹۵۱ صادر شده بود، درخواست موريس در هفتم ژوئن نوشته شده بود و درست در نهم ژوئن نامه‌ای به امضاء ترومن رئیس‌جمهور وقت آمریکا برای دولت ایران فرستاده شد. ترومن در این نامه کوشیده بود تا دکتر مصدق را به قبول قرار دیوان متقاعد سازد. سفیر آمریکا در ایران نیز از اصرار و تأکید برای قبولاندن توصیه رئیس‌جمهور آمریکا فروگذار نکرد اما دولت ایران با زیرکی و هوشیاری از دام جست و گفت متأسفانه پیام ترومن دیر به دست ما رسیده و کار از کار گذشته است. تصمیم درباره رد قرار دیوان لاهه در جلسه رسمی هیئت دولت اتخاذ شده و هم اکنون دستور ابلاغ و اعلام آن نیز صادر شده است.

خوانندگان مجله "به‌هنگام" به مدیریت زمان توسط دولت و استفاده به جا از اهرم‌های قانونی توجه کنند و اطمینان داشته باشند در آن زمان، گذشته از فشارهای خارجی، برخی از مشاوران داخلی دکتر مصدق هم او را به پذیرفتن قرار موقت دیوان لاهه ترغیب می‌کردند و در افتادن با دیوان بین‌المللی را به مصلحت ندانسته و اقدامات دولت وقت را بسیار نسنجیده و نابجا تلقی می‌کردند.

حضور فعال ایران در شورای امنیت

دولت انگلستان در تاریخ پنج مهرماه ۱۳۳۰ (یعنی ظرف حدود ۵۰ روز) به شورای امنیت سازمان ملل متحد از ایران شکایت کرد و آن شورا تصمیم



به حکم قانون گردن نهند.^{۱۸}

جالب اینجاست که رئیس دولت ایران برای آنکه مجبور نباشد به ملاقات اشخاص ریز و درشت آمریکایی و انگلیسی برود مریض می‌شد و در بیمارستان معروف نیویورک خود را بستری می‌کرد تا دیگران مجبور شوند به ملاقات او بروند.

رابطین انگلیسی و آمریکایی با علم کردن آثار طرح موضوع ایران در جلسه شورای امنیت، سعی می‌کردند با لحن قاطع و شدیدی در بیانات خود دکتر مصدق را وادار کنند تا قبل از جلسه رسمی شورای امنیت با انگلیسی‌ها کنار آمده و توافق کند. دکتر مصدق در تقابل با این تحرکات می‌گفت: در هر حال دفاع محکمی در برابر انگلستان در جلسه شورای امنیت خواهیم کرد و مطمئن هستیم اگر انگلیس خواسته‌های ایران مبتنی بر چهار موضع اتخاذ شده قبل از ترک تهران را نپذیرد، بیانات وی در جلسه برای همیشه باب مذاکره را خواهد بست.

مأموران عالی‌رتبه آمریکایی سعی می‌کردند به رئیس دولت ایران بفهمانند مسئله دانش فنی و تکنولوژی از یک سو و زنجیره عرضه و فروش نفت از سوی دیگر چیزی نیست که ایران بتواند بدون اتکاء به کارشناسان انگلیسی صنعت نفت خود را اداره کند. دکتر مصدق در مقابل می‌گفت نه تنها ما می‌توانیم این کار را بکنیم بلکه اگر کم و کسری داشتیم از کارشناسان هلندی استفاده می‌کنیم. نفت را هم با اندکی پایین آوردن قیمت قادریم صادر کنیم.

نماینده آمریکا (مک گی) که جوان هوشیار، زیرک و حاضر جوابی بود و به اطلاعات خود در زمینه صنعت تجارت نفت می‌بالید بر آن بود که با رخنه کردن در دل دکتر مصدق او را رام خویش کند و از اهرم همکاری آمریکا و انگلیس در شورای امنیت جهت صدور قطعنامه علیه ایران استفاده‌های زیادی می‌کرد. در مقابل برخورد بسیار اصولی و بر مبنای صداقت و روشن بینی پیرمردی که نمایندگی ایران را به عهده داشت، مک گی را زمین گیر کرده بود. با اندکی ژرف بینی معلوم می‌شود که آمریکا از یک سو در رقابت با انگلستان تلاش داشت وارد صنعت نفت ایران شود و از این بازار نیز نصیبی برده باشد از سوی دیگر نگران ایران بودند که با ملی کردن صنعت نفت خود به درآمدی بیشتر از ۱۶ درصد قرارداد داری برسد و از مبنای ۵۰-۵۰ آمریکا در استحصال و فروش نفت عربستان سعودی بالاتر برود و به این ترتیب ملل دیگر در این منطقه نفت خیز به فکر ملی کردن نفت خود بیفتند، بنابراین تمامی تلاش‌های پیدا و پنهان این دو یار قدیمی (آمریکا و انگلیس) و طمع‌ی که شوروی به نفت شمال ایران به همان فرمول ۵۰-۵۰ داشت باعث شده بود غالب اعضاء شورای امنیت سازمان ملل علیه ایران دست به یکی کرده و ایران را در فشار بگذارند. ریشه تمامی این فشارها هم مالی بوده و به برداشت بیشتر از منابع نفت و گاز ایران ختم می‌شد و به عبارت دیگر "حفظ منافع" برای آنها مطرح بود و هست؛ مهم نیست مردم این کشورها چه فکر می‌کنند یا چه دولتی در این کشورها (مردمی یا دیکتاتوری) بر سر کار باشد. مهم آن است که دولت حاکم مأموریت خود را که حفظ منافع ابرقدرت‌ها باشد را خوب انجام دهد.

در مقابل ایران به ذکر مثال‌هایی از سه کشور مکزیک، کلمبیا و ونزوئلا دنبال آن بود که تسلط کامل بر منابع و صنعت نفت خود داشته باشد.

سخنرانی مؤثر

جلسه شورای امنیت سازمان ملل روز سه‌شنبه ۲۳ مهرماه ۱۳۳۰ تشکیل شد و تا چهار روز ادامه یافت. دکتر مصدق بیانات خود را همان روز اول آغاز کرد و پس از نقل تاریخچه‌ای از تعدیات کمپانی و ماجرابی که به ملی کردن صنعت نفت انجامید از شکایت انگلیس به دیوان دادگستری بین‌المللی لاهه یاد کرد و بر عدم صلاحیت دیوان در رسیدگی به آن شکایت تأکید کرد ولی گفت که ایران راجع به دو مسئله فروش نفت و غرامت همچنان آماده مذاکره است. دکتر مصدق، کوشش انگلستان در کشاندن اختلاف به شورای امنیت را

گرفت در تاریخ ۲۲ مهرماه ۱۳۳۰ (یعنی کمتر از سه هفته) به این شکایت رسیدگی کند. اکثریت اعضاء به صلاحیت شورا رأی دادند و شکایت انگلستان در دستور کار قرار گرفت. دکتر علیقلی اردلان نماینده ایران در سازمان ملل با اعلام این مطلب که نخست وزیر ایران شخصا برای دفاع در جلسه شورا به نیویورک خواهد آمد تقاضای چند روز مهلت داد.

دکتر مصدق در تاریخ ۱۴ مهرماه از تهران حرکت کرد و فردای آن روز به نیویورک وارد شد. چهار نفر از اعضاء کمیسیون مختلف نفت مجلس (دکتر شایگان، دکتر متین دفتری، الهیار صالح و مرتضی قلی بیات)، وزیر فرهنگ (دکتر کریم سنجابی)، وزیر راه (جواد بوشهری)، معاون سیاسی و پارلمانی نخست وزیر (دکتر حسین فاطمی)، وزیر مختار ایران در هلند (حسین نواب) و تعدادی افراد دیگر شامل مترجمان، مسئولان تبلیغات، نخست وزیر ایران را همراهی می‌کردند. مخالفان داخلی از فرصت استفاده کرده و شروع کردند به سم‌پاشی و می‌گفتند چرا نخست وزیر فلانی را با خود نبرد؟ و جلوی فلانی می‌گفتند حتما شما مورد اعتماد دولت نبودید که شما را همراه نبردند، یعنی برای ضربه‌زدن به روحیه هیئت اعزامی به نیویورک، از هر فرصتی استفاده می‌کردند.

شوروی هم از سوی دیگر مشغول تاخت و تاز بود و با بهره‌گیری از حزب توده از هیچ تلاشی در جهت تضعیف دولت کوتاهی نمی‌کرد. مستندات و شواهد زیادی وجود دارد که سران حزب توده دکتر مصدق را عامل امپریالیست معرفی کرده و قوای حاکم در کشور را خودفروخته، مأمور خارجی و جاسوس اعلام می‌کردند. البته فشارهای مالی ناشی از عدم صدور نفت و قطع همان اندک درآمد کمپانی به دولت ایران باعث شده بود که ناراضی‌های عمومی زیاد شده باشد و این گونه حرف‌ها در بین بعضی از افراد و محافل طرفدار پیدا کرده باشد. دولت ایران با استفاده به جا و به موقع از رسانه‌های گروهی قبل از سفر به نیویورک چهار موضع منطقی زیر را اتخاذ کرد:

اولاً: ایران حاضر است غرامت بپردازد. مطالبات ایران از کمپانی از مبلغ غرامت کم شود و آنچه باقی بماند ایران از محل دارایی‌های ارزی خود می‌پردازد.^{۱۹}
ثانیاً: ایران هرگز اجازه نخواهد داد که هیچ شرکت خارجی اداره عملیات را بر این مبنا که در عواید نفت حقی دارد بر عهده بگیرد. گذشته ثابت کرده است خارجیان از این مسیر به وسوسه افتاده و در امور داخلی کشور دخالت می‌کنند.
ثالثاً: ایران اجازه نخواهد داد که اداره صنعت نفت، حتی براساس قرارداد خرید خدمت به یک شرکت انگلیسی واگذار شود.

رابعاً: ایران می‌خواهد کارشناسان خارجی با هر ملیتی در صنعت نفت ایران برحسب احتیاج فعالیت کنند ولی آنها حقوق بگیر شرکت ملی نفت ایران باشند.

استفاده ابزاری از شورای امنیت

مواضع نماینده انگلستان در شورای امنیت این بود که بریتانیا شکایت به شورا را جایگزین توسل به زور کرده است.^{۱۷} دو راهکار بیشتر وجود ندارد یا باید از راه اعمال زور وارد شد و یا باید طرفین

خود برسد. به این لحاظ دکتر مصدق و هیئت نمایندگی ایران از حضور در آخرین جلسه شورا که تصمیم بالا را اتخاذ کرده بودند خودداری و اعلام کردند ایران از شورا، توصیه و اندرز قبول نمی‌کند.

علی‌رغم تمامی فشارهای داخلی و جاسوسان اجنبی و احزاب و جناح‌های مخربی که موفقیت خود را از طریق ضربه‌زدن به منافع ملی و مردم تأمین می‌کنند، جلسه شورای امنیت صحنه‌ای بود که ایران نقش خود را با مهارت تمام به انجام رسانید و دکتر مصدق به یک ستاره تلویزیونی و رسانه‌های گروهی جهان تبدیل شد.

نظر سفارت انگلیس در ایران آن بود که دکتر مصدق دست خالی به ایران بازگردد، موفقیت او تضعیف شود و شاه و مجلس بتوانند او را برکنار کنند تا دولت دلخواه خود را بر سر کار آورد. انگلیسی‌ها می‌گفتند مصدق با استفاده از مهارت سیاسی و روش عوام‌فریبانه خود می‌تواند بر مخالفان فائق آید مگر برخی از هواداران او در نهضت ملی کردن نفت از او جدا شوند، جریان‌های چپ او را بی‌آبرو و نوکر امپریالیست معرفی کرده و شاه در این بین بتواند ضربه مهلک را وارد سازد. انگلیسی‌ها دخالت در انتخابات مجلس را اهرم لازم دیگر تلقی می‌کردند و معتقد بودند تقلب در انتخابات ایران همیشه معمول و متداول بوده است.

استفاده ایران از هر فرصت

در ایامی که دکتر مصدق در آمریکا بود روزی رابرت گارنر معاون بانک بین‌المللی عمران و توسعه همراه سفیر پاکستان در واشنگتن به دیدن مصدق رفت و گفت در صورتی که هر دو دولت ایران و انگلیس مایل باشند بانک می‌تواند به طور موقت اداره صنعت نفت ایران را به عهده بگیرد. فکر مداخله بانک در این امر ظاهراً از سوی وزارت امور خارجه آمریکا تلقین شده بود.

خطوط اساسی راه‌حلی که طرح‌ریزی شده بود به شرح زیر بود:

اولاً: بانک ترتیبات لازم برای انجام عملیات در مناطق نفت‌خیز و پالایشگاه را خواهد داد. عملیات را یک گروه آمریکایی و یا هلندی (و نه انگلیسی) بر عهده خواهد داشت.

ثانیاً: نفت از همان طریق شبکه حمل و نقل و توزیع شرکت نفت انگلیس و ایران به بازارهای دنیا جریان خواهد یافت.

ثالثاً: بانک نفت را با تخفیفی معادل ثلث قیمت به شرکت نفت انگلیس و ایران تحویل خواهد داد و درآمد باقی‌مانده براساس ۵۰-۵۰ بین بانک و دولت

نکوهید و گفت بهانه به مخاطره افتادن صلح و امنیت جهانی یاوه‌ای بیش نیست. ایران هیچ کاری که صلح دنیا را به مخاطره اندازد نکرده است و برعکس این بریتانیاست که قصد مداخله مسلحانه در ایران را دارد.

اختلاف ایران با یک شرکت بازرگانی ربطی به دولت بریتانیا ندارد و رسیدگی به آن اختلاف منحصر در صلاحیت محاکم قضایی ایران است. بریتانیا باید بداند که شرکت سابق نفت انگلیس و ایران دیگر جایی در ایران ندارد و نمی‌تواند تحت هیچ عنوان به این کشور باز گردد.

ایران حاضر است که از کارشناسان خارجی استفاده کرده و نفت خود را در اختیار بازارهای جهانی بگذارد اما حاضر نیست که اختیار خود را به دست کشورهای خارجی بدهد. نماینده انگلستان چنان از سخاوت و خیرخواهی شرکت نفت انگلیس و ایران سخن می‌گوید که گویی این شرکت یک مؤسسه خیریه بوده و ایران در برابر آن نمک ناشناسی کرده است و حال آنکه منافع شرکت مذکور از نفت ایران تنها در سال ۱۹۵۰ بیش از تمام درآمدی بوده که در طول مدت نیم قرن گذشته نصیب ایران شده است.

ایجاد اختلاف در بین اعضاء شورای امنیت

دفاع جانانه ایران در شورای امنیت سازمان ملل باعث شد نمایندگان دولت‌های هندوستان و یوگسلاوی پیشنهاد اصلاحیه کردند؛ به این منظور که نام دیوان دادگستری بین‌المللی از قطعنامه مورد بحث شورا حذف شود. نماینده آمریکا این اصلاحیه را پذیرفت و گفت آنچه مسلم است اختلافی در میان ایران و انگلستان وجود دارد و شورا باید به این اختلاف رسیدگی کند. نماینده انگلستان هم اصلاحیه را پذیرفت اما نماینده دولت چین قبول اصل ملی شدن نفت از سوی انگلستان را یک نوع ظاهرسازی خواند و گفت اگر انگلستان این اصل را قبول دارد چرا به مقتضیات آن تن نمی‌دهد؟ به نظر من زمان آن که صنعت نفت ایران در اختیار یک شرکت یا دولت خارجی بود به سرآمده است.

نماینده شوروی هم با چین هم‌آواز شد. نماینده فرانسه که وضع را چنان دید به کمک هم‌پیمانان خود شتافت و پیشنهاد تازه‌ای مطرح کرد و خواستار مسکوت ماندن شکایت بریتانیا شد تا آنگاه که دیوان دادگستری بین‌المللی لاهه در خصوص صلاحیت خود تصمیم بگیرد. این پیشنهاد با اکثریت آرا تصویب شد.

اگر چه شورای امنیت سازمان ملل با دفاع جانانه نماینده ایران نتوانست تصمیم علیه ایران بگیرد ولی پیچ و خم‌های دالان‌های شورا نگذاشت ایران به هدف



حمل محصولات نفتی با کاروان شتر از روی پل رودخانه بهمنشیر - آبادان

ایران تقسیم خواهد شد. بانک از ۵۰ درصد سهم خود هزینه‌های سرمایه‌گذاری و عملیاتی را برداشت خواهد کرد و بقیه آن را برای تأمین غرامت کنار خواهد گذاشت.^{۱۹}

اگر چه این طرح سه مخالف داشت. اولاً بریتانیا رضایت نمی‌داد که اتباع آن کشور را در عملیات راه ندهند. ثانیاً محدود کردن تخفیف به یک سوم قیمت سبب می‌شد درآمد ایران از فرمول ۵۰-۵۰ رایج در کشورهای دیگر خاورمیانه بیشتر شود و در نتیجه آمریکا با آن مخالف بود. ثالثاً استفاده از شبکه توزیع شرکت نفت انگلیس و ایران باعث می‌شد دکتر مصدق با آن موافق نباشد و به همین دلیل انگلیسی‌ها و آمریکایی‌ها نگذاشتند اجرا شود. به خصوص که مایل بودند دولت ایران ناکام باقی بماند و در داخل کشور با مخالفت بیشتری مواجه شده و بر کنار شود ولی اطلاعات جالبی توسط نمایندگان بانک بین‌المللی به جهانیان داده شد که به نقل آن می‌پردازیم.

در ۱۲ ژانویه ۱۹۵۲ نمایندگان بانک از مسافرت جنوب ایران به تهران بازگشته و حاصل مطالعات خود را به شرح زیر اعلام می‌دارند:

اولاً: ملی شدن نفت در ایران یک امر تمام شده و غیرقابل برگشت تلقی می‌شود.

ثانیاً: نه مصدق و نه هیچ حکومت دیگری که به جای او بیاید اجازه نخواهد داد که شرکت نفت انگلیس و ایران یا کارشناسان انگلیسی به ایران بازگردند.

ثالثاً: تأسیسات آبادان و مناطق نفت‌خیز به صورتی رضایت‌بخش حفظ شده است. با استخدام ۵۰۰ نفر کارشناسان خارجی می‌توان عملیات را در همان سطح

ایران بر خلاف هندوستان و کشورهای عربی - شاید به علت موقعیت ژئوپولیتیک خاص خود- هیچ‌گاه به صورت مستعمره بریتانیا در نیامد. نفوذ بریتانیا در این کشور هر چه هم عمیق و ریشه‌دار بود همیشه در معرض مقاومت و مخالفت قرار داشت.

پیش از ملی شدن بلکه بهتر از آن اداره کرد.

رابعاً: ایرانیان می‌توانند بدون کمک خارجی تا سطح ۲۵ میلیون تن نفت در سال نفت خام تولید کنند و نیز می‌توانند عملیات تصفیه را تا سطح پنج میلیون تن در سال بر عهده بگیرند.

در بخش بعدی این مقاله ملاحظه خواهید کرد که ایران به سهم ۱۶ درصدی حق الامتیاز که می‌گفت کم است اعتراض داشت که اولاً باید افزایش یابد و ثانیاً تماماً پرداخت شود نه اینکه ۳ درصد آن را انگلیسی‌ها به بهانه‌های مختلف پرداخت نکنند. لذا با ملی کردن صنعت نفت در نظر داشت این سهم بالای ۵۰ درصد شود. البته کارشکنی‌های آمریکا و انگلیس کار را به جایی رساند که دولت ایران در اجرای طرح موفق نشود؛ مسائل مالی عدیده‌ای در داخل کشور پدیدار گردد؛ بالاخره حکومت کودتا با اختیارات زیاد حاکم شود و در نهایت در پوشش مردم‌فریبی چون کنسرسیوم سهمی که به ایران پرداخت می‌شد کمتر از ۶ درصد باشد.

البته وضع موجود کشور ما بعد از گذشت ۳۲ سال از انقلاب اسلامی حاکی از ادامه وضع مشابه قبل از انقلاب است. قطر از سال ۱۹۹۷ با ظرفیت کامل از مخزن مشترک گاز ایران و قطر در حال بهره‌برداری است. اگر به آبادانی این شیخ‌نشین کوچک توجه کنید ظرف ۱۵ سال گذشته وضعیت کشور خود را به سطح بالاترین ایالت آمریکا از نظر رفاه رسانده است. یعنی از سال ۱۹۹۷ لیوان شربتی را با دو لوله مکشی ایرانی‌ها و قطری‌ها داده‌اند. طرف ایرانی به دلایل مسائل داخلی و با سر و کله زدن‌های جناحی و تصفیه حساب‌های شخصی بر سر منافع نتوانسته است نوشابه را بمکد اما طرف قطری ۱۵ سال است با سرعت نه تنها سهم خود را بلکه سهم طرف ایرانی را دارد تخلیه می‌کند. در عسلویه حداقل به ۲۳ دستگاه RIG احتیاج داریم تا بتوانیم به ظرفیت کامل بهره‌برداری برسیم. این تعداد RIG در شرایط فعلی کشور حداقل ۲۰ سال طول می‌کشد که تأمین شود آن هم از سازنده‌های چینی و نه اروپایی. عین این وضعیت را در مخازن مشترک با امارات متحده عربی، بحرین، عمان، کویت، آذربایجان و عراق داریم که طرف‌های دیگر به سرعت در حال استخراج و اکتشاف هستند؛ ولی در ایران اصلاً اولویتی در جهت بهره‌برداری سریع از مخازن مشترک با همسایگان تعریف و اجرا نشده است.

مشقتهای ایران

در هر صورت دعوی انگلستان به رغم آنکه ایران از اجرای قرار تأمین سرباز زده بود همچنان در دستور کار دیوان بود که باید رسیدگی شود. در طول چند ماهی که شورای امنیت سازمان ملل متحد به شکایت دولت انگلستان را رسیدگی می‌کرد به این مسئله برخورد که تکلیف حقوقی اختلاف طرفین هنوز معلوم نشده است و به استناد آن تصمیم گرفت که شکایت انگلستان تا اعلام رأی دیوان دادگستری بین‌المللی مسکوت بماند.

دیوان با توجه به ایرادی که ایران در زمینه صلاحیت مطرح کرده بود نخست به انگلستان اخطار کرد تا دلایل و مستندات خود را در رد آن ایراد و اثبات صلاحیت دیوان تا آخر مارس ۱۹۵۲ تسلیم کند. دکتر مصدق با توجه به اهمیت موضوع حسین نواب، سفیر ایران در لاهه را مأمور کرد که با همکاری جلال عبده (معاون هیئت نمایندگی ایران در سازمان ملل متحد) یک متخصص و صاحب نظر معتبر در حقوق بین‌الملل را به عنوان وکیل ایران برگزیند تا وظیفه تهیه لایحه و دفاع در برابر دیوان را بر عهده بگیرد.

حقوقدانانی چون پیرکوت و دولا پرادل که شهرت جهانی داشتند به هیچ قیمتی حاضر نبودند وکالت ایران را در دادگاه به عهده بگیرند و از ایران دفاع کنند. بر فرض هم که قبول می‌کردند حق‌الوکاله آنها رقمی در حدود ۳۰۰ هزار فرانک بود که ایران در آن موقع در تنگنای بی‌پولی قرار داشت و توانایی پرداخت نداشت.

پروفسور سوزرهال که استاد راهنمای دکتر مصدق در دانشگاه بود حاضر شد در ازای ۳۰۰ هزار فرانک فقط لایحه‌ای بنویسد بدون اینکه در دادگاه حاضر شود. نواب و عبده به سراغ پروفسور ژرژ سل استاد نامدار حقوق بین‌الملل

در فرانسه رفتند و لایحه ایران که به وسیله او تهیه شد با امضای نواب در دفتر دیوان ثبت گردید. سل از شرکت در جلسات رسیدگی دیوان و تصدی مدافعات بر حسب توصیه دولت فرانسه در اثر اعمال نفوذ دولت انگلستان خودداری کرد.

نواب به ناچار نزد پروفیسور رولن از استادان نامدار بلژیک رفت. پروفیسور رولن در ازای خدمات خود به دریافت دستمزد ناچیزی به مبلغ ۱۵۰۰ لیره قناعت کرد اما چک دولت ایران که بر عهده یکی از بانکهای انگلیس بود برگشت خورد. دولت انگلیس از تمامی جوانب برای ناکام کردن ایران استفاده کرده و وجوه ایران را در بانکهای انگلستان بلوکه کرده بود. نواب وزیر مختار ایران در هلند چک دیگری از حساب شخصی پسر خود به رولن داد.

جلسه رسیدگی دیوان در تاریخ ۱۹ خردادماه ۱۳۳۱ (۹ ژوئن ۱۹۵۲) تشکیل شد. دکتر مصدق از هفت خردادماه به لاهه رفته بود. در میان همراهان مصدق علاوه بر چند روزنامه‌نویس، خبرنگار و عکاس عده‌ای از مشاوران او مانند مهندس کاظم حسینی، الهیار صالح، دکتر کریم سنجابی، دکتر مظفر بقایی، دکتر محمدحسین علی‌آبادی، حسن صدر، عبدالحسین دانشور و عیسی سپهبدی بودند. دکتر مصدق بر آن بود که حسین مکی، احمد متین دفتری، دیوان بیگی، نقدی و لسانی را نیز با خود ببرد. اما حسین مکی به عضویت متین دفتری در هیئت اعزامی ایران معترض بود. آن چهار نفر بقیه هم که عضو مجلس سنا بودند اجازه آن مجلس را به عنوان یک مأموریت دولتی گرفته بودند و حال آنکه دکتر مصدق اصرار داشت که آنان سمت دولتی ندارند و تنها به عنوان مشاور نخست‌وزیر به لاهه می‌روند. این اختلاف نظرها به آنجا کشید که عملاً هیچ یک از پنج نفر نتوانستند همراه دکتر مصدق باشند. علی شایگان هم که جایش در هیئت اعزامی خالی دیده می‌شد از چندی پیش سرسنگینی می‌کرد و خود را کنار می‌کشید. بنابراین شایگان نه خود حاضر شده بود که به لاهه برود و نه چیزی نوشته بود که در مدافعات شفاهی از آن استفاده شود. البته غیبت دکتر شایگان بیش از چند روز طول نکشید و او پیش از افتتاح جلسات رسیدگی دیوان به لاهه رسید.

پروفیسور رولن پیشنهاد چگونگی اظهارنظرهای مختلف جهت ترسیم خطوط دفاعی ایران را تهیه کرد و به تصویب دکتر مصدق و هیئت اعزامی رسید. اما در داخل این چارچوب دو مطلب دیگر هنوز باقی بود که ادامه بحث‌ها و مشاورت‌ها را لازم می‌آورد. یکی تهیه متن مطالبی که باید توسط شخص مصدق در جلسه اول خوانده می‌شد و دیگری تعیین یک نفر قاضی اختصاصی از طرف ایران که باید در امر رسیدگی با ۱۵ نفر قاضی دیگر دیوان مشارکت کند.

دکتر مصدق روی هم رفته از کار همراهان و مشاوران خود راضی نبود. بیشتر اعضاء هیئت نمایندگی ایران سیاهی‌لشکر بودند. به استثنای نواب، صالح و حسینی بقیه دنبال گردش و تفریح و کارهای خصوصی می‌رفتند. حتی بعضی اوقات جمع‌آوری آنان در محل اقامت دکتر مصدق که هتل متوسطی بود با اشکال مواجه می‌شد. نصراله انتظام سفیر ایران از آمریکا آمده بود و به همراهان دکتر مصدق ملحق شده بود. اما آنان او را از خود نمی‌دانستند و به چشم بیگانه به وی می‌نگریستند. حالت چشم انتظام حاکی از نوعی خودپسندی و ریاست‌مابی خاص بود.

جالب است خوانندگان مجله "بهنگام" بدانند که دکتر مصدق همواره بیم آن را داشت که در بین هیئت ایرانی جاسوسانی برای آمریکا و انگلستان وجود داشته باشند. در جلسه‌ای که قرار بود هیئت ایرانی با رئیس جمهور آمریکا (ترومن) داشته باشد دکتر مصدق ناگهان عقب‌گرد می‌کند و با تعارف به وزیر خارجه و مترجم کاخ سفید با چابکی تمام در ورودی را می‌بندد و به این وسیله سفیر ایران (انتظام) را پشت در باقی می‌گذارد.

انتظام که نخست ناراحت شده بود به دیگر اعضاء هیئت ایرانی اتاق انتظار می‌پیوندد در حالی که بغض‌گلویش را گرفته بود و می‌گفت اگر مرا نمی‌خواهند و به من اعتماد ندارند عوضم کنند.

دل‌آزردگی دکتر مصدق از بی‌دردی و کم‌کاری یاران همچنان ادامه یافت. او با همه علاقه‌ای که به مدارا با دوستان داشت گاهی لب به شکایت می‌گشود. می‌گفت ببینید آقایان صبر نکردند که وقت بحث خودمان را تعیین کنیم و



دولت مردان انگلیس که در قلمروهای مجاور ایران ارباب مطلق و صاحب بلامنازع امرونی بودند در ایران با مردمی مغرور و پسرکش و رام‌نشدنی مواجه می‌شدند و طبعاً از برخورد با آنان احساس رضایت و راحتی نمی‌کردند.

در نتیجه آگاهی مردم ایران و هدایت رهبران مذهبی متعهد و دولت وقت اصل ملی شدن صنعت نفت از تصویب هر دو مجلس شورا و سنا گذشت.

برای استفاده از هوای خوب گردش رفتند.

هنگام بازگشت به ایران، بقایی که می‌گفت اضافه بار ندارم ۵۸ کیلو، سپهبدی ۳۳ کیلو، دو نفر روزنامه‌نگار ۳۷/۵ کیلو، دانش‌پور ۵۴ کیلو اضافه بار داشتند. تازه بقایی یک چمدان سنگین را به عنوان دستی معرفی کرد و مانع توزین شد که وزنی معادل ۴۲/۵ کیلو داشت.

مقدمات شرکت در دیوان لاهه

رولن پیش‌نویس نطق مصدق را با استفاده از متون متن دفتری، سنجابی و صدر تهیه کرد و مقدمه‌ای برای آن در نظر گرفت که به نوعی نطق سیاسی بود. تعیین یک نفر قاضی از سوی ایران خیلی وقت گرفت. در نهایت دو نفر یعنی کریم سنجابی و شایگان انتخاب شدند، مصدق نمی‌خواست شخصا طرف کسی را بگیرد و گفت اگر آقایان انتخاب نکنند او به قرعه متوسل خواهد شد. سرانجام ساعت ۹ شب ۱۳ خردادماه ۱۳۳۱ رأی مخفی گرفتند و کریم سنجابی با اکثریت پنج رأی در برابر دو رأی به این سمت انتخاب شد.

جلسات دیوان دادگستری بین‌المللی از ۱۹ خرداد تا دو تیرماه ۱۳۳۱ طول کشید. در ابتدای جلسه اول خلاصه درخواست بریتانیا مبنی بر قبول صلاحیت دیوان و رد ایرادات ایران قرائت شد. در رسیدگی‌های دیوان رسم است که هر یک از دو طرف دعوی یک نفر نماینده رسمی به عنوان عامل تعیین کنند. حسین نواب وزیر مختار ایران در لاهه به این سمت معین شده بود. نواب هیئت نمایندگی ایران را که دکتر مصدق در رأس آن قرار داشت معرفی کرد. نصراله انتظام سفیر کبیر ایران در آمریکا، الهیار صالح، علی شایگان، مظفر بقایی، کاظم حسینی، محمدحسین علی‌آبادی عضویت هیئت ایرانی را داشتند. وظیفه دفاع بر عهده هانری رولن استاد حقوق بین‌الملل در دانشگاه بروکسل و رئیس سابق مجلس سنای بلژیک بود. مارسل سلوزینی یکی از وکلای دادگستری بلژیک نیز به رولن کمک می‌کرد.

بریتانیا سر اریک بکت مشاور حقوقی وزارت خارجه را به سمت عامل تعیین کرده بود و هیئت نمایندگی آن کشور عبارت بودند از سر لیونل هیلد دادستان کل که همراه سر اریک بکت نقش دفاع را بر عهده داشت. پروفیسور والدک استاد حقوق بین‌الملل در دانشگاه آکسفورد و دو نفر دیگر از مشاوران حقوقی و دو نفر کارشناس فنی نیز در جزو هیئت بریتانیایی بودند.

دیوان دادگستری بین‌المللی لاهه در سال ۱۹۲۱ ایجاد شد و قرار شد صلاحیت آن بر اساس معامله متقابل در رسیدگی به اختلافاتی که میان دولت‌های جهان رخ می‌دهد به رسمیت شناخته شود. این شناسایی بر وفق اعلامیه‌هایی صورت می‌گرفت که داوطلبانه از سوی دولت‌ها انتشار می‌یافت. به عبارت روشن‌تر، دو دولت که هر دو داوطلبانه صلاحیت دیوان را پذیرفته بودند متعهد و ملزم می‌شدند که اگر اختلافاتی پیدا کنند و یکی از آنها با مراجعه به دیوان در مقام اقامه دعوی برآید دیوان حق رسیدگی به آن اختلاف را داشته باشد و این معنی به زبان حقوقی "شناسایی صلاحیت اجباری دیوان" نامیده می‌شود.

ایران در سال ۱۹۳۲ و بریتانیا در سال ۱۹۴۰ چنین صلاحیتی را برای دیوان شناخته بودند. بنابراین بریتانیا معتقد بود که ایران باید به رسیدگی دیوان در اختلاف نفت تن در دهد و حکمی را که صادر می‌شود گردن نهد.

ایران می‌گفت: صلاحیتی که برای دیوان شناخته محدود به اختلافات ناشی از عهدنامه‌هایی است که از سال ۱۹۳۲ به بعد به امضای این کشور رسیده باشد. دعوی کنونی بریتانیا به عهدنامه‌هایی استناد دارد که پیش از آن تاریخ امضاء شده است و آن عهدنامه‌ها ارتباطی به بریتانیا ندارد. بریتانیا به معاهدات ایران با برخی از کشورهای دیگر مانند سوئیس و دانمارک استناد می‌کرد. دولتی که طرف آن معاهدات نبوده است چگونه می‌تواند به مقررات آنها استناد ورزد؟

اما به نظر بریتانیا اولاً صلاحیتی که ایران برای دیوان شناخته بود عمومیت داشت و به دیوان حق می‌داد که به اختلافات ناشی از کلیه عهدنامه‌های ایران رسیدگی کند و اینکه عهدنامه بیش از سال ۱۹۳۲ یا پس از آن تاریخ امضاء شده باشد تفاوتی نمی‌کرد.

ثانیاً بریتانیا و ایران در معاهدات مورخ ۱۸۵۷ و ۱۹۰۳ میان خود شرط ملل

کامل‌الوداد داشتند و بریتانیا مدعی بود که به استناد به این شرط می‌تواند از مقررات معاهداتی که بین ایران و کشورهای دیگر منعقد شده است استفاده کند و این معاهدات ایران را ملتزم می‌کند که حقوق مالکیت اتباع بریتانیا را محترم بدارد و جان و مال آنها را از تعرض مصون دارد.

جلسه دادگاه لاهه

جلسات رسیدگی دیوان با سخنان دکتر مصدق آغاز شد. او البته نمی‌خواست خود را درگیر بحث‌های پیچیده حقوقی کند. آن وظیفه‌ای بود که پروفیسور رولن به شایستگی تمام انجام داد. بحث حقوقی بدون التفات و توجه به واقعیت‌ها و شرایط و احوالی که دعوی در چارچوب آنها واقع شده است به نتیجه مطلوب نمی‌رسد و دکتر مصدق سعی داشت که قضات دیوان را با این چارچوب آشنا گرداند. او بر مظلومیت ایران در برابر زور و فشار و مداخله‌جویی‌های بریتانیا تأکید نهاد و ملی کردن صنعت نفت را تصمیم برخاسته از اراده سیاسی ملت ایران در مقابله با آن تصویر کرد. او به ویژه بر تأثیر روانی سخنان خود در قضاوت دیوان نظر داشت و مواظب بود که رد صلاحیت دیوان از سوی ایران بی‌اعتنایی به قانون و تردید در حرمت و اعتبار و بی‌طرفی دیوان تعبیر نشود و در این زمینه با اشاره به روش تهدید و ارعاب که دولت انگلستان در پیش گرفته بود گفت: «این دولت چتربازان خود را به مجاورت سرحدات ایران و ناوهای جنگی را به نزدیکی آب‌های ساحلی ما فرستاد. سپس دست به کار محاصره اقتصادی شد و خواست این منظور را با فشار اقتصادی و توقیف ارزهایی که در انگلستان داشتیم عملی سازد. در داخل ایران به کمک عمال و ابدای خود دسایسی علیه دولت و نهضت ملی برپا کرد و در امور اقتصادی و مالی و صنعتی ما کارشکنی را تشویق کرد. در خارج تبلیغات به راه انداخت تا در کشورهای دیگر و محافل بین‌المللی موجبات بدنامی ما را فراهم سازد.....» با توجه به آنچه گفته شد از آقایان تمنا دارم که بر این طرز فکر ما خرده نگیرند و اگر ممکن باشد آن را تصدیق کنند و در هر حال لااقل طرز فکر ما را درک کنند. به همین منظور بود که با وجود نقا‌هت و ضعف مزاج که نتیجه کبر سن و

مصایبی است که در راه مبارزه برای آزادی متحمل شده‌ام و با وجود اینکه بار سنگین مسئولیت مرا ناتوان کرده است از راه دور به این دیار آمدم تا با حضور خود حس احترام کامل ملت و دولت ایران را به دستگاه‌های بین‌المللی ثابت کنم و از طرف دیگر به آقایان ثابت کنم که گذشته از ایرادات حقوقی که نسبت به صلاحیت دیوان داریم اخلاقاً و سیاستاً در وضعی واقع شده‌ایم که دیگر نمی‌توانیم موضوع ملی شدن صنعت نفت را مورد بحث قرار دهیم. اصل ملی کردن از حقوق مسلم هر ملتی است که تاکنون بسیاری از دول شرق و غرب از آن استفاده کرده‌اند. اصرار و ادعای انگلستان به اینکه ما را اسیر یک قرارداد حقوقی کند آن هم قراردادی که در بی‌اعتباری آن شک و تردید نیست جای بسی تعجب است. چه علاوه بر اینکه ایران حاضر به پرداخت غرامات شده، دولت انگلیس هم ملی شدن صنایع نفت را در یک سند رسمی که به فرمول هریمن معروف شده و متن آن به استحضار دیوان رسیده است شناخته و مطابق این سند دولت انگلستان به نام خود و به وکالت از طرف شرکت، اصل ملی شدن را که مطابق قانون تمام عملیات اکتشاف، استخراج و بهره‌برداری باید در دست دولت ایران باشد شناخته است.

این شناسایی را سر گلاوین جب نماینده انگلیس هم در جلسه ۱۰ اکتبر ۱۹۵۱ شورای امنیت به مضمون ذیل صریحاً تأیید کرد: «تا آن جا که من از اظهارات دکتر مصدق فهمیدم مثل اینکه می‌خواهند بگویند که دولت انگلستان اصل ملی شدن را قبول ننموده و حال همه می‌دانند که ما آن را قبول کرده‌ایم.» قانون ملی شدن دولت را به طور صریح موظف ساخته که به دعاوی حقه شرکت سابق برسد و در این زمینه لازم می‌دانم توضیح دهم که به موجب همان قانون تا ۲۵ درصد از عواید در صورتی که شرکت آن را تقاضا کند باید در یک بانک مرضی‌الطرفین به ودیعه گذارده شود..... من یقین دارم اگر رسیدگی به اصل موضوع به شما محول شده بود حقانیت ما را تصدیق می‌کردید و پیشنهادهایی که به شرکت ایران و انگلیس داده‌ایم عادلانه تلقی می‌نمودید. ولی به طوری که در ابتدای بیانات خود توضیح دادم این امر به قدری در نظر



ما حیاتی و مقدس است که به هیچ صورت نمی‌توانیم آن را در معرض خطر رسیدگی بیگانه قرار دهیم ولو آنکه این خطر هم صرف تصور باشد.

تصمیم ملی شدن صنعت نفت نتیجه اراده سیاسی یک ملت مستقل و آزاد است و تنها دارم به این نکته توجه فرمایید که درخواست ما از شما این است که به اتکای مقررات منشور ملل متحد از دخالت در موضوع خودداری فرمایید.^{۲۰}

انشاء رای دیوان لاهه

طبیعی بود که پس از بیانیه دکتر مصدق، طرف بریتانیایی نیز احتجاجات حقوقی دقیقی بکند که "به‌هنگام" برای جلوگیری از تطویل کلام از آن صرف نظر می‌کند.^{۲۱}

در این جا به اظهار نظر دیوان پس از استماع دلایل طرفین می‌پردازیم: "عبارت اعلامیه ایران اگر صرفاً براساس قواعد دستور زبان مورد نظر قرار گیرد آن را به هر صورت می‌توان تفسیر کرد اما دیوان نمی‌تواند خود را در چارچوب قواعد دستوری محصور گرداند. بلکه معنی سراسر است و طبیعی اعلامیه را ملاک عمل قرار می‌دهد. در تفسیر عبارت اعلامیه باید نیت آن روز ایران مورد توجه قرار گیرد یعنی باید دید آن روز که ایران این اعلامیه را تصویب کرده چه می‌اندیشیده و چگونه به این موضوع می‌نگریسته است. در آن زمان دولت ایران تازه در مقام الغای رژیم کاپیتولاسیون برآمده بود و خیلی مواظب بود که اختلافات مربوط به معاهدات مبتنی بر کاپیتولاسیون را مشمول قضاوت اجباری یک مرجع خارجی نسازد و بنابراین معقول به نظر نمی‌آید که دولت مزبور در آن شرایط و اوضاع و احوال صلاحیت دیوان را نسبت به معاهدات مقدم بر تاریخ اعلامیه به رسمیت شناخته باشد و متن فارسی قانون مورخ ۱۴ ژوئن ۱۹۳۱ نیز که به موجب آن قوه قانون‌گذاری ایران مفاد اعلامیه را تصویب کرده است مؤید این تفسیر است.

یعنی ایران فقط اختلافات مربوط به معاهداتی را که بعد از تصویب اعلامیه امضاء شده باشد در صلاحیت دیوان قرار داده است.... پس آن قسمت از قراردادهای و معاهدات مورد استناد انگلیس که مقدم بر تاریخ اعلامیه است از جزو مستندات خارج می‌گردد و باقی می‌ماند قراردادهایی که ایران بعد از اعلامیه با قید دولت دیگر امضاء کرده است.

مقاوله‌نامه‌های ایران با دانمارک در سال ۱۹۳۴، با سوئیس در سال ۱۹۳۴ و با ترکیه در سال ۱۹۳۷ که در آن طرفین متعهد شده‌اند جان و مال اتباع یکدیگر را در قلمرو خود مورد حمایت قانونی قرار دهند و با آنها مطابق اصول و موازین حقوق بین‌الملل رفتار کنند، ارتباط مستقیمی به انگلستان ندارد.... دیوان این ادعا را هم که قرارداد امتیاز ۱۳۱۲ واجد دو جنبه است و می‌توان آن را مقاوله‌نامه بین دو دولت به حساب آورد مردود دانست و چنین استدلال کرد: درست است که به دنبال الغای امتیازنامه داری دولت انگلستان در مقام اعتراض برآمد و در دسامبر ۱۹۳۲ به شورای جامعه ملل شکایت کرد و شکایت آن دولت در دستور کار شورا درج شد ولی گزارشگر شورا در فوریه ۱۹۳۳ اطلاع داد که دولت‌های ایران و انگلستان درخواست کرده‌اند که رسیدگی به شکایت مزبور متوقف شود تا ایران و شرکت صاحب امتیاز مذاکره کنند و این تعلیق رسیدگی با حفظ مواضع حقوقی طرفین صورت گرفت و در اکتبر ۱۹۳۳ گزارشگر شورا اطلاع داد که مذاکرات به ثمر رسیده و متن قرارداد تازه را که امضاء شده بود ارائه داد. بنابراین دعوی بین دولت انگلیس و دولت ایران خاتمه پذیرفته است.... از نظر تحلیل حقوقی امتیازی که از سوی دولت ایران به یک کمپانی خارجی اعطاء شده دولت انگلیس سهمی در آن ندارد و طرف قرارداد محسوب نمی‌شود....

.... ایران در برابر انگلستان تنها این تعهد را داشت که با کمپانی انگلیسی مذاکره کند و این تعهد را انجام داده و به نتیجه رسانیده است، بنابراین تعهد دیگر وجود ندارد که انجام آن از ایران خواسته شود.

البته رأی دیوان در همان جلسه صادر نشد پس از چند روز از ۱۴ قاضی ۹ نفر به عدم صلاحیت و پنج نفر به صلاحیت آن رأی دادند و با این تصمیم قرار تأمین صادره دیوان در سال ۱۹۵۱ بی‌اعتبار اعلام شد. ۵ نفر قاضی که علیه

ایران و رأی به صلاحیت دیوان داده بودند ملیت‌های فرانسه، آمریکا، کانادا، برزیل و شیلی را داشتند که به نفع انگلیس رأی داده بودند.

مصدق و همراهان در دوم تیرماه ۱۳۳۱ لاهه را به سوی ایران ترک کردند. در فرودگاه استانبول با آنکه شب از نیمه گذشته بود بیش از ۱۰۰ نفر از ایرانیان گرد آمده بودند تا از هیئت ایرانی در دفاع از حقانیت ایران قدرانی کنند.

اگرچه این پرونده با سرافرازی ایران به اتمام رسید ولی در داخل کشور توطئه‌های زیادی شد تا دکتر مصدق را قبل از رسیدن به ایران از کار برکنار کنند. خوشبختانه موفقیت هیئت ایرانی مانع آن شد که شاه و هم‌دست‌هایش به چنین اقدامی دست بزنند ولی پس از ورود هیئت ایرانی به کشور، انگلستان که از درب بیرون رفته بود از پنجره وارد شد و با کودتا و هم‌دستی شاه، مصدق را بازداشت و خانه‌نشین کرد.

با چاپ مختصر این وقایع قصد مجله "به‌هنگام" این بود که خود را خوب بشناسیم. تنها با شناسایی و معرفی صحیح خود و سپس آگاهی از محیط و عوامل بیرونی است که می‌توانیم حرکت بعدی را انجام دهیم. مجله "به‌هنگام" خود را مدیون آقای محمدعلی موحد می‌داند که با انتشار سوابق مدون مربوطه در دو جلد کتاب "خواب آشفته نفت" این امکان فراهم آورد که به محاصره دریایی ایران در سال ۱۳۳۰ بپردازد.

طرح ملی شدن صنعت نفت در نهم اردیبهشت ماه ۱۳۳۰ به تصویب مجلسین رسید و در دهم اردیبهشت همراه با اصل ملی شدن صنعت نفت که در ۲۴ اسفندماه سال ۱۳۲۹ به تصویب رسیده بود به صورت قانون لازم‌الاجرا درآمد.

به کشتی‌های نفتی خارجی در بندر آبادان دستور داده شد در مقابل نفتی که تحویل می‌گیرند رسیدی به شرح زیر به شرکت ملی نفت ایران ارائه دهند:

رسید بارگیری شرکت ملی نفت ایران

..... تاریخ..... رسید بارگیری فرآورده-
های نفتی شماره..... این جانب.....
ناخدای کشتی..... دارای شناسنامه شماره..... به
موجب بارنامه شماره..... مقدار..... تن تحویل گرفته به مقصد
..... بندر بارگیری کردم.

امضاء و مهر

ناخدای کشتی‌هایی که مواد نفتی را بارگیری می‌کردند در ذیل رسید فوق به دستور انگلیسی‌ها عبارت زیر را اضافه می‌کردند:
این قبض رسید به هیچ وجه دلالت بر ملی شدن نفت ایران و به رسمیت شناختن شرکت ملی نفت ایران نمی‌باشد. تحویل‌گیرنده تعهدی برای پرداخت بهای نفت تحویل شده ندارد.

لذا هیئت مدیره شرکت ملی نفت ایران تصمیم گرفت به هر کشتی که از دادن قبض رسید بدون قید خودداری کند حق حرکت ندارد.
فقط یک کشتی نروژی و یک کشتی فرانسوی رسید دادند و یک کشتی استرالیایی بدون اینکه قبض رسید بدهد فرار کرد.

پی‌نوشت:.....

۱- سند محرمانه شماره (۷۰۳۷۱/۵۲۶۷۰) ۱۱۷ مورخ ۱۵ مارس سال ۱۹۴۶ صفحه ۷ متن انگلیسی

۲- از گزارش مورخ ۲ اکتبر سال ۱۹۵۱ شیرو F0371/91464 صفحه ۵ متن انگلیسی

۳- صفحه ۲۳۰ متن انگلیسی نامه محرمانه شیرو به فرانک مورخ ۶ مه 1951 F0371/91459

۴- نامه خصوصی مورخ ۳ اکتبر سال ۱۹۵۱ فرگوسن به ریچارد استوکس صفحه ۲۲۹

۵- صفحه ۱۸۳ متن انگلیسی نامه خصوصی ۳ اکتبر ۱۹۵۱ فرگوسن به ریچارد استوکس

۶- اسناد وزارت خارجه آمریکا سال ۱۹۵۱-۱۹۵۴ دومین گزارش هریمن مورخ ۱۹ ژوئیه ۱۹۵۱

۷- سند F0371/9154 گزارش برتود مورخ ۱۵ ژوئن ۱۹۵۱ صفحه ۲۳۳ متن انگلیسی

۸- سند F248/1514 گزارش زینر مورخ ۱۰ نوامبر ۱۹۵۱ صفحه ۲۴۵ متن انگلیسی

۹- END OF EMPIRE صفحه ۲۱۲

۱۰- کتاب اسناد نفت صفحه ۸۴ این پاسخ توسط دکتر متین دفتری و دکتر شایگان تهیه شده بود.

۱۱- مراجعه کنید به کتاب اسناد نفت صفحه ۲۵۱- متن دادخواست مورخ ۴ خرداد ماه ۱۳۳۰ بریتانیا.

۱۲- در بخش‌های بعدی ملاحظه خواهید کرد تمامی این اطلاعات کذب است. کارکنان ایرانی پس از خروج دسته جمعی ۴۰۰۰ کارشناس خارجی توانستند بدون هیچگونه وقفه‌ای تولید و اکتشاف نفت را ادامه دهند.

۱۳- در جای دیگر این گزارش ملاحظه خواهید کرد کادر هیئت ایرانی اگرچه صلاحیت و توانایی بالایی داشته ولی بیشتر وقت خود را صرف خرید از فروشگاه‌ها در لاهه می‌کرده‌اند.

۱۴- به مطالب ارائه شده از سوی تقی‌زاده توجه فرمایید.

۱۵- نگاه کنید به تاریخ ملی شدن صنعت نفت ایران، فصل هفتم و دوازدهم، نفت، قدرت و افول، فصل چهارم، کتاب سیاه، جلد سوم

۱۶- بعداً ملاحظه خواهید کرد چطور دولت با سیلی صورت خود را سرخ نگهداشته بود.

۱۷- در همین اثنا کشتی‌های جنگی انگلستان در شط العرب بودند و مانور چتربازان انگلیسی تکرار می‌شد.

۱۸- بدیهی است این دو موضوع برای مخالفین داخلی و دولت وقت ایران امر بسیار پسندیده تلقی می‌شد، البته هدف اصلی مخالفین این بود که ایران در شورای امنیت محکوم شود و دکتر مصدق دست خالی به ایران بازگردد.

۱۹- برای ملاحظه متن کامل پیشنهاد نگاه کنید به پنجاه سال نفت ایران صفحه ۵۳۳ محمدعلی وارسته

۲۰- مدافعات دکتر مصدق و پروفیسور رولن در دیوان بین المللی دادگستری لاهه، چاپخانه بانک ملی ایران

۲۱- در صورتی که از حواشی امور خبر نداشته باشیم، احتجاجات انگلیس را خیلی منطقی و صحیح در می‌یابیم. ولی با اندکی تدبر معلوم خواهد شد نفوذ بریتانیا در بین بعضی از رجال ایرانی عامل اصلی امضاء و این گونه قراردادهای بوده است.



نقش برنامه‌ریزی و مدیریت استراتژیک در توسعه بازاریابی صنعت بانکرینگ در ایران

شناسایی استراتژی بازاریابی

معصومه معتمد اکتسابی

کارشناس ارشد مدیریت اجرایی، گرایش بازاریابی صادرات از دانشگاه پیام نور

مشاور مدیریت برنامه‌ریزی در خدمات رایانه و آمار و اطلاعات شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران

azar.motamed@gmail.com

مقدمه

سود، کیفیت و سرویس‌دهی مطلوب، تنوع در ارائه خدمات، نرخ مناسب و رقابتی در سوخت‌رسانی برای جذب مشتریان می‌باشد. صنعت نوپای بانکرینگ در ایران با داشتن نقاط قوت مالکیت سوخت، داشتن ۱۸۰۰ کیلومتر خط ساحلی، نزدیکی پالایشگاه‌ها به بنادر و آب‌های ساحلی خلیج فارس، کیفیت بالای سوخت‌های مورد استفاده کشتی‌ها، کوتاه بودن بُعد مسافت ایستگاه‌های سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری و وجود فرصت‌هایی چون موقعیت جغرافیایی ویژه در خلیج فارس، خصوصاً در جنوب جزیره قشم که با آب‌خور بالا و در مسیر کشتی‌های عبوری قرار دارد، مورد توجه است. تردد سالانه بیش از ۱۵ هزار کشتی اقیانوس‌پیما و شناورهای با ظرفیت‌های گوناگون در خلیج فارس و صدور روزانه بیش از ۱۷ میلیون تن نفت خام از منطقه خلیج فارس (آمار رسمی منتشر شده اوپک، ۲۰۰۹)، منطقه را به عنوان پرترددترین مناطق دریایی جهان مطرح کرده است. موقعیت ویژه بندر چابهار به جهت دسترسی و نزدیکی به دریای عمان و آب‌های آزاد و موقعیت استراتژیکی تنگه هرمز برای انتقال نفت خام دنیا در حوزه خلیج فارس، نیازمند

صنعت بانکرینگ، به فرآیند سوخت‌رسانی و مجموعه فعالیت‌های خدماتی و سرویس‌دهی به کشتی‌ها و کارکنان آن، با توجه ویژه به استانداردهای حفظ محیط زیست، اطلاق می‌شود. برنامه‌ریزی استراتژیک توسعه بازاریابی صنعت بانکرینگ در ایران، با شناخت وضعیت موجود، از طریق شناسایی و بررسی عوامل محیطی داخلی و خارجی، شناخت نقاط قوت و ضعف داخلی و رقبای این صنعت، شناسایی فرصت‌ها و تهدیدات خارجی و در نظر گرفتن تأثیرات متغیرهای محیطی مانند روندهای گسترده اجتماعی، اقتصادی، سیاسی، تکنولوژیکی و بین‌المللی انجام می‌گیرد تا ما را به طرحی راهبردی و جامع، متناسب با نیازها و خواسته‌های مشتریان در راستای اهداف کلان ملی، با استفاده از پتانسیل‌ها و قابلیت‌های موجود، در جهت تداوم و کسب منافع روزافزون رهنمون کند. از اهداف اصلی طرح شناسایی استراتژی‌های مناسب بازاریابی، جهت افزایش سهم بازار صنعت بانکرینگ در ایران با توجه به عواملی مانند کاهش حاشیه



صورت عمده‌فروشی به شرکت‌های طرف قرارداد، در استان هرمزگان، قشم، چابهار، عسلویه و خارک تحویل می‌دهد. قراردادهای بیشتر از یکسال اعتبار ندارند و برای سال بعد فرمول نرخ بر حسب شرایط اقتصاد جهانی و منافع ملی تغییر می‌یابد. طبق آمارهای داخلی در پایان سال ۱۳۸۸ سهم این بازار به سه میلیون و ۳۸۰ هزار تن متریک و ارزش آن یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار رسیده است. ظرفیت تولید نفت کوره در پالایشگاه‌های کشور نزدیک به ۳۰ میلیون تن است که ۱۰ میلیون تن آن صرف صنایع و نیروگاه‌ها و ۱۰ درصد آن به خدمات بانکرینگ اختصاص دارد. هنوز هم بالغ بر ۵۰ درصد آن توسط بخش بین‌الملل وزارت نفت به طور مستقیم و عمده‌فروشی به بندر فجیره صادر می‌شود.

از ابتدای سال ۱۳۸۹ نیز با اجرایی شدن کنوانسیون مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی (Bunker Convention 2001) در مجلس شورای اسلامی بر طبق مصوبه مجلس، مجوز استفاده از امکانات ترکیب سوخت (Blending) و انجام هرگونه تغییر در ترکیبات سوخت متناسب با موتور کشتی‌ها بر اساس استاندارد ISO 8217-2005 به بخش‌های خصوصی داده شده است و شرکت‌ها موظفند با استفاده از حضور یک بازرس مستقل برای کنترل و حفظ کیفیت سوخت‌های دریایی بر اساس استانداردهای بین‌المللی در تولید و ارائه سوخت و نظارت مستقیم شرکت پخش فرآورده‌های نفتی ایران نسبت به این امر اقدام کنند.

اقدامات انجام گرفته

طرح توسعه انبارهای ذخیره‌سازی سوخت، ایجاد خطوط انتقال سوخت از پالایشگاه‌ها به مراکز سوخت‌رسان، اتصال مخازن ذخیره‌سازی به اسکله‌های بارگیری، بازسازی و راه‌اندازی اسکله‌های بارگیری در بنادر خلیج فارس، بهینه‌سازی ناوگان سوخت‌رسانی و تجهیز شناورهای سوخت‌رسان، لایروبی بنادر استراتژیک و ایجاد فرصت‌های شغلی برای ارائه خدمات جانبی با همکاری‌های حمایتی دولت و بخش‌های خصوصی صورت گرفته است.

تعیین راهبردی جامع در جهت استفاده بهینه از پتانسیل‌های موجود می‌باشد، تا بتواند سهم بازار کنونی را در جهت کسب رهبری بازار منطقه افزایش دهد.

پیشینه صنعت سوخت‌رسانی در ایران

از ۱۰ سال پیش توسعه صنعت دریایی در ایران مورد توجه قرار گرفت. اساس این تفکر، اهمیت ایجاد و گسترش صنعت بانکرینگ در اسکله‌های صادراتی ایران بوده است. بر این اساس در سال ۱۳۷۸ تصمیم گرفته شد، در منطقه آزاد قشم، یک اسکله صادراتی برای سوخت‌رسانی به کشتی‌های عبوری از تنگه هرمز و توسعه صنعت بانکرینگ احداث شود. بعد از ۶ ماه، این طرح بنا به دلایلی متوقف شد. هم زمان، اماراتی‌ها در بندر فجیره فعالیت سوخت‌رسانی را آغاز کردند و در نهایت توانستند این بندر را به مرکز بانکرینگ خلیج فارس تبدیل کنند و بعد از آن برای کاهش اهمیت موقعیت سوق‌الجیشی تنگه هرمز عمل کنند. با توجه به اینکه اماراتی‌ها تمامی نفت سیاه تحویلی به کشتی‌ها را از ایران می‌گیرند، بندر فجیره به غیر از درآمد حاصل از سوخت‌رسانی، به مدد عایدات دیگر این صنعت، یعنی اشتغال‌زایی، توانست درآمد زیادی را کسب کند. در سال ۱۳۷۹ یک شرکت سنگاپوری به نام Global Energy فعالیت بانکرینگ را در ایران آغاز کرد که پس از دو سال عملیات آن نیز متوقف شد. بعد از آن دولت وقت در شرایط مساوی با دادن حق تقدم به اینترگران انقلاب اسلامی در منطقه سلخ، راه‌اندازی طرح بانکرینگ را واگذار کرد، که هر سه پروژه به دلیل عدم وجود زیرساخت‌های لازم با شکست مواجه شدند.

در سال ۱۳۸۵، مجدداً طرح جامع سوخت‌رسانی به کشتی‌ها (بانکرینگ) در بنادر جنوبی ایران مطرح شد و در پی آن، بعد از استان هرمزگان، خارک دومین منطقه بانکرینگ برای سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در کشور معرفی شد؛ سپس بندر امام خمینی و عسلویه نیز به مراکز سوخت‌رسانی کشتی‌ها پیوستند، تا زمینه جذب ۱۵ هزار فروند کشتی در خلیج فارس را فراهم کنند. هم زمان شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران نیز با همکاری و مشارکت بخش‌های خصوصی، در مناطق نامبرده فعالیت سوخت‌رسانی را شروع کرد. با توجه به لزوم اعتمادسازی جهت همکاری شرکت‌ها و بخش‌های خصوصی و ضرر و زیان اولیه، دو سال طول کشید تا این صنعت نوپا شکل واقعی بگیرد و ظرف چهار سال توانست به سهم بازاری نزدیک به ۲۰ درصد تا سال ۱۳۸۸ دست یابد، که با توجه به نقاط قوت (مالکیت و تولید سوخت‌های فسیلی نفت کوره و نفت گاز در منطقه خاورمیانه، نزدیکی پالایشگاه‌ها و مراکز تولید به بنادر توزیع از نظر سرعت در تحویل، کیفیت برتر فرآورده‌ها نسبت به محصولات رقبا) و فرصت‌های موجود (تردد کشتی‌های اقیانوس‌پیما در منطقه خلیج فارس و سوخت‌گیری در مسیر حرکت) سهم بازار فعلی متناسب نمی‌باشد.

مراحل برنامه‌ریزی استراتژیک

استقرار هر استراتژی با تدوین بیانیه‌های رسالت، چشم‌انداز و مأموریت، اهداف کیفی برای تعیین جهت حرکت و اهداف کمی برای تعیین مقدار حرکت، و تنظیم خط‌مشی صنعت آغاز می‌شود. در این راستا از فنون زیر استفاده می‌شود:

- ۱- ماتریس بررسی رقابت (CPM)
- ۲- ماتریس ارزیابی عوامل داخلی (IFE)
- ۳- ماتریس ارزیابی عوامل خارجی سازمان (EFE)
- ۴- ماتریس داخلی و خارجی (IE)
- ۵- ماتریس (SWOT)
- ۶- ماتریس استراتژی اصلی
- ۷- ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی (QSPM)

وضعیت موجود صنعت بانکرینگ در ایران

در سال ۱۳۸۵ دولت وقت با توجه به اصل ۴۴ مبنی بر مشارکت بخش خصوصی در فعالیت‌های توسعه ملی، راه‌اندازی و گسترش این صنعت را با همکاری بخش‌های خصوصی و شرکت ملی پالایش و پخش ایران آغاز کرد. شرکت ملی پالایش و پخش ایران قراردادهای طرح سوخت‌رسانی را پنج‌ساله و به

استقرار هر استراتژی با تدوین بیانیه‌های رسالت، چشم‌انداز و مأموریت، اهداف کیفی برای تعیین جهت حرکت و اهداف کمی برای تعیین مقدار حرکت، و تنظیم خط‌مشی صنعت آغاز می‌شود.

وضعیت موجود بانکرینگ در بندر فجیره - بزرگ‌ترین رقیب منطقه‌ای

در فجیره سه نوع شرکت در امر بانکرینگ فعالیت دارند.

۱- شرکت‌های حمل‌کننده: که سوخت خریداری شده را حمل می‌کنند.

شرکت Fal

۲- شرکت‌های مخزن‌دار: شرکت‌های Vitol و Vopak که متعلق به شیوخ امارات است.

۳- شرکت‌های سوخت‌رسانی: ۱۶ شرکت که امور مربوط به سوخت‌رسانی را انجام می‌دهند. این شرکت‌ها سوخت را از شرکت‌های نوع دوم گرفته و تحویل کشتی‌ها می‌دهند.

۴- بیش از ۳۰۰ شرکت که انواع خدمات جانبی تأمین آب، غذا، خدمات دارویی و پزشکی کارکنان و سایر ملزومات کشتی‌ها را تأمین می‌کنند. شرکت Vopak Horizon فجیره ترمینال‌ش را در امارات متحده عربی تا ظرفیت ۶۰۶ هزار مترمکعب گسترش می‌دهد. ظرفیت کل این ترمینال، در سال ۲۰۱۲، بالغ بر ۲۰۱ میلیون مترمکعب خواهد بود. این توسعه ترمینال، جایگاه Vopak Horizon را به عنوان مرکز سوخت‌گیری، ذخیره سوخت و یک ترمینال جهانی در منطقه تثبیت می‌کند.

قیمت تمام شده سوخت، از مجموعه اقلام قیمت سوخت به اضافه هزینه‌های حمل و نگهداری دو شرکت اول و سود شرکت نوع سوم محاسبه می‌شود.

در عملیات سوخت‌رسانی بندر فجیره، داشتن گواهی‌نامه‌های ISO 14001 و ISO 9001-2008 در جهت تأمین الزامات استانداردهای (تولید، عملیات سوخت‌رسانی و حفظ محیط زیست) و عملیات ترکیب سوخت بر اساس استاندارد ISO 8217-2005 الزامی است.

قدرت بالای مشارکتی رقابتی شرکت‌های فعال در فجیره که در تمامی بنادر مهم دنیا نیز فعالیت دارند در قالب کنسرسیوم است که در قراردادهای خود استفاده از خدمات شرکت‌های وابسته به خود را به عنوان شرط اصلی خدمات بانکرینگ منظور کرده‌اند.

ارزش بانکرینگ در منطقه در سال ۱۳۸۸، حدود ۲۰ تا ۲۴ میلیون تن سوخت بابت سوخت‌رسانی با منافی بیش از هفت میلیارد دلار برآورد شد، که با احتساب درآمدهای حاصل از خدمات جانبی، این ارزش به بیش از هشت میلیارد دلار می‌رسد.

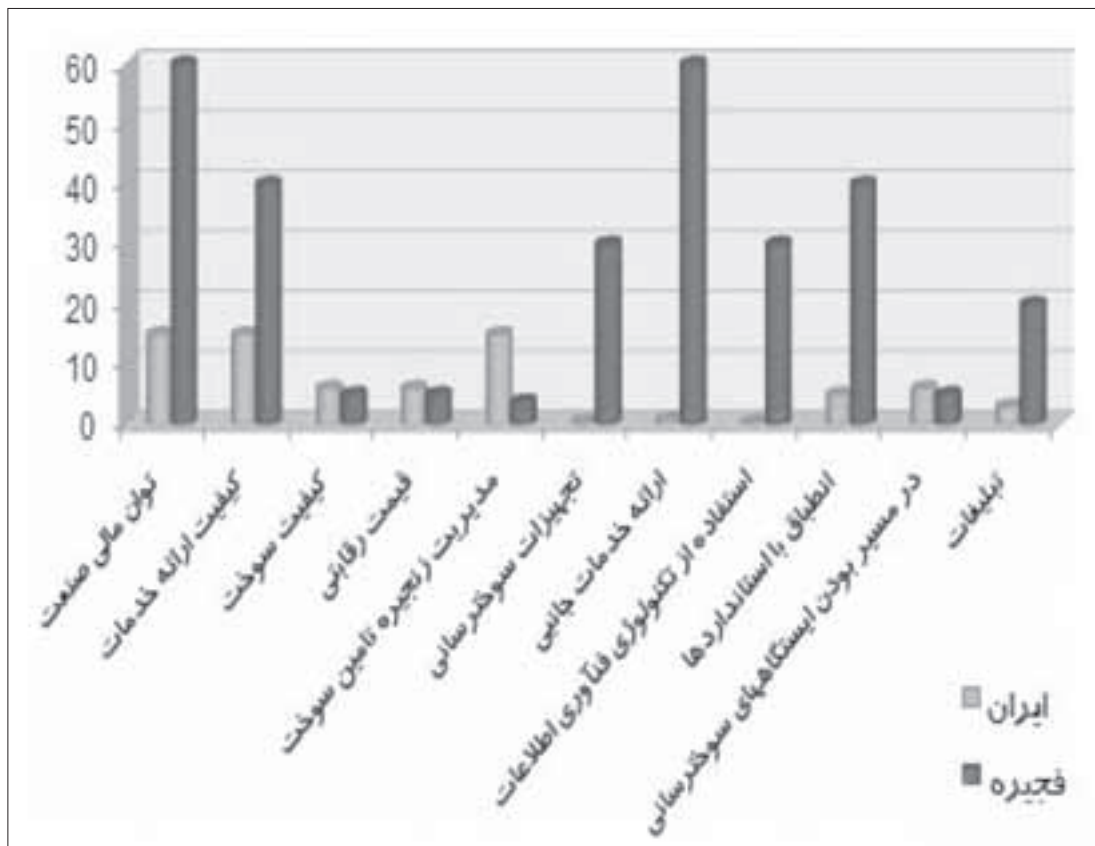
۱- ماتریس بررسی وضعیت رقابتی

اطلاعات و آمارهای جمع‌آوری شده از بزرگ‌ترین رقیب منطقه‌ای فجیره گویای آنست که در سال ۱۳۸۸، در کل منطقه خلیج فارس، حدود هشت میلیون تن سوخت مورد نیاز کشتی‌ها توسط کشورهای قطر، عربستان، بندر جبل‌علی، کویت و ۱۲ میلیون تن توسط بندر فجیره عرضه شده که این رقم تا ۲۴ میلیون تن نیز تخمین زده می‌شود و سهم بازار فجیره از این میزان، یک میلیون تن در ماه است.

۱۱ عامل به عنوان عوامل کلیدی مؤثر موفقیت رقیب منطقه‌ای شناسایی شده‌اند که در ماتریس بررسی رقابت صنعت بانکرینگ مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفت.

حاصل ماتریس نیمرخ مقایسه رقابت صنعت بانکرینگ (ایران و بندر فجیره) در نمودار (۱) نشانگر برتری رقیب در مواردی مانند: توان مالی صنعت، ارائه خدمات جانبی، انطباق با استانداردها، کیفیت ارائه خدمات و تجهیزات سوخت‌رسانی است که بخشی از فرصت‌ها و تهدیدات پیش روی ما را مشخص می‌کند.

نمودار ۱- ماتریس بررسی رقابت صنعت بانکرینگ CPM بین ایران و بندر فجیره



۲- ماتریس بررسی وضعیت عوامل داخلی و خارجی

نمره نهایی زیر حاصل گردید.
 قوت: رتبه ۴ یک توانمندی استثنایی و رتبه ۳ یک توانمندی معمولی
 ضعفها: رتبه ۱ یک ضعف جدی و رتبه ۲ یک ضعف معمولی
 جامعه آماری تخصصی شناسایی و با توجه به رتبه و اهمیت کسب در هر مورد،

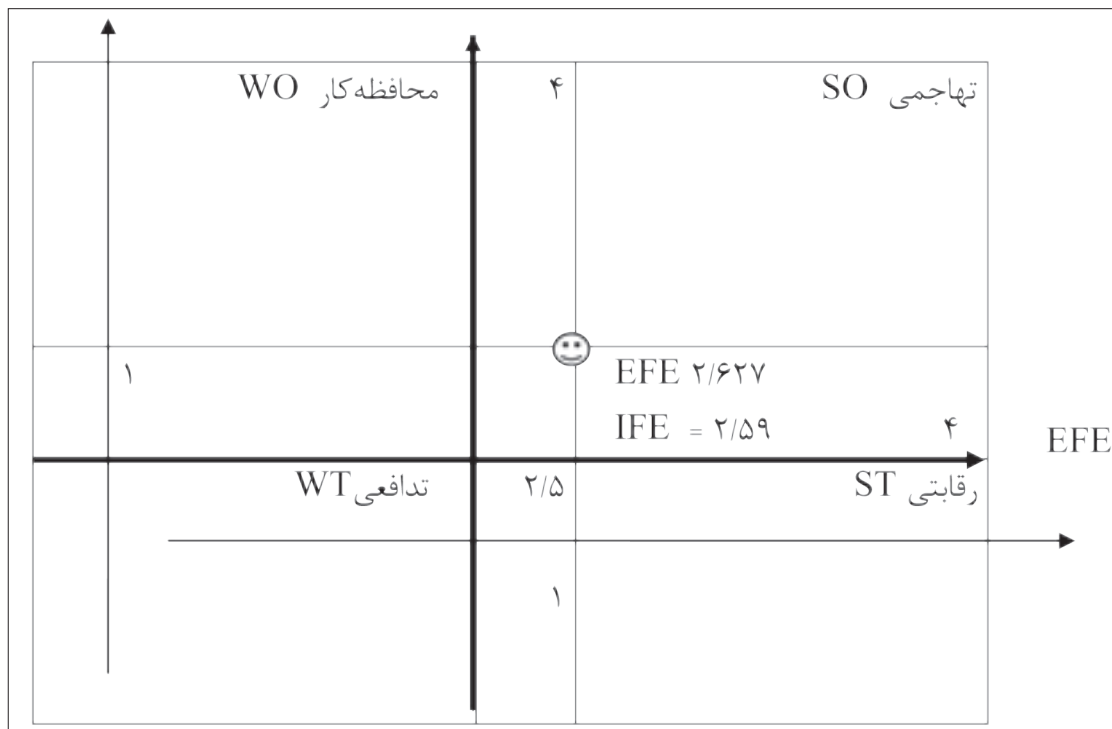
(کاربرگ ۱- ارزیابی عوامل داخلی)			
عوامل داخلی اولویت دار (استراتژیک)	رتبه	اهمیت	نمره
قوت			
۱-۱۰	۴	۳	۱
۱- مالکیت کامل بنادر و زنجیره تأمین سوخت کشتی‌ها (از تولید تا تحویل)	۴	۶/۷	۲۶/۸
۲- کیفیت خوب و خالص فرآورده‌های نفت کوره و نفت گاز نسبت به محصولات رقبا	۴	۴/۸	۱۹/۲
۳- نزدیکی پالایشگاه‌ها به بنادر و مراکز سوخت‌رسانی	۳	۴	۱۲
۴- استقرار و نزدیکی ایستگاه‌های سوخت‌رسانی در مسیر عبور شناورهای بزرگ در خلیج فارس و طی مسافت کمتر برای برخورداری از خدمات سوخت‌رسانی نسبت به رقیب	۳	۴	۱۲
۵- سرمایه‌گذاری‌های وسیع جهت بالا بردن ظرفیت تولید فرآورده‌های پالایشگاه‌ها	۳	۵/۴	۱۶/۲
۶- طرح توسعه و بهینه‌سازی عملیات فرآوری و پالایش نفت خام و تبدیل مواد سنگین به فرآورده‌های سبک‌تر در سطح استانداردهای بین‌المللی تولید و عرضه (طرح RFCC)	۳	۵/۴	۱۶/۲
۷- وجود مدیران متخصص با تجربه و کارکنان جوان و خلاق در عملیات تأمین و توزیع شرکت ملی پالایش و پخش	۴	۵	۲۰
۸- وجود دستورالعمل و رویه‌های کاری مناسب	۴	۴/۵	۱۸
۹- استفاده از مدیریت دانش و انتقال تجربیات تخصصی مفید به کارکنان جوان	۴	۴/۸	۱۹/۲
۱۰- توجه به پژوهش و نوآوری در جهت رشد و شکوفایی سازمان	۴	۶/۲	۲۴/۸
ضعفها			
۱-۱۰	۱	۲	۳
۱- عدم داشتن استراتژی مناسب بازاریابی و بازاریاسنجی در جذب و ترغیب بخش‌های خصوصی	۱	۶/۸	۶/۸
۲- سیاست‌گذاری‌های یک‌جانبه در قیمت‌گذاری در سیستم دولتی	۲	۴/۸	۹/۶
۳- عدم اجرای تضمین و تعهدات اجرایی در قراردادها	۲	۴/۲	۸/۴
۴- در مواقع اضطراری اولویت دادن به مصارف داخلی و تأخیر در تحویل به موقع سوخت به مشتریان	۱	۴/۸	۴/۸
۵- عدم وجود استراتژی مناسب مدیریت ریسک در وضعیت بحران و کاهش تقاضا	۱	۶/۲	۶/۲
۶- عدم هماهنگی با سازمان‌های دیگر دولتی در جهت ترغیب سرمایه‌گذاران بخش‌های خصوصی برای توسعه بنادر، زیر ساخت‌ها و ارائه خدمات جانبی	۲	۲/۴	۸/۴
۷- عدم وجود یک سامانه مرکزی فناوری اطلاعات مناسب جهت بازاریابی، بازاریاسنجی و سیستم ارزیابی عملکرد و سنجش رضایت مشتریان	۱	۵	۵
۸- عدم وجود یک برند جهانی مناسب	۲	۴	۸
۹- کمبود خطوط تخلیه سوخت و بارگیری در بنادر استراتژیک در جهت سرعت دادن به عملیات سوخت‌رسانی و کاهش زمان توقف کشتی‌ها	۲	۵/۲	۱۰/۴
۱۰- مصرف بی‌رویه و کنترل ضعیف بر مصارف داخلی	۲	۴	۸
جمع نمره	$4 > x > 1$	۱۰۰	۲/۵۹

(کاربرگ ۲ - ارزیابی عوامل خارجی)			
عوامل خارجی اولویت دار (استراتژیک)	رتبه	اهمیت	نمره
فرصت‌ها	۳	۴	۱-۱۰
۱- موقعیت ویژه بندر چابهار به عنوان یک ایستگاه بین‌المللی سوخت‌رسانی در ورود به دریای عمان و آب‌های آزاد و عدم حضور رقبا در این نقطه استراتژیکی	۴	۶	۲۴
۲- گستردگی سواحل جنوبی ایران با وسعت ۱۸۰۰ کیلومتر در آب‌های خلیج فارس	۴	۵	۲۰
۳- عبور سالانه بیش از ۱۵ هزار کشتی در منطقه خلیج فارس	۴	۵/۵	۲۲
۴- موقعیت استراتژیک تنگه هرمز و تردد کشتی‌های حامل نفت خام از آن	۳	۵/۸	۱۷/۴
۵- موقعیت استراتژیک جزیره قشم و ایخور بالای سلخ برای پهلوگیری کشتی‌های غول‌پیکر	۳	۵	۱۵
۶- گسترش صنعت ریلی در کشورهای پهن‌آور و نیاز مبرم به سوخت دیزلی و تقاضای آتی در افزایش چشمگیر سوخت‌های نامبرده و ارتباط آن با صنعت بانکرینگ	۴	۳	۱۲
۷- پیاده‌سازی اصل ۴۴ و فعال‌سازی مشارکت بخش‌های خصوصی در صنعت و طرح‌های ملی	۴	۵	۲۰
۸- حمایت دولت از اشتغال‌زایی و کارآفرینی از طریق ایجاد و گسترش خدمات جانبی	۴	۵/۵	۲۲
۹- سیاست‌های حمایتی دولت در توسعه و رشد این صنعت در کشور	۴	۵	۲۰
۱۰- ارزآوری و ایجاد ثبات در پول کشور، درآمدهای مالیاتی از توسعه صنایع دریایی	۴	۶/۵	۲۲/۴
تهدیدات	۳	۴	۱-۱۰
۱- تحریم اقتصادی، کاهش اعتبارات بانکی و پیامدهای آن در تراکنش‌های مالی	۱	۷	۷
۲- تأثیرپذیری از بحران اقتصاد جهانی و پیامدهای آن بر بازارهای تجاری و مالی	۲	۵	۱۰
۳- استقرار استانداردهای جدید زیست محیطی و سخت‌گیری‌های ویژه برای حفظ آن	۱	۶	۶
۴- روند جهانی شدن صنایع و ایجاد کنسرسیوم‌های بین‌المللی برای مشارکت شرکت‌های فعال صنعت بانکرینگ در دنیا	۱	۵/۵	۵/۵
۵- فشارهای بین‌المللی (اجتماعی) برای کاهش سوخت‌های فسیلی بر صنعت کشتی‌سازی	۲	۳	۶
۶- تصدی‌گری دولت، اعمال قوانین و مقررات ناموزون و وجود تشریفات زائد	۲	۴	۸
۷- فرسودگی بنادر و اسکله‌ها، تجهیزات و شناورهای سوخت‌رسان و نیاز به بازسازی و لایروبی	۱	۵/۲	۵/۲
۸- کمبود زیرساخت‌های لازم برای انتقال سوخت از پالایشگاه‌ها و مخازن ذخیره در ایستگاه‌های سوخت‌رسان	۱	۵/۶	۵/۶
۹- عدم انطباق فعالیت‌های دریایی با الزامات استانداردهای بین‌المللی (تولید، ارائه خدمات و زیست محیطی)	۱	۵/۵	۵/۵
۱۰- ضعف در تأمین مالی، گردش سرمایه و اعتبار اسنادی برای بخش‌های خصوصی	۲	۴/۳	۸/۶
جمع نمره	۴>X>۱	۱۰۰	۲/۶۲۷

فرصت‌ها: رتبه ۴ یک فرصت استثنایی و رتبه ۳ یک فرصت معمولی
 تهدیدات: رتبه ۱ یک تهدید جدی و رتبه ۲ یک تهدید معمولی

۳- بررسی و تعیین موقعیت صنعت در ماتریس IE
 بعد از ارزیابی عوامل داخلی و خارجی میانگین نسبی زیر حاصل گردید:
 $IFE = 2/59$: چون در ماتریس ارزیابی عوامل داخلی نتیجه میانگین جمع نمرات
 بیش از $2/5$ است، نشانگر قوت‌های سازمان نسبت به ضعف‌های موجود می‌باشد.
 چنین است.
 $EFE = 2/627$: در ماتریس ارزیابی عوامل خارجی هم میانگین جمع نمرات
 بیش از $2/5$ می‌باشد که نشانگر فرصت‌های خوب فراروی سازمان است.
 موقعیت سازمان با نمرات بدست آمده در ماتریس چهارخانه‌ای (نمودار ۲)
 چنین است.

نمودار ۲ - ماتریس چهارخانه‌ای عوامل داخلی و خارجی IE



جمع نمرات ماتریس ارزیابی عوامل داخلی IFE



نتایج به دست آمده در ارزیابی ماتریس عوامل داخلی و خارجی IE، نشانگر این است که موقعیت صنعت در خانه SO قرار می‌گیرد. در این حوزه معمولاً، از استراتژی‌های سطح کسب و کار (استراتژی‌های توسعه، استراتژی‌های رقابتی و استراتژی‌های همکاری مشارکتی) استفاده می‌شود. اما امتیازات نشانگر این است که موقعیت صنعت در بخش پایین این خانه قرار دارد. با توجه به نوپا بودن صنعت و وجود فرصت‌های طلایی و نقاط قوت سازمان، استراتژی‌های دفاعی برای حفظ سهم بازار غالب و استراتژی‌های تهاجمی برای افزایش رقابت در بازاریابی می‌تواند مناسب باشد.

۴- بررسی استراتژی‌های ممکن

بر اساس اطلاعات بدست آمده از مراحل قبلی استراتژی‌های ممکن شناسایی

و ارائه می‌شود.

۵- اولویت‌بندی گزینه‌ها بر حسب مطلوبیت و تناسب استراتژی‌ها

برای اولویت‌بندی استراتژی‌های شناسایی شده با استفاده از ماتریس برنامه‌ریزی استراتژیک کمی QSPM و تحلیل علمی، ضمن تعیین جذابیت نسبی، استراتژی‌های برتر را مشخص می‌کنیم.

بر اساس اطلاعات بدست آمده از جداول فوق استراتژی‌های جذاب و مناسب در زمینه کسب و کار سوخت‌رسانی به کشتی‌ها به ترتیب اولویت به شرح

جدول زیر پیشنهاد می‌شوند:

جدول ۱ - اولویت استراتژی‌های پیشنهادی بر اساس جذابیت در محقق‌سازی اهداف کلان

استراتژی	جمع
ایجاد و استقرار یک سامانه مرکزی اطلاعات برای جمع‌آوری داده‌ها، مستندسازی فرآیندها و پاسخگویی و ثبت تقاضاهای خدمات سوخت‌رسانی کشتی‌ها	۵/۶۳۲
توانمندسازی بخش‌های خصوصی با همکاری‌های حمایتی مشارکتی در جهت سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، ارائه خدمات جانبی تکمیلی مورد نیاز کارکنان و تعمیرات کشتی	۵/۵۹۷
پذیرش و انطباق با استانداردهای بین‌المللی بانکرینگ در تولید سوخت، ارائه خدمات و حفظ محیط‌زیست	۵/۲۹۰
گسترش مدیریت زنجیره تأمین سوخت برای به‌هنگام کردن فرآیند تولید تا تحویل	۵/۱۷۲
برنامه‌ریزی برای عضویت در کنسرسیوم‌های بین‌المللی، ایجاد تشکلهای صنفی داخلی و کنسرسیوم‌های منطقه‌ای و اسلامی	۵/۰۱۷
تهیه مدل‌های آینده‌نگرانه برای ایجاد فرصت در این صنعت	۴/۹۴۵
تهیه مستندهای علمی و تخصصی در مورد رقیب‌پژوهی و الگوهای سرآمد	۴/۹۴۳
تهیه سناریوهای تبلیغاتی مستمر و هدفمند در صنعت بانکرینگ	۴/۵۷۸
تدوین استراتژی‌های قیمت‌گذاری و توزیع مناسب با توجه به رقبا و مزیت‌های نسبی	۴/۳۴۱
برنامه‌ریزی و فرصت‌سازی برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی	۴/۲۴۵



با توجه به نتایج پژوهش، پنج استراتژی پیشنهادی در قالب سه گروه از استراتژی‌ها در جهت تحقق اهداف بلندمدت تعیین شده و بهبود موقعیت رقابتی صنعت به شرح زیر ارائه می‌شود:

۵-۱- استراتژی‌های توسعه

می‌توان از طریق ایجاد و استقرار یک سامانه مرکزی اطلاعات، در رابطه با شناسایی مشتریان بالقوه، ثبت و پذیرش تقاضاهای خدمات سوخت‌رسانی کشتی‌ها و تمامی فرآیندهای کلیدی مربوط به تحقیقات بازار، تبلیغات، برنامه‌ریزی بازاریابی و بازاریابی استراتژیک را شناسایی و سهم بازار خود را افزایش داد.

۵-۲- استراتژی‌های مشارکتی: استراتژی کنسرسیوم خدمات متقابل

برای اجرای این استراتژی باید با ایجاد هم‌افزایی از طریق برنامه‌ریزی برای عضویت در کنسرسیوم‌های بین‌المللی، ایجاد تشکلهای صنفی داخلی و کنسرسیوم‌های منطقه‌ای و اسلامی راه را برای بازارهای جهانی و ارائه خدمات بانکرینگ در آب‌های آزاد فراهم کرد.

استراتژی سرمایه‌گذاری مشترک:

اعمال کنترل بر مدیریت زنجیره تأمین سوخت برای به‌هنگام کردن فرآیند تولید تا تحویل، از مشارکت و ترغیب بخش‌های خصوصی برای ایجاد و گسترش زیرساخت‌های مجاری توزیع، حمل، فروش و ساخت مخازن جهت ذخیره‌سازی فرآورده‌های نفتی اجرای این امر را ممکن می‌سازد.

استراتژی مشارکت زنجیره ارزش:

لازم است شرط داشتن گواهی‌نامه‌های ایزو و پذیرش و انطباق با استانداردهای بین‌المللی در تولید سوخت، خدمات سوخت‌رسانی و حفظ محیط زیست را برای شرکت‌های سوخت‌رسان الزامی کرد.

۵-۳- استراتژی‌های رقابتی: استراتژی تمرکز

می‌توان در راستای اجرای این استراتژی با توانمندسازی بخش‌های خصوصی، همکاری‌های حمایتی مشارکتی در جهت سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، ارائه خدمات جانبی تکمیلی مورد نیاز کارکنان و تعمیرات کشتی‌ها اقدام کرد.

پیشنهاد برای تحقیقات آتی

- ارزیابی و تعیین اثربخشی فرآیندهای کلیدی استراتژی‌ها در جهت تحقق اهداف برای تدوین و اجرا؛
- ارزیابی عملکرد استراتژی‌ها و بهبود مستمر، برای دسترسی به اهداف کلان و دستیابی به چشم‌انداز و در صورت نیاز بازنگری در اهداف کمی و بلندمدت؛
- طراحی و ایجاد مدل‌های شبیه‌سازی شده عملیات بانکرینگ جهت تسریع در فرآیند عملیات، کاهش هزینه و زمان؛
- تهیه مدل‌های آینده‌ساز در صنعت بانکرینگ برای ایجاد فرصت‌ها؛
- تهیه مستندهای علمی و تخصصی در رابطه با رقبا و الگوهای درآمد؛
- تهیه سناریوهای تبلیغاتی مستمر و هدفمند در صنعت بانکرینگ؛
- تدوین استراتژی‌های قیمت‌گذاری رقابتی و تمایز عملکرد در توزیع مناسب (ایجاد مزیت رقابتی)؛
- برنامه‌ریزی استراتژیک در جهت فرصت‌سازی برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی.

از ۱۰ سال پیش توسعه صنعت دریایی در ایران مورد توجه قرار گرفت. اساس این تفکر، اهمیت ایجاد و گسترش صنعت بانکرینگ در اسکله‌های صادراتی ایران بوده است.

طرح توسعه انبارهای ذخیره‌سازی سوخت، ایجاد خطوط انتقال سوخت از پالایشگاه‌ها به مراکز سوخت‌رسان و ... با همکاری‌های حمایتی دولت و بخش‌های خصوصی صورت گرفته است.



نحوه انتخاب موتورهای دریایی

تسهیل فرآیند ساخت شناور

اصغر روغنی شهرکی

فاطمه روغنی شهرکی

شناور و در نهایت کاهش سوددهی شناور و ... می‌شود که به تفصیل شرح داده خواهد شد.

در این نوشته سعی بر آن شده است تا با بررسی عوامل مهمی چون میزان سوخت مصرفی موتور، حجم اشغال شده موتور، میزان در دسترس بودن قطعات، تأثیر شرایط آب‌وهوایی در انتخاب موتور و سایر عوامل که برخی از آنها به دلیل تأثیر تحریم‌های جهانی بر صنعت دریانوردی از حساسیت بیشتری برخوردارند به شرح تفصیلی موضوع پرداخته و امید است دیدی باز در راستای انتخاب موتورهای موجود در شناور به دست‌اندرکاران دریایی ارائه شود.

یکی از مهم‌ترین قسمت‌های واحد شناور، موتورهای دیزل آن است که عملیات مختلفی مثل تولید برق، نیروی لازم جهت رانش شناور، راه‌اندازی پمپ‌های احتراق حریق و ... را انجام می‌دهند. با توجه به اهمیت ماشین‌آلات موجود در کشتی‌ها و سایر تجهیزات شناور دریایی، در این پژوهش به بررسی عوامل مؤثر در انتخاب موتورهای دریایی پرداخته شده است و با توجه به اینکه انتخاب غیراصولی موتورهای شناور باعث تحمیل هزینه‌های زیادی در زمینه‌های مختلف به مالک شناور می‌شود، از دیدگاه مختلف بررسی‌های لازم انجام گرفته است.

یکی از عوامل مهم در فرآیند ساخت شناور انتخاب موتورهای آن است که برای قسمت‌های مختلف از جمله سیستم رانش، تأمین برق مورد نیاز شناور، راه‌اندازی پمپ‌های شناور و ... مورد استفاده قرار می‌گیرند. انتخاب درست علاوه بر استفاده بهینه از تمامی توان موتور، باعث کاهش هزینه‌های جانبی شناور و افزایش درآمد کشتی می‌شود.

به طور معمول مالک شناور قبل از ساخت شناور اطلاعاتی در مورد نوع کاربری شناور به سازنده ارائه می‌دهد که بسته به کاربری شناور شامل اطلاعاتی در مورد قدرت مورد نیاز موتورهای رانشی یا تعداد خدمه و مسافر در شناورهای مسافری و ... می‌باشد. سپس در صورتی که نوع خاصی مد نظر مالک شناور نباشد شرکت کشتی‌سازی پس از محاسبه عوامل مورد نیاز تعدادی موتور جهت انتخاب نهایی به مالک پیشنهاد می‌کند.

با توجه به فرآیند شرح داده شده که در بیشتر کشتی‌سازی‌ها نیز با کمی تغییر جزئی به همین منوال است در صورتی که اطلاعات مالک و یا کشتی‌سازی کافی نباشد و موتورهای مختلف کشتی بر اساس استاندارد انتخاب نشوند باعث بروز مشکلاتی چون افزایش خارج از سرویسی شناور و کاهش بازده

میزان مصرف سوخت و روغن موتور

یکی از مهم‌ترین عوامل مهم و مؤثر در انتخاب موتورهای شناور میزان مصرف سوخت شناور در محدوده قدرت خروجی از آن می‌باشد. مسلماً هر چه موتور با مصرف سوخت کمتر قدرت خروجی بالاتری داشته باشد از لحاظ اقتصادی به صرفه‌تر خواهد بود. عموماً موتورهای دریایی با دو نوع سوخت کار می‌کنند: روغن دیزل و روغن سنگین که با توجه به قیمت سوخت‌های بیان شده معمولاً مالکان به دنبال موتورهای با مصرف سوخت کمتر و بازده بالاتر می‌باشند. به طور مثال یک لایروب Hopper Suction با دو موتور رانش ۱۶۰۰ اسب بخار، دو موتور لایروبی ۱۶۰۰ اسب بخار و چهار ژنراتور در یک روز کاری به میزان ۱۲ ساعت و ۱۲ ساعت حالت آماده‌باش میزان ۵۵۰۰ کیلوگرم سوخت مصرف می‌کند که تقریباً حدود ۶۸۷۵ لیتر می‌باشد و قیمت آن ۲۴ میلیون و ۶۲ هزار و ۵۰۰ ریال می‌باشد. در صورتی که موتورهای منتخب بدون رعایت نکات اصولی انتخاب شوند، افزایش هزینه‌های شناور باعث کاهش سوددهی و حتی ممکن است منجر به خارج شدن از چرخه رقابت در عرصه فعالیت شرکت شود.

علاوه بر آن میزان سازگاری موتور با سوخت موجود در منطقه می‌تواند یکی از نکات بسیار مهم در انتخاب موتور برای شناورهای ساحلی باشد. این روند در شناورهایی با قدرت دریانوردی نامحدود می‌تواند متفاوت باشد و معمولاً موتورهای به کار گرفته شده در این شناورها به گونه‌ای است که موتور توانایی کارکرد با سوخت‌های با کیفیت بسیار پایین را داشته باشند. با توجه به نوع سوخت‌های مصرفی در شناورها که دارای پایه آسفالتی می‌باشند و میزان سولفور موجود در آن بسیار زیاد است، در صورت بالاتر بودن میزان سولفور از حد استاندارد، می‌تواند مشکلاتی همچون خوردگی در نقاط مختلف به وجود آورد و حتی منجر به پدیده‌هایی چون برگ جعفری شدن و یا از بین رفتن قسمت‌هایی از سرسیلندر شود.

معمولاً کارخانجات سازنده حد مجاز سولفور برای کارکرد موتور را مشخص و افزایش میزان سولفور را با کاهش بازه زمانی تعویض روغن جبران می‌کنند. به طور مثال زمان عادی تعویض روغن موتور Caterpillar d399، ۱۲۰۰ ساعت می‌باشد و در صورت استفاده از سولفور با درصد سوخت بالای ۰/۱ درصد، این زمان تا ۹۶۰ ساعت تقلیل می‌یابد.

حجم اشغال شده توسط موتور در شناور

یکی از عوامل مهم در انتخاب موتور شناور حجم کل اشغال شده موتور در موتورخانه است و این امر باعث شده است تا سازندگان موتور به سوی تولید موتورهای با حجم کوچک و بازدهی بالا روی آورند. به طور کلی مالکان شناور و سازندگان به دنبال استفاده از حداکثر فضای موجود در شناور جهت جابه‌جایی بار بیشتر می‌باشند. بیشتر سازندگان تجهیزات موتورهای نسل قدیم را به گونه‌ای طراحی می‌کردند که تمامی توان لازم برای کارکرد موتور از میل‌لنگ خود موتور تأمین می‌شد. به همین دلیل حجم موتورهای معمولاً بسیار زیاد می‌شد و نیز بازده آن پایین می‌آمد. امروزه تجهیزاتی چون پمپ سوخت، پمپ روغن کاری، گاورنرهای نسل جدید، میل بادامک و به تبع آن سیستم باز و بسته کردن سوپاپ‌های هوا و دود، که توان لازم جهت عملکرد را از میل‌لنگ موتور می‌گرفتند، توسط سیستم‌های الکترونیکی و کنترلی عمل می‌کنند و این عمل باعث افزایش بازده موتور و کاهش حجم موتور می‌شود.

تعمیرات موتور

این بخش در دو قسمت مورد بررسی قرار می‌گیرد:

- تهیه سریع قطعات و در دسترس بودن خدمات پس از فروش موتور؛
- قیمت قطعات موتور در طول عمر مفید موتور.

۱- تهیه سریع قطعات و در دسترس بودن خدمات پس از فروش موتور

با توجه به سرمایه‌گذاری مالک شناور برای خرید شناور، وی به طور قطع به دنبال کسب بیشترین سود و درصد آماده به کاری بالاست. به همین دلیل

در انتخاب موتور یکی از مهم‌ترین عوامل اصلی در دسترس بودن قطعات و متعاقباً ارائه خدمات پس از فروش توسط نمایندگی‌های مجاز موتور می‌باشد. به طور متوسط میزان هزینه‌های کلی یک یدک‌کش ۴۴۰۰ اسب بخار ۲۰ میلیون ریال در روز می‌باشد. لذا آماده به کار بودن آن بسیار با اهمیت است. تمامی موتورهای پس از نصب و راه‌اندازی نیاز به انجام تعمیرات در طول عمر مفید خود دارند که این تعمیرات یا بر اساس پیشنهاد سازنده است که به تعمیرات میان‌دوره‌ای، اساسی و ... تقسیم‌بندی می‌شود و یا به دلیل بروز خرابی انجام می‌گیرد. در بیشتر این تعمیرات نیاز به تعویض قطعه وجود دارد. بنابراین در دسترس بودن قطعات موتور مورد استفاده اهمیت بالایی دارد. چون امروزه سازندگان تجهیزات با اعطای نمایندگی و برگزاری دوره‌های تخصصی نحوه انجام دقیق تعمیرات را آموزش می‌دهند، نیاز به انجام تعمیرات توسط نمایندگان مجاز از اولویت برخوردار است و حتی ممکن است رفع برخی مشکلات پیش آمده نیاز به تجهیزات خاصی داشته باشد که صرفاً در اختیار نمایندگی‌های مجاز باشد؛ بنابراین این نکته نیز در انتخاب موتور بسیار مهم است و سعی بر آن می‌شود تا از انتخاب انواعی که در محل کارکرد شناور نمایندگی ندارند پرهیز شود.

۲- قیمت قطعات در طول عمر مفید موتور

با توجه به توضیحات قبلی در انجام تعمیرات یک موتور نیاز به تعویض قطعه وجود دارد. فارغ از در دسترس بودن قطعات که به تفصیل ذکر شد، قیمت قطعات مورد استفاده نیز از اهمیت بالایی برخوردار است.

به طور میانگین در طول عمر مفید تعریف شده یک موتور، در صورت انجام تعمیرات بر اساس کتابچه تعمیراتی ارائه شده و عدم بروز حادثه در طول کارکرد آن، که به ندرت اتفاق می‌افتد، قطعات مهمی چون پیستون، لاینر، پمپ‌های سوخت و روغن، باتاقان‌ها و ... سه بار تعویض می‌شوند. بنابراین توجه به قیمت قطعات یدکی از قیمت خود موتور نیز مهم‌تر است. برخی از انواع موتورهای دریایی دارای قیمت اولیه کم و قطعات یدکی با قیمت بالا می‌باشند؛ به گونه‌ای که در صورتی که بخواهیم یک موتور را با خرید قطعات و بستن آنها جمع کنیم تا ۱/۵ برابر قیمت موتور خریداری شده از کارخانه باشد. بنابراین در هنگام انتخاب موتور همواره باید در کنار سایر عوامل، قیمت قطعات و میزان در دسترس بودن آنها نیز مد نظر قرار گیرد.

عکس‌العمل سریع موتور در افزایش دور یا عقب گرفتن در شناورهای اتصال مستقیم

یکی دیگر از ویژگی‌های موتورهای دریایی سرعت پاسخگویی موتور به فرمان وارد شده می‌باشد که اهمیت آن بستگی به نوع شناور و عملیات آن دارد. به طور مثال در شناورهای تجسس و نجات (SAR) افزایش دور موتور در مدت زمان بسیار کم مورد نیاز است و نیز در شناورهای تجاری با حجم موتور بسیار زیاد که معمولاً گیربکس ندارند برای عقب گرفتن موتور (Reverse) الزاماً باید موتور خاموش و مجدداً در حالت عقب روشن شود که مسلماً در این حالت نیز نحوه پاسخ موتور به عکس‌العمل وارده دارای اهمیت زیادی است.

در یدک‌کش‌ها به دلیل نحوه عملکرد آن در کشیدن یا هل دادن شناورهای تناژ بالا نیاز به افزایش سریع دور موتور در مدت زمان بسیار کم (۲۰ الی ۴۰ ثانیه) بدون کاهش قدرت موتور است.

بنابراین مالکان شناور به هنگام انتخاب نوع موتور باید با توجه به نوع استفاده از شناور و در نظر گرفتن نحوه عملیات آن، موتوری را انتخاب کنند که در حین انجام عملیات مشکلات تبعی ایجاد نکند.

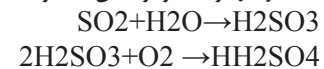
توانایی موتور برای سازگاری با مقررات بین‌المللی دریایی

امروزه با توسعه صنایع دریایی و افزایش میزان دریانوردی، مشکلاتی چون آلودگی محیط زیست دریایی به وجود آمده است و متعاقباً با تلاش جامعه جهانی حداقل استانداردهای لازم تهیه و به تصویب می‌رسند و هر ساله کنوانسیون‌های جدیدی تهیه و به تصویب کشورها می‌رسند. بیشتر این کنوانسیون‌ها در راستای حفظ محیط زیست دریایی می‌باشند و مستقیماً موتورسازان را

تحت تأثیر اثرات خود قرار می‌دهند. برخی از کشورها نیز به دلیل موقعیت خاص خود در جهان قوانین سخت‌گیرانه‌تری در این رابطه وضع می‌کنند. مالکان شناور در انتخاب موتورهای شناور باید به این نکته توجه کنند که موتور انتخابی جوابگوی کنوانسیون‌های موجود باشد و موتورسازان همواره باید طرح موتورهای خود را به گونه‌ای تنظیم کنند که با کنوانسیون‌های دریایی مطابقت داشته باشد. معمولاً عناصر موجود در دود و سایر ترکیبات خروجی باید در اندازه‌ای باشند که با کنوانسیون‌ها و قوانین کشورهایی که شناور در آن فعالیت خواهد کرد مطابقت داشته باشد. مهم‌ترین این کنوانسیون‌ها، کنوانسیون مارپول می‌باشد که در ضمیمه شماره ۶ آن تمامی جزئیات مورد نظر اعلام شده است.

توانایی موتور برای استفاده از دو سوخت متفاوت

یکی دیگر از مشخصه‌های موتور مورد استفاده در شناورها توانایی موتور برای کارکرد با دو نوع سوخت دیزل و سوخت سنگین است. سوخت سنگین به عنوان یک سوخت ارزان‌قیمت خواهان بسیاری دارد؛ اما استفاده از آن در سواحل اکثر کشورها به دلیل ترکیبات خروجی حاصله از آن که پایه اسیدی دارند و باعث ایجاد باران‌های اسیدی و ... می‌شود ممنوع شده است. ترکیبات به همراه رطوبت هوا واکنش داده و باعث ایجاد باران‌های اسیدی می‌شود.



همچنین به دلیل اینکه استفاده از این نوع سوخت نیاز به حرارت بالا دارد، قابلیت مانور موتور را پایین می‌آورد و معمولاً در سواحل از سوخت دیزل استفاده می‌شود. ضمناً همان گونه که گفته شد برخی قوانین مناطقی را مشخص می‌کنند که در آنها نیاز به استفاده از سوخت با سولفور و ترکیبات پایین است. به همین دلیل موتوری که توانایی کارکرد با هر دو نوع سوخت را داشته باشد به لحاظ اقتصادی به صرفه خواهد بود.

این عوامل در شناورهای اقیانوس‌پیما و شناورهای با منطقه دریانوردی محدود بیشتر نمایان است و عموماً در شناورهای ساحلی موتورها با یک نوع سوخت کار می‌کنند. **کاربری ساده موتور یا User Friendly بودن و ساده بودن انجام تعمیرات موتور**

کاربری یا اپراتوری ساده موتور شامل چک کردن موتور جهت استارت اولیه، روشن کردن موتور، انجام مانور با موتور در مواقع اضطرار و همچنین زمانی که کنترل به موتورخانه سپرده می‌شود و ... نیز یکی از عوامل مهم و مؤثر در انتخاب موتور می‌باشد. در مواقعی که خدمه شناور به طور مداوم در حال تغییرند (معمولاً کلیه پرسنل یک شناور اقیانوس‌پیما در طول ۱۲ ماه یک بار به طور کامل عوض می‌شوند) این عامل می‌تواند بهتر نمایان شود. در صورتی که اپراتوری موتور نیاز به دوره‌های خاصی داشته باشد علاوه بر افزایش هزینه‌های ناشی از این آموزش مدت زمان لازم جهت آموزش نیروی کارآمد و سایر هزینه‌های مرتبط نیز به آن اضافه می‌شود.

در حریفه دریانوردی به دلیل عدم دسترسی به ساحل در بیشتر مواقع و حتی در ساحل، بیشتر تعمیرات توسط پرسنل خود شناور انجام می‌گیرد؛ بنابراین از موتورهایی با درصد خرابی کمتر و نیز موتوری که تعمیرات آن به سادگی قابل انجام باشد استقبال بیشتری می‌شود. در مراکز آموزش دریانوردی، علم تعمیرات به صورت کلی آموزش داده می‌شود و در کارگاه‌های آموزشی نیز تأکید بر روی نوع خاصی از موتور وجود ندارد. بنابراین در صورتی که ساختار موتور ساخته شده خارج از این اصول باشد حتی با وجود کتابچه‌های موتور ممکن است مهندسین موتور با مشکل برخورد کنند و یا زمان تعمیرات طولانی شود که متعاقباً درآمد کمتر را به همراه می‌آورد.

ارتعاش و سروصدای تولیدی موتور

ارتعاش تولیدی توسط موتور یکی از عوامل مهم در انتخاب موتور رانشی و سایر سیستم‌های موجود در شناور است. به طور کلی به دلیل قدرت تولیدی موتورهای موجود در شناور یک سری ارتعاش به صورت طبیعی در شناور وجود دارد. به علاوه بسامدهای طبیعی در هر موتور در یک سرعت خاص به نام

(critical speed) با بسامدهای موتور جمع می‌شوند و دامنه ارتعاشات را تا حد زیادی افزایش می‌دهند که معمولاً سازنده موتور دور مذکور را مشخص می‌کند تا در آن دور خاص موتور کار نکند.

ارتعاشات به دلیل نحوه وارد کردن نیرو به نقاط مختلف، که به صورت ضربه‌های ممتد است، باعث کاهش عمر تجهیزات می‌شود و این نیروها در محل‌هایی که دوران نیز وجود دارد به صورت سه‌بعدی وارد می‌شود. در نتیجه، افزایش دامنه ارتعاشات از حد مجاز تعریف شده باعث کاهش عمر تجهیزات می‌شود. بنابراین در انتخاب موتور توجه به این نکته نیز می‌تواند مفید باشد.

یکی دیگر از عوامل مهم در انتخاب موتور در شناور میزان سروصدای تولیدی آن است. با توجه به اینکه در حین انجام عملیات توسط یک واحد شناور تجهیزات مختلفی به طور هم‌زمان کار می‌کنند، سروصدای زیادی در شناور به وجود می‌آید که یکی از منابع تولید این صدا موتورهای رانشی و سایر موتورهای موجود می‌باشند.

ایجاد محیط آرام جهت استراحت پرسنل علاوه بر افزایش بازده منابع انسانی به طور مستقیم بر افزایش ایمنی نیز مؤثر است و نیز امروزه بر اساس قوانین ILO و سایر قوانین در مورد حقوق شاغلان در شناور میزان صدای موجود در کابین‌های مختلف و بر حسب نوع شناور دارای محدوده‌های مختلفی است و حد تعریف شده‌ای دارد. بنابراین مد نظر قراردادن این نکته در انتخاب موتورهای موجود در واحد دریایی می‌تواند مفید باشد.

سایر عوامل مهم و مؤثر

قیمت یک موتور:

قیمت یک موتور در انتخاب آن مؤثر است. مالکان شناور و کشتی‌سازان به دنبال خرید موتورهایی با قیمت پایین و بازده و کارکرد بالا هستند. معمولاً به دلیل اینکه پرداخت هزینه موتور در بدو کار انجام می‌گیرد سایر عوامل مذکور کم‌رنگ‌تر جلوه می‌کنند.

هر چند قیمت اولیه موتور در انتخاب آن بسیار مهم است اما این عامل باید در کنار سایر عوامل ذکر شده مورد ارزیابی قرار گیرد.

سیستم‌های ایمنی موتور:

سیستم‌های ایمنی موتور که شامل سیستم‌های هشدار و خاموش‌کننده‌های آن است به عنوان یک سیستم نگهدارنده موتور دارای اهمیت زیادی می‌باشد. در صورتی که مشکلی در هر یک از قسمت‌های حساس و اساسی موتور رخ دهد، که امکان وارد شدن ضربه به موتور باشد، سیستم‌های هشدار با اطلاع‌رسانی به مسئولان جلو بروز خسارت را می‌گیرد و در صورتی که اشکال وارده از حد مجاز تعریف شده فراتر رود با خاموش کردن موتور از ایجاد خسارت به موتور جلوگیری می‌کند. علاوه بر عوامل مذکور در بخش‌های قبل مجیز بودن



چنانچه موتور نصب شده مخصوص شرایط آبوهوایی گرمسیری باشد و در منطقه سردسیری نصب شود با مشکلاتی چون سوختن ناقص سوخت و مشکلاتی از این قبیل مواجه می‌شویم.

همچنین شرایط آبوهوایی بر روی IP¹ سیستم‌های کنترلی تأثیر مستقیم دارد. این عامل که با عنوان میزان نفوذپذیری تعریف می‌شود از یک عدد دو رقمی تشکیل می‌شود که عدد اول نشانگر نفوذپذیری در مقابل جامدات و عدد دوم میزان نفوذپذیری در مقابل نفوذ آب و سیالات است. به عنوان مثال IP ۵۶ بیانگر یک سیستم با نفوذپذیری مناسب در محیط طبیعی و قابلیت عدم نفوذپذیری در مقابل جریان‌های آب به صورت پاشش و در هر زاویه پاشش است. در جدول زیر کدهای IP و قابلیت نفوذپذیری آن آمده است.

در موتور شناورهای اقیانوس پیما و برخی از انواع موتور، سیستم رانش در هر نوع آب‌وهوا توانایی کارکرد دارد بنابراین در صورتی که نوع مورد نظر از این نوع سیستم استفاده می‌کند همواره منطقه عملیات شناور باید مد نظر قرار گیرد.

پی‌نوشت:

1- Ingress Protection

Degrees of Protection (Foreign Bodies) – 1st Digit

The first digit of the IP code indicates the degree of protection against solid foreign objects from entering the electrical device. The table below outlines the level of protection against foreign objects for each level.

IP Level 1st Digit	Description of Protection Level
0	Not protected
1	Protected against solid foreign objects of 50 mm diameter and greater
2	Protected against solid foreign objects of 12.5 mm diameter and greater
3	Protected against solid foreign objects of 2.5 mm diameter and greater
4	Protected against solid foreign objects of 1.0 mm diameter and greater
5	Protected from the amount of dust that would interfere with normal operation
6	Dust tight

Degrees of Protection (Moisture) – 2nd Digit

The second digit of the IP code indicates the degree of protection against the ingress of various forms of moisture (e.g. drip, spray, submersion, etc.) into the component. Tests to determine the level of protection are carried out with fresh water and do not take into account the use of solvents.

IP Level 2nd Digit	Description of Protection Level
0	Not protected
1	Protected against vertically falling water drops
2	Protected against vertically falling water drops when enclosure is tilted up to 15°
3	Protected against water sprayed at an angle up to 60° on either side of the vertical
4	Protected against water splashed against the component from any direction
5	Protected against water projected in jets from any direction
6	Protected against water projected in powerful jets from any direction
7	Protected against temporary immersion in water
8	Protected against continuous immersion in water, or as specified by the user

موتور به انواع سیستم‌های ایمنی هشدار مثل افزایش حرارت روغن موتور، کاهش یا افزایش شدید فشار روغن، سیستم نشت سوخت از انژکتورهای موتور (Fuel leakage)، افزایش حرارت دود خروجی از موتور، افزایش ناگهانی دور موتور و ... همچنین تجهیز به سیستم‌های توقف دستی و خودکار نیز مهم می‌باشد که امروزه در تمامی موتورهای نو بیشتر این هشدارها تعبیه می‌شوند و شاید در نظر گرفتن آنها برای مالکینی که قصد خرید موتورهای دست دوم را دارند از اهمیت بیشتری برخوردار باشد.

شرایط آبوهوایی منطقه فعالیت شناور

برخی از سازندگان موتور (فقط موتورهای دور متوسط) چندین نوع موتور برای شرایط آبوهوایی مختلف تولید می‌کنند که برای کارکرد در آن شرایط مناسب می‌باشند. در انتخاب موتور برای شناورهایی با کارکرد در ساحل (یدک‌کش‌ها، قایق‌های راهنما و ...) که عموماً در یک منطقه آبوهوایی خاص فعالیت می‌کنند این نکته حائز اهمیت است. در صورتی که موتوری ناسازگار با شرایط منطقه انتخاب و نصب شود در صورتی که موتور مذکور مناسب شرایط آبوهوایی سردسیر باشد و در منطقه گرمسیری نصب شود مهندسان موتور با افزایش شدید حرارت در سیستم خنک‌کاری موتور (آب و روغن) مواجه می‌شوند و

چگونه آلودگی محیط زیست دریایی را مهار کنیم؟

۷ راهکار نجات اقیانوس‌ها و دریاهای آزاد



اقیانوس‌ها با معضلات متعددی دست‌وپنجه نرم می‌کنند. ذخایر ماهی‌های آنها با ۹۰ درصد کاهش روبرو شده‌اند. یک سوم صخره‌های مرجانی نیز در چند دهه اخیر نابود شده‌اند. صدها ناحیه مرده در آب‌های آزاد شکل گرفته‌اند. اما با وجود همه این مشکلات، همچنان دلایلی برای امیدواری باقی‌مانده است. چرا که راه‌حل‌های مشترک بین‌المللی و برنامه‌های پیشنهاد شده از سوی کارشناسان، می‌تواند دریاهای و البته سرنوشت ما را که با سرنوشت دریاهای پیوند خورده است، نجات دهد.

شده در دنیا هستیم که در فصل تابستان هر سال که شاهد بیشترین حجم سرازیر شدن این پساب‌ها هستیم، یک ناحیه مرده به اندازه نیوجرسی در آن پدیدار می‌شود. البته در دهه ۸۰ و در دریای سیاه نیز شاهد شکل‌گیری پدیده مشابهی بوده‌ایم. لذا بهبود شرایط تصفیه فضولات دامی و ایجاد سیستم‌های تصفیه فاضلاب می‌تواند کمک زیادی به اصلاح این شرایط بکند.

راهکار دوم: پیشنهاد اخذ مالیات از تولیدکنندگان دی‌اکسید کربن، اجرایی شود.

در دو قرن گذشته و به گونه‌ای اسفبار و غیرقابل مقایسه با گذشته زمین، ترکیب شیمیایی اقیانوس‌ها تغییر یافته است. مثلاً هم اینک آب دریاهای آزاد، ۳۰ درصد اسیدی‌تر از گذشته‌اند. این تغییرات اگر چه در کوتاه‌مدت حیات انسان‌ها را نابود نمی‌کند، اما تاکنون به آثار اسفبار و نگران‌کننده‌ای نظیر فرسایش پوسته صدف‌ها و موجودات دریایی منجر شده که کل سیستم زیست دریایی را در معرض تخریب قرار داده است.

از سوی دیگر دامنه تغییرات زیستی به آب‌های یخ‌زده قطبی نیز رسیده است و به زودی ما شاهد گسترش این تغییرات به خلیج‌ها و رودها و جلگه‌ها خواهیم بود. امروزه و با آزمایش‌های علمی، تاثیر اسیدی شدن آب‌ها بر زندگی موجودات دریایا بیش از گذشته آشکار شده است. از آغاز عصر صنعتی شدن، آب‌های

راهکار اول: از سرازیر کردن مواد سمی به دریاهای جلوگیری کنیم.
آلودگی دریاهای انواع مختلفی دارد. از میلیون‌ها بشکه بنزین و روغنی که همه‌ساله روانه طبیعت می‌شود تا انبوهی از کیسه‌های پلاستیکی که بر روی سطح آب اقیانوس‌ها شناور است. اما اصلی‌ترین مواد آلاینده آب‌ها، فسفات‌ها و نیترات‌های استفاده شده در کودهای شیمیایی و فاضلاب‌های روانه شده به رودها و دریاهای هستند. سرازیر شدن انبوهی از این مواد به دریاهای آزاد، مناطق ساحلی را با انبوهی از مواد آلاینده سمی، روبرو کرده است که علاوه بر مصرف اکسیژن آب، حیات موجودات ساکن در محدوده‌های ساحلی را تهدید می‌کند. به این ترتیب تاکنون ۴۰۵ ناحیه مرده در آب‌های آزاد ساحلی پدیدار شده است. فاضلاب انسانی در کشورهای در حال توسعه، اصلی‌ترین منبع آلودگی به شمار می‌رود، اما در آمریکا، اروپا و چین، پسماندهای حیوانی و کودهای شیمیایی، به عنوان منابع مهم آلودگی به شمار می‌روند. تنها در آمریکا همه‌ساله ۱۰ میلیارد مرغ، ۸۰ میلیون گاو و ۱۴۹ میلیون خوک، حدود ۵۰۰ میلیون تن ادرار تولید می‌کنند که بر روی خاک مراتع و دامداری‌ها ریخته می‌شود. کشاورزان نیز همه‌ساله از ۵۵ میلیون تن کود شیمیایی در مزارع خود استفاده می‌کنند که بخش زیادی از آن روانه رودها و رودخانه‌های منتهی به دریاهای آزاد می‌شود. به همین دلیل در دهانه رود می‌سی‌سی‌پی شاهد بزرگ‌ترین ناحیه مرده ایجاد

آزاد تاکنون یک چهارم دی اکسید کربن تولید شده بشر را جذب کرده‌اند. البته از گذشته این امر را یک پدیده مناسب می‌دانستیم؛ چرا که گمان می‌بردیم این پدیده فرآیند گرمایش جهانی را کند می‌کند. اما این پدیده، هزینه‌های گزافی برای ما دارد. با حل شدن دی اکسید کربن در آب دریاها، اسید کربنیک به وجود می‌آید. در آخرین باری که اقیانوس‌ها تا بالاترین حد ممکن اسیدی شدند (۶۵ میلیون سال پیش و به دنبال فعال شدن آتشفشان‌ها)، دنیا شاهد نابودی بسیاری از گونه‌ها شد. حتی موجوداتی که باقی ماندند، صدها سال طول کشید تا خود را با شرایط جدید منطبق کنند.

اینک، هیچ راه‌حل ساده‌ای وجود ندارد. مهندسان علوم زمین اگر چه با چندین راهکار متفاوت روبرو بوده‌اند، اما هر کدام از آنها با اثرات جانبی مختلفی همراه بوده است.

اما بهترین و احتمالاً تنها راه‌حل موجود چیست؟ کاهش حجم تولید دی اکسید کربن.

مطمئن‌ا یکی از دلایل شکل‌گیری این بحران را باید در معافیت‌ها و مشوق‌های مالیاتی موجود در دنیا به ویژه در ایالات متحده دانست که سوزاندن سوخت‌های فسیلی آلاینده و کثیف را ارزان‌تر از استفاده از انرژی‌های پاک کرده است. لذا با سوزاندن سوخت‌های کثیف در حالی به اصطلاح بخشی از پول‌هایمان را پس‌انداز می‌کنیم که در حقیقت هزینه‌های تخریب محیط زیست ناشی از آلودگی حاصل از تولید کربن را نادیده می‌گیریم.

اما چگونه می‌توان هزینه‌های واقعی سوزاندن سوخت‌های فسیلی را تعیین و پرداخت کرد؟

بهترین راه را باید در تعیین مالیات سوزاندن سوخت‌های فسیلی جستجو کرد. پیش‌بینی می‌شود که با اخذ ۱۲/۵ دلار مالیات در ازای تولید هر تن دی اکسید کربن، می‌توان حجم تولید این گاز را تا ۳۰ درصد کاهش داد و ۲۱۴ میلیون تن آلودگی کمتر، روانه دریاها کرد. البته این کار نمی‌تواند اسیدی شدن آب‌های اقیانوس‌ها را پایان دهد، اما می‌تواند تداوم زندگی دریاها - و ما انسان‌ها - را تضمین کند.

راهکار سوم: چرخه کنونی مصرف آب را بهبود دهیم.

با گرم شدن اتمسفر، چرخه حرکت آب (شامل تبخیر، بارندگی و تبخیر مجدد) سرعت می‌یابد. همچنین غلظت نمک اقیانوس‌ها افزایش می‌یابد. با افزایش بارش‌ها در مناطق استوایی و یا اسکاندیناوی، ما شاهد توفان‌ها و سیل‌های بیشتر نیز در این مناطق بوده‌ایم. به این ترتیب مناطق نیازمند به آب، گرم‌تر

فاضلاب انسانی در کشورهای در حال توسعه، اصلی‌ترین منبع آلودگی به شمار می‌رود، اما در آمریکا، اروپا و چین، پسماندهای حیوانی و کودهای شیمیایی، به عنوان منابع مهم آلودگی به شمار می‌روند.



شده و با مشکل شور شدن خاک و آب روبرو می‌شوند. هم‌اینک هم شاهد بیابان‌زایی گسترده در مناطق مختلف دنیا هستیم که باعث ایجاد مناطق متعدد بیابانی و فاقد حیات شده است و باید راه‌حل اساسی را در بهبود مصرف آب و مبارزه با شور شدن خاک دانست.

راهکار چهارم: به روند نابودی گونه‌ها پایان دهیم.

نگاهی به شرایط کنونی و گذشته ماهی‌ها و سایر موجودات آبی در چند دهه اخیر به خوبی نشان می‌دهد که تا چه حد، روند نابودی گونه‌ها، تسریع شده است. مثلاً در ۶۰ سال گذشته، بیش از ۴۰۰۰ گونه آبی، منقرض شده‌اند. نابودی این گونه‌ها به تغییر اکوسیستم آبی و برهم خوردن تعادل گونه‌های دیگر منجر شده است. مثلاً در منطقه کارائیب، افزایش یک گونه ماهی، باعث نابودی بسیاری از گونه‌های دیگر و برهم خوردن تعادل حیات دریایی در آن منطقه و فقیرتر شدن ماهیگیران شده است. همان‌طور که یکی از کارشناسان در مقاله خود، نابودی گونه‌های دریایی را غیرقابل جبران و همانند خارج شدن خمیر دندان از یک بسته و غیرقابل برگشت می‌داند.

از سوی دیگر، امروزه ناوگان اقیانوس‌پیمای صید صنعتی ماهی کشور ژاپن با مشکلات زیادی برای یافتن ماهی در آب‌های آزاد روبروست، چرا که دیگر همانند چند دهه قبل از توده‌های انبوه ماهی در اقیانوس‌ها، خبری نیست.

از سوی دیگر هم‌اینک آمریکایی‌ها از ۱۰۰ هزار کشتی غول‌پیکر تجاری استفاده می‌کنند که معضل تخلیه آب تعادل و برهم خوردن تعادل زیستی ناشی از آن، همچنان با وجود تلاش‌های زیاد کشورها، لاینحل مانده است.

راهکار پنجم: صخره‌های مرجانی را حفظ کنید.

در ۲۰ سال گذشته، بیش از یک سوم صخره‌های مرجانی نابود شده‌اند. حدود ۹۰ درصد صخره‌های مرجانی سریلانکا، تانزانیا و مالدیو در معرض نابودی قرار دارد. اگر در سه دهه آینده، دمای آب اقیانوس‌ها هفت درجه فارنهایت بالا رود، (همان‌طور که پیش‌بینی می‌شود) بخش زیادی از این صخره‌ها برای همیشه از بین می‌روند. در دریای سرخ و خلیج فارس نیز ما شاهد تغییرات زیادی در حیات مرجان‌ها هستیم و با وجود همه مطالعات و اقدامات انجام شده، هنوز هم تداوم حیات مرجان‌ها، با چالش‌های زیادی روبروست.

راهکار ششم: هوشمندانه صید کنیم.

در سال گذشته، سرانه مصرف ماهی در دنیا به ۳۷/۵ پوند برای هر نفر رسید. اما در همین حال، چند گونه مهم و پر مصرف ماهی نظیر ماهی تن با کاهش گسترده‌ای روبرو شده است و ما شاهد ورود نهنک‌ها و لاک‌پشت‌ها در فهرست گونه‌های در معرض خطر انقراض هستیم.

یکی از معضلات گریبانگیر ماهیگیری صنعتی در سراسر دنیا، صید ناخواسته گونه‌های مختلف آبزیان در فرآیند صید صنعتی ماهی است. مرجان‌ها، نهنک‌ها، لاک‌پشت‌ها، ستاره‌ماهی‌ها، کوسه‌ها، لاک‌پشت‌ها و حتی پرندوها از قربانیان صید صنعتی به شمار می‌روند. یکی از کارشناسان حیات آبزیان می‌گوید: صنعت صیادی به یکی از عوامل مهم تهدید حیات آبزیان تبدیل شده است. مثلاً دیگر دلفینی در رودخانه یانگ‌تسه چین وجود ندارد. به دلیل بحران برهم خوردن تعادل در هرم حیات آبزیان و لزوم حفظ گونه‌ها، کارشناسان راه‌هایی برای صید هوشمندانه ماهی‌ها پیشنهاد کرده‌اند تا ماهیگیری صنعتی کمترین آسیب را به دریاها و اقیانوس‌ها به عنوان منبع حیات، وارد کند.

راهکار هفتم: دانش خویش را افزایش دهیم.

همه می‌دانیم که ما اطلاعات اندکی در مورد دنیای اطراف خویش داریم. مثلاً اطلاعات دانشمندان در مورد چگونگی تغییر دمای آب در بخش‌های میانی اقیانوس، به دلیل ناتوانی ماهواره‌ها در اندازه‌گیری دما در عمق کمتر از هفت متر، همچنان اندک است. به علاوه ما در مورد ویژگی‌های حیات در ۹۰ درصد بستر اقیانوس‌ها و دریاها کاملاً بی‌اطلاعیم. چندی پیش نتایج آمارگیری از گونه‌های دریایی سراسر دنیا، نشان از وجود ۱۹۰ هزار گونه دریایی داد، اما ما می‌دانیم که در مورد یک میلیون گونه دیگر، تقریباً هیچ چیزی نمی‌دانیم. ما به راحتی در هنگام مطالعه و بررسی دریاها، احساس گم شدن می‌کنیم. مثلاً

گروهی از دانشمندان دانشگاه برکلی کالیفرنیا پس از فاجعه نشت نفت‌خام در خلیج مکزیک در سال گذشته، اعلام کردند که به صورتی غیرقابل تصور، با یک میکروب خورنده نفت ناشناخته روبرو شده‌اند که ۲۲ میل مربع از لکه نفتی شناور بر روی آب‌های منطقه را پاک‌سازی کرده است. هر چند در مورد درست بودن این نظریه همچنان ابهامات و نظرات متضادی وجود دارد.

یکی از کارشناسان بررسی محیط زیست خلیج مکزیک پس از این فاجعه می‌گوید: آنچه ما در حقیقت نمی‌دانیم، وابستگی متقابل زنجیره حیات و روابط کاملاً پیچیده موجود در دریاهاست. مثلاً در هنگام بررسی تأثیر نفت موجود در لایه‌های میانی آب بر حیات موجود در بستر خلیج؛ و یا تأثیر این نشت بر اتمسفر و یا تأثیر واقعی آن بر طبیعت، واقعاً هیچکس چیزی نمی‌داند.

جیورا پروسکورووسکی، استاد اقیانوس‌شناسی در دانشگاه واشنگتن می‌گوید: مسئله اصلی، ابعاد عظیم اقیانوس‌هاست. آب‌های شور ۷۱ درصد کره ما را به مساحت ۱۳۹ میلیون میل مربع تشکیل داده‌اند.

وی می‌افزاید: اما این موضوع تنها به سطح آب‌ها باز نمی‌گردد، چرا که اعماق آب‌ها را نیز باید در نظر بگیریم. ما با یک زندگی پویا در آب‌های آزاد روبرو هستیم. هم‌اینک با وجود سرمایه‌گذاری‌های گسترده در حوزه مطالعه دریاها و اقیانوس‌ها، می‌توان امیدوار بود که حیات دریاها در اولویت اقدامات دولت‌ها قرار گیرد. هر چند ۹۰۰ برابر بودن بودجه اکتشافات فضایی ناسا در برابر بودجه مؤسسه اقیانوس‌شناسی ایالات متحده آمریکا یک مسئله جدی برای بسیاری از کارشناسان است.

چه باید کرد؟

ما از ۱۲ نفر از کارشناسان و متخصصان برجسته حوزه اقیانوس‌شناسی تا سیاستمداران و یک ناخدای کشتی خواسته‌ایم که راهکارهای خود برای نجات دریاها را مطرح کنند. در ادامه نظرات آنان را می‌خوانیم:

۱- سرمایه‌گذاری در حوزه انرژی‌های پاک، یک ضرورت است؛ چرا که می‌توان به این وسیله فرآیند اسیدی شدن آب اقیانوس‌ها را متوقف کرد. افزایش آلودگی اتمسفر، باعث جذب بیشتر دی‌اکسیدکربن توسط آب‌های آزاد می‌شود که این وضعیت، حیات ماهی‌ها، گیاهان و سایر موجودات دریایی را به خطر می‌اندازد. (سنتاتور بن کاردین، رئیس کمیته آب و حیات وحش مؤسسه زیست‌محیطی مریلند)

۲- ما از هر سه تنفس خود، دو تای آن را مدیون پلانکتون‌ها هستیم؛ چرا که آنها با تبدیل دی‌اکسیدکربن به اکسیژن، به تداوم حیات ما کمک می‌کنند. اما با اسیدی شدن آب‌های اقیانوس‌ها، ما در حال رقم‌زدن مرگ این موجودات در گستره‌ای وسیع هستیم. به هر ترتیب ما باید هر چه زودتر به سوزاندن سوخت‌های فسیلی پایان دهیم و استفاده گسترده‌تر از انرژی پاک خورشیدی، سرآغاز این راه است. (لویی پسیه‌ویوس، کارگردان سینما و مدیر انجمن حفاظت از اقیانوس‌ها)

۳- سازمان غذا و داروی آمریکا اعلام کرده تا سال ۲۰۴۸ میلادی، ما شاهد پایان صنعت صیادی خواهیم بود. اما آیا تاکنون به ابعاد این گزارش فکر کرده‌ایم؟ صنعت صیادی با زندگی همه انسان‌ها گره خورده و فکر کردن به دنیایی بدون صید ماهی، ناممکن است. اما من معتقدم که با یافتن راه‌حل‌هایی همه‌جانبه، این شرایط هرگز رخ نخواهد داد. (پل واتسون، ناخدای کشتی استیو آروین)

۴- همه ما باید به استفاده از کیسه‌های پلاستیکی و ظرف‌های یک‌بار مصرف پلاستیکی پایان دهیم. بخش اعظم زباله‌های شناور بر روی آب‌های آزاد از پلاستیک ساخته شده‌اند و در بسیاری از موارد این زباله‌ها به اشتباه از سوی ماهی‌ها بلعیده می‌شوند. لذا از این به بعد هرگاه کسی به شما یک کیسه و یا ظرف یک‌بار مصرف پلاستیکی تعارف کرد بگویید: «متشکرم. نیازی به آن ندارم.» (جیم موریاتی، مدیرعامل سازمان سورفریدر)

۵- صنعت کشتیرانی ارتباط نزدیکی با دولت‌ها دارد. لذا استفاده از سوخت‌های فسیلی با درصد پایین گوگرد باید مورد توجه قانون‌گذاران قرار گیرد. همچنین

شیمیایی جدید ابداع می‌کنیم که این مواد به اقیانوس‌ها راه می‌یابند و در بدن ماهی‌هایی انباشته می‌شوند که به سفره ما راه می‌یابند. به این ترتیب ما نتایج اقدامات خود را نادیده گرفته‌ایم. (جین میشل کوستیو، انجمن جامعه فردا)

منبع: Popular Science

مترجم: محسن داوری

برای حل معضل آب تعادل کشتی‌ها، باید هر چه سریع‌تر اقدام شود. کنترل عملکرد موتورهای کشتی‌ها هم نیازمند توجه جدی دولتهاست. در ساخت کشتی‌ها نیز باید تلاش شود که تولید دی‌اکسیدکربن به حداقل برسد. همچنین بهره‌وری بالاتر سوخت مصرفی، یک امر مهم و شایان توجه است. این نکات باید بیش از پیش در نواحی بحرانی مورد توجه قرار گیرد تا بیش از این شاهد خودکشی نهنگ‌ها و دلفین‌ها نباشیم. (آن ماری کاپل، نایب رئیس شورای جهانی کشتیرانی)

۶- بیش از یک میلیارد انسان، پروتئین مصرفی خود را از ماهی‌ها تأمین می‌کنند. برای تأمین این تقاضا، در قرن بیستم، بخش اعظم ذخایر ماهی‌های ارزشمند تجاری (بیش از دو سوم) نابود شده است. زنجیره غذایی ماهی‌ها به سرعت در حال نابودی است و صید ماهی‌های اعماق دریاها در اولویت ناوگان صیادی صنعتی قرار گرفته است. اما این کار به نابودی شبکه‌های در هم تنیده تأمین غذای ماهی‌ها و زیست‌گاه‌های شکننده و در حال نابودی دریاها، منجر خواهد شد. ما بیش از همیشه نیازمند تغییر در روش‌های صیادی و یافتن یک منبع پایدار تأمین ماهی هستیم. در کنار لزوم بهره‌گیری از مدیریت اثربخش و مسئولیت‌پذیر در صنعت ماهیگیری، ما راه درازی تا ایجاد امنیت پایدار جهانی در بخش غذا، تغییر جهت فرایندهای نابودکننده اکوسیستم‌های دریایی و اعطای فرصت به ذخایر ماهی‌ها برای بازگشت به شرایط گذشته‌شان در برابر خویش داریم. (سوزان آوری، مدیر انستیتو اقیانوس‌شناسی وودز هول)

۷- برای حفاظت از اقیانوس‌ها ما نیازمند شناخت آنها و برای این کار به جمع‌آوری اطلاعات مورد نیاز محتاجیم. ما در حال راه‌اندازی یک شبکه بزرگ از روبات‌های کنترل‌شونده از سوی ماهواره‌ها هستیم که اطلاعات زیادی را از اعماق دریاها دریافت و ارسال می‌کنند. این کار می‌تواند پیش‌بینی‌های ما را دقیق‌تر و ارزشمندتر کند. (تونی هایمت، مدیر مؤسسه سنجش و مطالعه اقیانوس‌ها)

۸- طرح این سؤال که بهترین راه برای حفاظت از اقیانوس‌ها چیست، مشابه این سؤال است که بهترین روش برای حفظ سلامت قلب‌هایمان چیست؟ ما باید از همه توانایی‌هایمان بهره ببریم و از همین حالا باید اقداماتمان شروع شود. در گام اول، صید صنعتی ماهی با آثار ناگوار و مخرب باید متوقف شود. اقیانوس‌ها مهم‌ترین عامل حفظ حیات بر روی کره خاکی ما هستند و به همین دلیل ما باید در حفاظت از آن بکوشیم. (سیلویا ایرل، متخصص اقیانوس‌شناسی و بنیان‌گذار انجمن علمی دریاها)

۹- فراتر از دیدگاه‌های یک‌جانبه در این حوزه نسبت به اثرات ماهیگیری، ما خواهان یک مدیریت اکوسیستم‌محور هستیم که ابعاد آن به سایر عوامل نظیر حوزه‌های گردشگری و طرح‌های توسعه صنایع نفت و گاز نیز مرتبط است. در فرآیند مدیریت تأثیرات انسان‌ها بر اقیانوس‌ها، باید همه عوامل مؤثر بهره‌گیرنده از آنها را در نظر گرفت. (دوگ دی مستر، متخصص ارشد ماهیگیری در سازمان اقیانوس و اتمسفر ایالات متحده آمریکا)

۱۰- برای مدت‌های طولانی و از گذشته، ما بیش از حد، از ماهی‌های راس هرم زنجیره غذایی دریاها نظیر ماهی‌های تن و شمشیرماهی‌ها بهره برده‌ایم. به این ترتیب، هم‌اینک بیش از همیشه باید به خوردن ماهی‌هایی نظیر ساردین عادت کنیم تا این زنجیره دوباره متعادل شود. (جف فلملین، عضو انجمن زیست دریایی ایالات متحده آمریکا)

۱۱- ما می‌توانیم بزرگ‌ترین تهدید فراروی اقیانوس‌ها، که صید فراتر از حد ماهی‌هاست، را حل و فصل کنیم. راه‌حل آن این است: محدود کردن یارانه‌های اعطایی به صیادان آسیب‌رسان به دریاها. دولتها با حمایت از توسعه ناوگان ماهیگیری صنعتی شرایطی را پدید آورده‌اند که ظرفیت صید این کشتی‌ها، دو و نیم برابر ظرفیت پایدار صید در آب‌های آزاد است. (تد دانسون، عضو و مؤسسان انجمن غیردولتی حفاظت از اقیانوس‌ها و نویسنده کتاب اقیانوس‌های در معرض نابودی ما و آنچه که می‌توانیم برای نجات آنها انجام دهیم)

۱۲- من اگر تنها می‌توانستم یک اقدام در این راه انجام دهم، این بود: توقف استفاده از اقیانوس‌ها به عنوان یک فاضلاب جهانی. ما همه‌ساله، صدها ماده

نگاهی به شرایط کنونی و گذشته ماهی‌ها و سایر موجودات آبی در چند دهه اخیر به خوبی نشان می‌دهد که تا چه حد، روند نابودی گونه‌ها، تسریع شده است.

تجربه سفر با نسل فوق مدرن کشتی‌های کوچک

سریع‌ترین هتل ۵ ستاره جهان



طراح اصلی این پروژه در توصیف آن می‌گوید: من فکر می‌کنم Ark Angel LSV قهرمان قدرت سبز باشد. نه به خاطر اینکه سرعت بالایی دارد، بلکه بیشتر به سبب اطمینان خاطری است که از بابت توانمندی آن در رقابت با سایر رقبا دارم. در بخش‌های مختلف این ابرقایق از صفحات خورشیدی استفاده شده است. این صفحات تا ۱۰۰ کیلووات برق پاک خورشیدی تولید می‌کنند. بخش الکتریکی موتوری این ابرقایق با استفاده از باتری لیتیومی کار می‌کند که در نوع خود یک ابتکار عمل جالب توجه محسوب می‌شود. یکی از عوامل مهمی که در افزایش بازده حرکتی قایق‌ها در نظر گرفته می‌شود ساختار آیرودینامیکی آنهاست. Ark Angel LSV به گونه‌ای طراحی شده است که در سرعت‌های بالا نیز کمترین مقاومت ممکن در برابر هوا ایجاد می‌شود. این فرآیند به صرفه‌جویی قابل توجه در مصرف انرژی منتهی می‌شود.

دماغه کشتی و عرشه‌های آن ساختاری زاویه‌ای دارند که این خود به شکاف هوا و حرکت سریع‌تر ابرقایق کمک زیادی می‌کند. اما این تازه آغاز یک ماجرای هیجان‌انگیز است. در این قایق بزرگ سیستمی تعریف شده است که با استفاده از آن انرژی حرارتی که در تمامی قایق‌هایی از این دست تلف می‌شود برای انجام امور دیگر سازه به کار گرفته می‌شود. مدیریت مصرف انرژی در Ark Angel LSV کاملاً به صورت رایانه‌ای صورت می‌گیرد و نیروهای انسانی نقشی در این میان ندارند.

Ark Angel LSV بالغ بر ۷۸ متر طول دارد. این یک رقم قابل توجه برای یک قایق تفریحی فوق‌مدرن است. برای تأمین انرژی مورد نیاز این سازه تنها از سلول‌های خورشیدی استفاده نمی‌شود. باد و جریان آب نیز دو منبع قابل اطمینان دیگری هستند که در ترکیب با سیستم الکتریکی قایق و شارژ باتری لیتیومی آن، انرژی مورد نیاز برای فعالیت شبانه‌روزی این هتل پنج ستاره شناور را تأمین می‌کنند.

ابرقایق‌های تفریحی که در گوشه‌وکنار جهان حرکت می‌کنند معمولاً حجم قابل توجهی از ذرات آلاینده کربنی تولید و روانه اتمسفر زمین می‌کنند، اما به واسطه به کارگیری سیستم حرکتی الکتریکی و همچنین تکیه بر منابع پاک

Ark Angle LSV نسل فوق‌مدرن کشتی‌های کوچک و قایق‌های مجلل است. قایق‌های تفریحی و کشتی‌های کوچک فوق‌مدرنی که ایده ساخت آنها هم‌اکنون ذهن طراحان و محققان در آزمایشگاه‌های تحقیقاتی گوشه‌وکنار جهان را به خود مشغول کرده چیزی ورای تصورات فعلی ماست. در این سیستم‌ها دیگر خبری از منبع تأمین انرژی مورد نیاز حرکتی مبتنی بر الگوهای سنتی نخواهد بود؛ بهره‌گیری از سلول‌های خورشیدی، استفاده از انرژی هنگفت مربوط به پردازش‌های هسته‌ای و در نهایت بهره گرفتن از سبک جدیدی از مواد در بدنه و ساختار که موجب می‌شوند کل سازه شناور روی آب نه تنها وزن بسیار کمتری داشته باشد، بلکه از استحکام خیره‌کننده‌ای نیز برخوردار باشد.

گروه طراحی Sauter Design از جمله گروه‌های پیشرو در طراحی نسل فوق‌مدرن کشتی‌های کوچک و قایق‌های مجلل است که تمامی آنها بر مبنای به کارگیری طیف گسترده‌ای از فناوری‌های نوین طراحی شده‌اند. اما یکی از تازه‌ترین شاهکارهای این گروه آرک آنجل (Ark Angle LSV) نام دارد که یکی از مهم‌ترین شاخصه‌های آن به کارگیری کربن در بخش‌های مختلف ساختاری آن است.

این ابتکار عمل موجب شده تا این ابرقایق نه تنها از وزنی بسیار کمتر در مقایسه با سایر نمونه‌های موجود در این کلاس برخوردار باشد، بلکه آنهایی که سوار بر آن خواهند شد و حتی راهی اقیانوس‌های جهان می‌شوند نگرانی از بابت استحکام آن در برابر امواج سهمگین نداشته باشند. مقایسه‌های آماری نشان می‌دهند این ابرقایق سریع‌تر از هر قایق بزرگ دیگری در این سطح است. با این حال زمانی که صحبت از تطابق با معیارهای فناوری‌های سبز می‌شود اهمیت طراحی Ark Angel LSV دوچندان می‌شود. اگر این ابرقایق را از بُعد ساختار فنی و اسکلتی و مواد به کار گرفته شده در آن با سایر قایق‌های بزرگ شناخته شده مقایسه کنیم بدون شک آن را سبب‌ترین ابرقایق جهان نیز برمی‌شماریم. موتورهای این ابرسازه دریایی از نوع توربوی ترکیبی هستند که نقش زیادی در تعیین این قایق بزرگ به عنوان پاک‌ترین سیستم پیش‌رانش دریایی در جهان دارند.

قایق‌های تفریحی و کشتی‌های کوچک فوق‌مدرنی که ایده ساخت آنها هم‌اکنون ذهن طراحان و محققان در آزمایشگاه‌های تحقیقاتی گوشه‌وکنار جهان را به خود مشغول کرده چیزی ورای تصورات فعلی ماست.

تولید انرژی نظیر آب و باد، سالانه تا ۴۰۰۰ تن در تولید این ذرات صرفه‌جویی می‌شود. عنصر اصلی که کل سازه با استفاده از آن ساخته می‌شود چیزی نیست جز آلومینیوم. این فلز نه تنها سبک است بلکه زمانی که به صورت آلیاژی به کار گرفته می‌شود از استحکام خیره‌کننده‌ای نیز برخوردار می‌شود.

سفر با این هتل پنج ستاره تجربه‌ای لذت‌بخش خواهد بود. از باند مخصوص فرود بالگرد در قسمت انتهایی گرفته تا استخر روباز و همچنین پیشرفته‌ترین سیستم‌های ارتباطاتی و اطلاعاتی همگی نشان از ترکیب عالی فناوری‌های به‌کار گرفته شده در آن است.

Ark Angel LSV گنجایش حمل ۲۰ هزار لیتر آب آشامیدنی را دارد. این به معنای آن است که اگر بر فرض محال این ابرقایق به همراه ۱۸ مهمان و ۱۶ خدمه (این ارقام مربوط به حداکثر گنجایش حمل افراد در این سازه شناور می‌شود) در اقیانوس گم شود جای هیچ‌گونه نگرانی درخصوص تأمین آب و غذای این افراد نخواهد بود، هر چند به لطف بهره‌گیری از طیف وسیعی از فناوری‌های ارتباطاتی عملاً امکان گم شدن این هتل پنج ستاره در اقیانوس وجود ندارد.

Ark Angel LSV دارای دو عرشه جلویی و چهار عرشه عقبی است که به این ترتیب تقریباً تمامی مهمانان حاضر در آن فضای کافی برای لذت بردن از تعطیلات چندروزه آخر هفته را دارند. Ark Angel LSV را می‌توان تجربه موفقیت‌آمیزی در دنیای طراحی سازه‌های شناور فوق‌مدرن دانست.

در گوشه‌وکنار جهان ثروتمندان زیادی زندگی می‌کنند که برخی از آنها نمی‌دانند ثروت هنگفت خود را چگونه خرج کنند. این دسته از افراد، از جمله بازارهای هدف ابرقایق‌هایی نظیر Ark Angel LSV به حساب می‌آیند. این ابرقایق تفریحی نماینده نسل جدیدی از سیستم‌های حمل‌ونقل و شناور دریایی است که پیش‌بینی می‌شود تا یک دهه آینده جای بسیاری از نمونه‌های فعلی را بگیرند. البته برای اینکه این فناوری نوین به مرحله تولید اولیه و در ادامه تجاری برسد موانعی نیز وجود دارد که هزینه تمام شده مهم‌ترین آنها محسوب می‌شود.

این عامل موجب شده تا مدیران ارشد گروه طراحی Sauter Design اعلام کنند این ابرقایق تفریحی فوق‌مدرن را با شماری محدود و آن هم پس از دریافت بخش قابل توجهی از هزینه ساخت آن تولید خواهند کرد.

منبع: سایت Technology review - روزنامه جام‌جم
مترجم: مهدی پیرگری

جناب آقای مهندس شریفی
مدیرعامل محترم شرکت رده‌بندی آسیا

از اینکه با همت، تلاش و بهره‌گیری از سال‌ها تجربه و توان تخصصی موفق به جلب اعتماد مرجع دریایی کشور و کسب مجوز فعالیت رده‌بندی کشتی‌های اقیانوس پیما شده‌اید به آن مؤسسه تبریک می‌گوییم. توفیق رده‌بندی آسیا را در انجام این مهم و در سطح سایر مؤسسات رده‌بندی جهان آرزو مندیم.

با سپاس - محمد سمیعی
دبیرکل اتحادیه مالکان کشتی ایران



نکاتی درباره بزرگ‌ترین کشتی تفریحی جهان یا مروارید ناوگان مسافری؛

شهری در آب

آن نوامبر ۲۰۰۷، به آب‌اندازی نوامبر ۲۰۰۸ و تاریخ تکمیل آن اکتبر ۲۰۰۹ بوده است. هزینه ساخت این کشتی ۱/۴ میلیارد دلار بوده است. روزنامه‌نگاران این کشتی را "هتل تفریحی شناور" می‌نامند؛ اما در واقع این لقب برای تشریح این کشتی کفایت نمی‌کند. این کشتی زیباترین، مجلل‌ترین و بزرگ‌ترین کشتی ساخته شده در جهان است. اندازه آن پنج برابر کشتی معروف "نایتانیک" است.

ایده‌های خالقان و طراحان بزرگ‌ترین کشتی تفریحی جهان آن قدر زیاد بود که برای تحقق آن به شناور بزرگی نیاز داشتند.

کشتی مجهز به امکانات ورزشی گوناگون از جمله حصارهای صعود، زمین بسکتبال، چرخ فلک برای کودکان، زمین یخ‌بازی، مرکز تجاری همراه با کافه‌ها و بارهای متعدد، پارکی با ۱۲ هزار غرس درخت و گیاهان طبیعی، دو استخر برای موج‌سواری و یک استخر شنا در پاشنه کشتی با آمفی‌تئاتر اطراف آن برای نمایش بازی‌های آبی می‌باشد. امکانات دیگر نظیر استخرهای شنا، کلوپ‌های سلامتی، سالن‌های ورزشی، کتابخانه، سالن‌های کنسرت، سینما و ... نیز برای مسافران در نظر گرفته شده است.

یکی از بارها به صورت آسانسور در سه عرشه حرکت می‌کند. شناور دارای ۱۶ عرشه، بیش از ۲۴ سالن غذاخوری و ۴۲ آسانسور است.

مسافران امکان انتخاب کابین‌های دارای بالکن رو به اقیانوس و یا منظره پارک واقع در مرکز کشتی را دارند. کابین‌های دو طبقه نیز در این کشتی وجود دارد.

مسیرهای دریانوردی این کشتی دریای کارائیب است.

منبع: اینترنت

مترجم: ژاله صداقتی‌منور

کشتی مسافری "Oasis of the Seas" به مالکیت شرکت Royal Caribbean International بزرگ‌ترین کشتی مسافری جهان است. این کشتی از طراحی شگفت‌انگیز و معماری داخلی بسیار مجللی برخوردار است و "مروارید" ناوگان مالک آن که بزرگ‌ترین شرکت کشتیرانی تفریحی جهان است لقب گرفته است.

مشخصات عمومی کشتی به قرار زیر است:

ظرفیت ناخالص (GT): ۲۲۵،۲۸۲

طول: ۳۶۰ متر

عرض: ۴۷ متر

ارتفاع: ۷۲ متر

آبخور: ۹/۳ متر

عمق: ۲۲/۵۵ متر

تعداد عرشه: ۱۶ عرشه

قدرت موتورها: ۱۲۸،۵۴۰ اسب بخار

سرعت ۲۲/۶ گره دریایی

ظرفیت مسافر: ۵۴۰۰ نفر — حداکثر ۶۲۹۶ نفر

تعداد خدمه: ۲۱۶۵ نفر

کشتی دارای ۱۸ قایق نجات با گنجایش هر یک ۳۷۰ نفر و مجموع ۶ هزار و ۶۶۰ نفر است. قایق‌های نجات کوچک‌تری نیز برای مسافران اضافی و خدمه در نظر گرفته شده است.

سفارش ساخت این کشتی در فوریه ۲۰۰۶ انجام شد و توسط کشتی‌سازی STX Europe در Turku فنلاند ساخته شده است. تاریخ بنیان‌گذاری

۱۵ درجه به شمال

یا

جنوب بچرخید

آمریکایی‌ها (با صدای عصبانی): کاپیتان ریچارد جیمس هاوارد، فرمانده ناو هواپیمابر یو.اس.اس لینکلن با شما صحبت می‌کند دو رزم‌ناو، پنج ناو منهدم‌کننده، چهار ناوشکن، ۶ زیردریایی و تعداد زیادی کشتی‌های پشتیبانی ما را اسکورت می‌کنند. به شما پیشنهاد نمی‌کنم، به شما دستور می‌دهم راهتان را ۱۵ درجه به شمال عوض کنید. در غیر این صورت مجبور هستیم اقدامات لازم برای تضمین امنیت این ناو اتخاذ کنیم. لطفاً بلافاصله اطاعت کنید و از سر راه ما کنار بروید !!!

اسپانیایی‌ها: خوان مانوئل سالاس آلکانتارا با شما صحبت می‌کند. ما دو نفر هستیم و یک سگ، دو وعده غذا، دو قوطی نوشیدنی و یک قناری که فعلاً خوابیده ما را اسکورت می‌کنند. پشتیبانی ما ایستگاه رادیویی کاردنا دیال ده لا کورو و کانال ۱۰۶ اضطراری دریایی است. ما به هیچ طرفی نمی‌رویم زیرا ما روی زمین قرار داریم و در ساختمان فانوس دریایی A-853 Finisterra روی سواحل سنگی گالیسیا هستیم و هیچ تصویری هم نداریم که این چراغ دریایی در سلسله مراتب اسپانیا چه جایگاهی دارد. شما می‌توانید هر اقدامی که به صلاحتان باشد را اتخاذ کنید تا امنیت کشتی خود را که به زودی روی صخره‌ها تلاشی می‌شود تضمین کنید. بنابراین باز هم اصرار می‌کنیم و به شما پیشنهاد می‌دهیم عاقلانه‌ترین کار را بکنید و راه خودتان را ۱۵ درجه جنوبی تغییر دهید تا از تصادف اجتناب کنید.

آمریکایی‌ها: مفهوم شد. ممنون

واقعیت یا لطیفه خواندن این مطلب خالی از لطف نیست. گفت‌وگوی ضبط شده در کانال ۱۰۶ روی فرکانس اضطراری دریایی، در سواحل Galicia اسپانیا میان اسپانیایی‌ها و آمریکایی‌ها در ۱۶ اکتبر ۱۹۹۷ بیانگر این واقعیت است که در مأموریت‌های دریایی از نوع آمریکایی داشتن بهره‌هوشی ضرورتی ندارد بلکه افراد فقط بتوانند با صدای بلند دستور بدهند که از سر راه، کنار بروید.

اسپانیایی‌ها (با سر و صدای متن): A-۸۵۳ با شما صحبت می‌کند. لطفاً ۱۵ درجه به جنوب بچرخید تا از تصادف اجتناب کنید. شما دارید مستقیماً به طرف ما می‌آید. فاصله ۲۵ گره دریایی.

آمریکایی‌ها (با سر و صدای متن): ما به شما پیشنهاد می‌کنیم ۱۵ درجه به شمال بچرخید تا با ما تصادف نکنید.

اسپانیایی‌ها: منفی. تکرار می‌کنیم ۱۵ درجه به جنوب بچرخید تا تصادف نکنید.

آمریکایی‌ها (یک صدای دیگر): کاپیتان یک کشتی ایالات متحده آمریکا با شما صحبت می‌کند. به شما اخطار می‌کنیم ۱۵ درجه به شمال بچرخید تا تصادف نشود.

اسپانیایی‌ها: این پیشنهاد نه عملی است و نه مقرون به صرفه. به شما پیشنهاد می‌کنیم ۱۵ درجه به جنوب بچرخید تا با ما تصادف نکنید.



آموزش و ارزیابی روی کشتی

TRAINING AND ASSESSMENT ON BOARD
4th Edition

Publisher: Witherby Seamanship International

Date of publication: May 2011

مربور مسئولیت دولت‌ها، شرکت‌های کشتیرانی، خدمه کشتی و کارکنان بندر و تسهیلات بندری را در مورد شناسایی تهدیدهای امنیتی و انجام اقدامات پیشگیرانه در مقابل حوادث ایمنی اثرگذار بر کشتی و تسهیلات بندری مورد استفاده در تجارت بین‌المللی را تبیین می‌کند.

قوانین به تنهایی اثربخشی آموزش‌ها را تضمین نمی‌کنند. این امر علاقمندی و مهارت افراد دست‌اندرکار شامل مدیران ساحلی، افسران ارشد کشتی، مربیان و کارآموزان را طلب می‌کند. کتاب حاضر براساس تجارب طولانی مدیران و مربیان با این هدف تدوین شده که آموزش‌ها را هر چه بیشتر اثربخش و لذت‌بخش کند. پیروی از توصیه‌های مندرج در این کتاب امکان کسب تأییدیه رسمی از مراجع دریایی ملی را فراهم می‌کند.

کتاب "آموزش و ارزیابی روی کشتی" چگونگی بهره‌برداری بهینه کارفرمایان، مربیان و کارآموزان از فرصت‌های آموزشی و کارورزی روی کشتی را تشریح می‌کند. این کتاب اولین بار در سال ۱۹۹۱ و چاپ دوم آن در سال ۱۹۹۷ منتشر شد که حاوی اطلاعات بیشتر در مورد ارزیابی بود؛ زیرا چنانچه سنجش آموزش‌ها میسر نباشد درک اثربخشی آموزش‌ها ممکن نمی‌شود. چاپ سوم کتاب در سال ۲۰۰۲ منتشر شد و شامل اطلاعات تکمیلی در مورد قوانین بین‌المللی صدور گواهی‌نامه بود. در چاپ اخیر تغییرات عمده سال ۲۰۱۰ کنوانسیون STCW ملحوظ شده است.

متعاقب حملات تروریستی ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) کد بین‌المللی امنیت کشتی و تسهیلات بندری (ISPS Code) را در قالب اصلاحیه کنوانسیون SOLAS تصویب کرد. کد



قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

اعلام آمادگی برای چاپ مقالات در فصلنامه تخصصی "به هنگام" (UPDATE)

مؤسسه رده‌بندی آسیا در تعامل سازنده با اساتید و متخصصان خبره و دانشجویان علوم و فنون دریایی و استفاده عملی از دانش و تجارب ایشان، به دستاوردهای ارزشمندی در حصول به اهداف ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی دست یافته است. این نشریه که حاصل کوشش بی‌وقفه کلیه همکاران در مؤسسه رده‌بندی آسیا در جهت ارتقاء سطح ایمنی دریایی و اعتلای فرهنگ دریایی می‌باشد، آمادگی خود را برای چاپ و نشر مقالات شما عزیزان در زمینه‌های ذیل اعلام می‌کند:

- ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی؛
- قوانین، استانداردها و کنوانسیون‌های بین‌المللی؛
- صنایع دریایی شامل کشتی‌سازی، فراساحل و زیردریا؛
- صنعت نفت و گاز، انرژی و اقتصاد دریایی؛
- جوشکاری، مواد و تجهیزات در صنعت دریایی؛
- حمل و نقل و بیمه دریایی؛
- خدمات بندری، دریایی، کشتیرانی و لایروبی؛
- اقیانوس‌شناسی و فیزیک دریا.

خواهشمند است مقالات خود را به همراه مشخصات کامل نویسنده (نویسندگان) بر روی CD و به صورت فایل Word 2003 به آدرس مؤسسه و یا به صورت فایل الکترونیکی به آدرس update@asiaclass.org ارسال فرمایید. پیشاپیش از بذل توجه کلیه محققان و پژوهشگران دریایی کمال تشکر را داریم.

باسپاس
سرمدیر فصلنامه "به هنگام"

فرم اشتراک فصلنامه علمی - تخصصی به هنگام

سازمان درخواست‌کننده:

نام و نام خانوادگی: شغل:

نوع درخواست:

(الف) دریافت شماره‌های قبلی با واریز ۴۰/۰۰۰ ریال برای هر شماره، شماره‌های درخواستی:

(ب) اشتراک جدید: تعداد شماره‌های درخواستی در هر نوبت جلد

نوع اشتراک: سالانه: ۱۶۰,۰۰۰ ریال دوسالانه: ۳۲۰,۰۰۰ ریال

نشانی:

کد پستی: تلفن: صندوق پستی:

خواهشمند است هزینه‌های مربوطه را به حساب بانکی شماره ۰۱۰۶۸۲۸۲۸۲۰۰۲ نشریه "به هنگام"

قابل پرداخت در کلیه شعب بانک ملی واریز کرده و رسید آن را به همراه فرم تکمیل شده به نشانی فصلنامه "به هنگام" قسمت مشترکین ارسال کنید.

با ارائه گواهی معتبر، دانشجویان از ۵۰ درصد تخفیف و اساتید دانشگاه، مراکز علمی، تحقیقی و پژوهشی از ۲۰ درصد تخفیف برخوردار خواهند شد.

نشانی دفتر فصلنامه: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم، پلاک ۳۱
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۶ فاکس: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸ کد پستی: ۳۴۵۶۱ - ۱۴۳۹۶
پست الکترونیک: update@asiaclass.org
پایگاه اینترنتی: www.asiaclass.org

تعرفه چاپ آگهی در فصلنامه "بهنگام"

"بهنگام"، فصلنامه تخصصی رده‌بندی آسیا هر سه ماه یکبار و در حال حاضر به شمارگان ۱۰۰۰ نسخه منتشر و برای مالکان کشتی، کشتی‌سازی‌ها، سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با صنایع دریایی ارسال می‌شود.

آگهی رنگی		
هزینه (ریال)	نوع آگهی	
۸/۰۰۰/۰۰۰	تمام صفحه	صفحه پشت جلد
۴/۵۰۰/۰۰۰	تمام صفحه	صفحه دوم جلد
۳/۵۰۰/۰۰۰	تمام صفحه	صفحه داخل پشت جلد
۳/۰۰۰/۰۰۰	تمام صفحه	صفحات داخلی
۲/۰۰۰/۰۰۰	نیم صفحه	صفحات داخلی
آگهی سیاه و سفید		
هزینه (ریال)	نوع آگهی	
۱/۵۰۰/۰۰۰	تمام صفحه	صفحات داخلی
۱/۰۰۰/۰۰۰	نیم صفحه	

* هزینه تهیه آگهی‌هایی که طراحی و تنظیم آنها به فصلنامه "بهنگام" ارجاع شود، بر اساس مبلغ اعلام شده آتلیه طرف قرارداد فصلنامه دریافت می‌گردد.



قرارداد چاپ آگهی

قرارداد زیر فی‌مابین ----- به نشانی: -----
و به شماره تماس ----- که "کارفرما" نامیده می‌شود از یک طرف و فصلنامه "بهنگام" به نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم، پلاک ۳۱، کدپستی ۳۴۵۶۱-۱۴۳۹۶ و شماره تماس ۰۲۱-۸۴۳۹۷۱۰۵ که "پیمانکار" خوانده می‌شود از طرف دیگر، به شرح ذیل منعقد گردید.
• چاپ ----- نوبت آگهی شرکت، با کیفیت سیاه و سفید ☐ رنگی ☐ و در اندازه ----- صفحه.
• محل درج آگهی ----- تعیین گردید.
• آگهی در شماره ----- فصلنامه "بهنگام" منتشر خواهد شد و هزینه آن به مبلغ: ----- طی چک/فیش بانکی به شماره ----- به حساب بانکی شماره ۰۱۰۶۸۲۸۲۸۲۰۰۲ نشریه "بهنگام" نزد بانک ملی پرداخت گردید.

امضاء کارفرما -----

امضاء پیمانکار -----

تعهدات پیمانکار

- چاپ آگهی کارفرما مطابق نمونه مورد تأیید ایشان.
- ۱۵ درصد تخفیف به مؤسسات آموزشی- پژوهشی و کسانی که بیش از یک بار سفارش آگهی داده‌اند.
- ۲۰ درصد تخفیف به کارفرمایی که به مدت دو بار یا بیشتر به طور متوالی سفارش آگهی داده‌اند.

تشریح اوضاع حاکم بر صنعت دریانوردی

در مراسم آغاز به کار بیست و هفتمین نشست مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) که مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان رئیس هیئت جمهوری اسلامی ایران و کاردار ایران در انگلستان به عنوان نائب رئیس این هیئت حضور داشتند، دبیر کل سازمان بین‌المللی دریانوردی، ضمن تشریح وضعیت حاکم بر صنعت دریانوردی به نقش آی‌مو در ارتقای سطح ایمنی و امنیت دریانوردی پرداخت.

به گزارش روابط عمومی و امور بین‌الملل سازمان بنادر و دریانوردی، بیست و هفتمین نشست مجمع سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) ۳۰ آبان ماه ۱۳۹۰ در مقر این سازمان در شهر لندن آغاز شد. در این نشست هیئت‌های نمایندگی بیش از ۱۶۰ کشور از ۱۷۰ کشور عضو سازمان و نیز بیش از ۵۰ سازمان بین‌المللی دولتی و غیردولتی مرتبط با مسایل دریانوردی جهانی و منطقه‌ای حضور پیدا کردند. رؤسای اکثر هیئت‌های نمایندگی دولت‌های عضو را وزرای حمل و نقل، کشتیرانی، امور زیربنایی، ارتباطات و یا معاونان آنها و نیز رؤسای مراجع دریایی تشکیل می‌دادند. هیئت جمهوری اسلامی ایران با ریاست عطاء اله صدر، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی نیز در مراسم افتتاحیه شرکت کرد.

در ابتدای نشست، سفیر کشور مکزیک در انگلیس و نمایندهٔ دائم این کشور در آی‌مو به عنوان رئیس مجمع انتخاب شد. همچنین سفرا و نمایندگان دایم کشورهای آفریقای جنوبی و اوکراین به عنوان نائب رئیس اول و دوم مجمع

انتخاب شدند. همچنین نمایندگانی از کشورهای هلند و دانمارک به ترتیب به عنوان رؤسای کمیته اداری و حقوقی و کمیتهٔ فنی متشکله در خلال اجلاس انتخاب شده‌اند.

در جلسهٔ افتتاحیه میتروپولوس، دبیر کل آی‌مو طی سخنانی به اوضاع حاکم بر صنعت دریانوردی جهان و نقش سازمان بین‌المللی دریانوردی در ارتقای سطح ایمنی و امنیت دریانوردی پرداخت. وی همچنین به طور خاص به دزدی‌دریایی و سهم آی‌مو در مبارزه با آن و نیز تغییرات جوی و مشارکت آی‌مو در بحث کاهش گازهای گلخانه‌ای ناشی از فعالیت‌های کشتی‌ها اشاره کرد و دستاوردهای آی‌مو در تدوین مقررات لازم در خصوص این موارد را افتخارآمیز توصیف کرد. دبیر کل آی‌مو همچنین با اشاره به نام‌گذاری روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۱۲ میلادی به عنوان "آی‌مو؛ یک‌صد سال پس از تایتانیک" ضمن تشریح اقدامات برجسته‌ای که پس از حادثهٔ غرق کشتی تایتانیک برای بهبود و افزایش سطح ایمنی دریانوردی صورت گرفت، اثرات این اقدامات را به ویژه با تصویب اولین نسخهٔ کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا، کم‌نظیر توصیف کرد. میتروپولوس در این رابطه اذعان داشت: اگرچه تعداد کشتی‌ها و میزان تناژ جهانی افزایش یافت، اما به خاطر مقررات بین‌المللی وضع شده از سوی آی‌مو، تعداد حوادث دریایی و خسارات جانی و زیست محیطی آن طبق آمارهای مؤسسات معتبری همچون لویدرز لیست و یا اینترکارگو، به طرز قابل توجهی کاهش یافت.

پس از دبیر کل آی‌مو، رئیس سابق مجمع از کشور آلمان، وزیر کشتیرانی کشور انگلیس و رئیس انتخابی نشست فعلی از کشور مکزیک نیز سخنانی را ایراد کردند.

در این نشست رؤسای هیئت‌های نمایندگی ۲۲ کشور بیانیه‌های خود را قرائت کردند.



لغو محدودیت تناژ کشتی‌ها برای مؤسسات رده‌بندی داخلی

محدودیت تناژ کشتی‌ها برای مؤسسات رده‌بندی داخلی برداشته شد.

به گزارش خبرنگار مانا، بر اساس مجوز سازمان بنادر و دریانوردی که در ۱۷ آبان ماه سال جاری به مؤسسات رده‌بندی داخلی ابلاغ شد این مؤسسات می‌توانند بدون محدودیت و به تنهایی به رده‌بندی شناورهای اقیانوس‌پیما (بالای ۵۰۰۰ GT) اقدام کنند.

پیش از این سقف فعالیت مؤسسات رده‌بندی برای شناورهای موتوردار ۵۰۰۰ GT تعیین شده بود.

در حال حاضر دو مؤسسه رده‌بندی آسیا و ایرانیان در کشور در حال فعالیت هستند.



لایحه اصلاح قانون دریایی ایران به مجلس رفت

رئیس جمهور لایحه اصلاح قانون دریایی ایران را به منظور آشنایی با قوانین و مقررات بین‌المللی دریایی و انطباق حق الثبت معاملات کشتی با شرایط موجود و همچنین برخورداری از قابلیت‌های فنی و حرفه‌ای، تقدیم مجلس کرد.

به گزارش مانا به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، لایحه اصلاح قانون دریایی ایران که بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی به تصویب هیئت وزیران رسیده است برای طی تشریفات قانونی از جانب رئیس‌جمهور تقدیم مجلس شد.

در مقدمه توجیهی این لایحه آمده است: با توجه به اینکه برای کشتی، اسناد ثبت صادر و معاملات آن در اسناد رسمی تنظیم و برای ثبت معاملات آن حق الثبت دریافت و حق الثبت معاملات کشتی بر مبنای تناژ کشتی محاسبه و وصول می‌شود و حق الثبت مندرج در ماده (۴۹) قانون دریایی از تاریخ تصویب نیز فقط در سال ۱۳۶۷ تعدیل شده است، از این رو به منظور انطباق حق الثبت مذکور با شرایط موجود، اصلاح ماده (۴۹) قانون مذکور ضروری است.

همچنین با توجه به اینکه گذشت زمان و سرعت و تنوع تحولات در صنعت کشتیرانی (نظیر پدیده اتوماسیون) در دهه‌های اخیر، نحوه اداره تجاری و چگونگی تأمین ایمنی و قابلیت دریانوردی کشتی‌ها را دستخوش تغییرات گسترده کرده و در نتیجه قلمرو وظایف، اختیارات و مسئولیت‌های فرماندهان کشتی‌ها دچار قبض و بسط شده است و با عنایت به اینکه تصویب تعداد قابل توجهی کنوانسیون بین‌المللی در زمینه ایمنی کشتیرانی و اعمال مقررات آنها در سطح بین‌المللی، اداره امور مرتبط با تأمین ایمنی و قابلیت دریانوردی کشتی را به صورت یک امر کاملاً تخصصی و پیچیده در آورده است که مستلزم دانش زیاد در زمینه‌های مختلف از جمله آشنایی با قوانین و مقررات بین‌المللی دریایی و برخورداری از قابلیت‌های فنی و حرفه‌ای گوناگون است، تجدیدنظر در مقررات فصل ششم قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ ضروری است، از این رو لایحه "اصلاح قانون دریایی ایران" برای طی تشریفات قانونی تقدیم مجلس می‌شود.

طرح دغدغه‌های دریایی ایران در اجلاس IMO

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی در بیست و هفتمین اجلاس بین‌المللی دریانوردی اقدامات محدودکننده در مورد کشتی‌های تجاری و رفتار ناعادلانه با دریانوردان در بنادر جهان را مغایر با اسناد و قوانین بین‌المللی عنوان کرد.

به گزارش مانا؛ سید عطا...صدر در این اجلاس با اشاره به شعار روز جهانی دریانوردی مبنی بر "دزدی دریایی واکنش هماهنگ اعضا" گفت: این شعار کلیه طرف‌های ذی‌نفع را به موضوع حساس و توجه بیش از پیش آنها بویژه سیاست‌مداران را به خود جلب کرد تا اقدامات لازم در راستای از میان برداشتن این پدیده فاجعه‌آمیز را اتخاذ کنند؛ معظلی که همچنان در قرن بیست و یکم نیز رخ داده و اثرات منفی زیادی را در تجارت دریانوردی بر جای گذارده است.

وی گفت: هر چند کشورهای زیادی، از جمله جمهوری اسلامی ایران، نیروی دریایی به مناطق آلوده به دزدان دریایی از جمله آب‌های سومالی و خلیج عدن اعزام کرده‌اند، اما نمی‌توان این گونه اقدامات را به عنوان یک راه‌حل قطعی و نهایی قلمداد کرد.

صدر ادامه داد: ما اعتقاد راسخ داریم که بهترین راه برای حل این معضل کمک به دولت سومالی در استقرار یک دولت مرکزی مقتدر همراه با گسترش همکاری‌های منطقه‌ای از جمله اجرایی کردن نظام‌نامه جیبوتی (Djibouti Code of Conduct) است.

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: ایران کاملاً از این گونه اقدامات در چارچوب سازمان بین‌المللی دریانوردی حمایت می‌کند.

وی گفت: موضوع بعدی که همواره دغدغه ماست، موضوع دریانوردان است. جای بسی تأسف است که ما هنوز شاهد رفتار ناعادلانه در خصوص دریانوردان در برخی از بنادر جهان هستیم.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: تبعیض در اعطای مجوز خروج از کشتی (Shore Leave) و دسترسی به امکانات بندری و درمانی به خاطر مذهب یا تابعیت کشوری خاص به هیچ عنوان قابل قبول نیست.

صدر با بیان اینکه ما معتقدیم که مجوز خروج از کشتی و دسترسی به مراکز درمانی در بنادر حق مسلم دریانوردان بوده و امتیاز خاصی تلقی نمی‌شود گفت: ادامه چنین رفتارهای ناعادلانه حاکی از فقدان شفافیت و قوانین دقیق و مشخص در ارتباط با اسناد لازم‌الاجرای بین‌المللی است.

صدر اظهار داشت: ایران به منظور حصول اطمینان از وجود یک توازن شفاف و عادلانه بین منافع کشور میزبان و حقوق دریانوردان، در حال کار و بررسی است به طوری که در جلسه آتی کمیته تسهیل ترافیک دریایی (FAL Committee)، پیشنهاد مشخص خود را ارائه خواهد کرد.

وی گفت: آخرین موضوع که جنبه بین‌المللی هم دارد، در ارتباط با اقدامات محدودکننده و ناعادلانه در مورد کشتی‌هایی است که در تجارت بین‌المللی مشغول به فعالیت هستند. همان گونه که در بند ب ماده ۱ کنوانسیون سازمان بین‌المللی دریانوردی تصریح شده، این سازمان همواره کشورهای عضو را به همکاری برای ارتقا خدمات کشتیرانی در خدمت تجارت جهانی بدون هر گونه تبعیض تشویق کرده است.

صدر گفت: بنابراین، باید از هر گونه اتخاذ اقدام یا تصمیمی که صنعت کشتیرانی کشورهای عضو را تحت تأثیر قرار داده و مغایر با روح قوانین بین‌المللی و قوانین سازمان بین‌المللی دریانوردی است، پرهیز شود. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی گفت: به نظر ما، تأثیر منفی چنین رویه‌های محدودکننده یک‌جانبه یا دو جانبه کمتر از دزدی دریایی یا سرقت مسلحانه علیه کشتی‌هایی که به تجارت بین‌المللی مشغول‌اند، نیست. وی درباره اقدامات ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی و تحقق تعهدات در این سازمان افزود: طی سال‌های اخیر، ایران به طور مؤثر و مستمر در تدوین و توسعه مقررات و استانداردهای مندرج در اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی مشارکت کرده که این امر از طریق تعیین نمایندگی دایم و نیز حضور فعال در نشست‌های کارشناسی این سازمان محقق شده است. صدر با بیان اینکه فعالیت مؤثر و متمرکز همراه با همکاری‌های فنی، رتبه ما را ۱۵ پله در میان کشورهایی که بیشترین سند را به نهادهای مختلف سازمان ارائه کرده‌اند، ارتقا بخشیده است گفت: به عنوان مثال، ایران با ارائه ۴۴ سند در خصوص اصلاح کلی و همه جانبه کنوانسیون STCW و ریاست یکی از دو گروه کاری چنین موضوع مهمی، یکی از کشورهای مؤثر و پیشرو در تدوین پیش‌نویس اصلاحیه به کنوانسیون مذکور در ماه ژوئن ۲۰۱۰ به شمار می‌آید. صدر با تأکید بر اینکه نقش ایران در تدوین اسناد سازمان بین‌المللی دریانوردی با تحقق تعهدات خود در اسناد مذکور تکمیل می‌شود اظهار داشت: در این خصوص، جمهوری اسلامی ایران اقدامات شایان توجهی را در بخش زیرساخت و نرم‌افزار در راستای ارتقای فعالیت‌های دریانوردی صورت داده است. وی گفت: دولت ایران، تاکنون به عضویت ۳۱ کنوانسیون دریایی و پیشنهاد مربوط به IMO و ILO درآمده است. وی با بیان اینکه طرح ممیزی سازمان بنادر و دریانوردی در اواخر ماه اکتبر ۲۰۱۱ در ایران به اجرا درآمد افزود: ما امیدواریم که یافته‌ها و توصیه‌های حاصل از این طرح برای توسعه فعالیت‌های دریانوردی در کشور ما و سایر کشورهای عضو مفید واقع شود.

توسعه فعالیت کلپ بیمه P&I ایران در خاورمیانه

کلپ P&I کیش پس از تأسیس با تحت پوشش قرار دادن کشتی‌های نفتکش قصد دارد فعالیت‌های خود را در آینده نزدیک در سطح منطقه و خاورمیانه گسترش دهد. عضو هیئت مدیره کلپ P&I کیش به مانا گفت: این کلپ جدید به منظور مقابله با محدودیت‌های بیمه‌ای اعمال شده علیه ناوگان کشتیرانی بخش خصوصی ایران و با همت مالکان کشتی تأسیس شده است. امید مرادی گفت: با اینکه تنها مدت کوتاهی از آغاز فعالیت‌های کلپ P&I می‌گذرد اما این کلپ تاکنون بیش از ۴۰ فروند از کشتی‌های نفتکش با ظرفیت بیش از پنج میلیون GT را تحت پوشش بیمه P&I قرار داده است. به گفته وی اعضای این کلپ، بر لزوم فعالیت پویای آن تأکید داشته و بر این اساس ایجاد ذخیره نقدینگی مناسب جهت فعالیت‌های کلپ را در دستور کار قرار داده‌اند. به گفته مرادی کلپ P&I کیش با اقتباس از کلپ‌های IG تأسیس شده است و اعضای هیئت مدیره آن از بین مالکان شناورهای عضو انتخاب می‌شوند. عضو هیئت مدیره کلپ P&I کیش افزود: استراتژی کلپ P&I کیش این است که پس از پوشش ناوگان بخش خصوصی کشور در فاز اولیه فعالیت خود، در فازهای بعدی ارائه پوشش P&I به مالکان کشتی در کشورهای منطقه و خاورمیانه را مدنظر قرار دهد. وی با بیان اینکه کلپ P&I کیش هر حادثه را تا سقف ۵۰۰ هزار دلار پوشش می‌دهد گفت: مقرر شده است که بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران خسارت مازاد بر این مبلغ را تا سقف یک میلیارد دلار در قالب پوشش اتکایی ارائه کند.

گزارش ممیزان از شرایط مطلوب اجرای مقررات بین‌المللی دریانوردی در ایران

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به عنوان مرجع جهانی تنظیم مقررات بین‌المللی دریانوردی با هدف ارتقاء سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و جلوگیری از آلودگی آب دریاها حاصل از کشتی‌ها، همواره با بررسی وضعیت فنی و ایمنی دریانوردی در سطح بین‌المللی از طریق کشورهای عضو و با برگزاری جلسات کمیته های فنی اقدام به بهبود مقررات موجود و تنظیم مقررات و استانداردهای جدید در راستای حصول به هدف فوق الذکر می‌کند. سیر تحولات صنعت دریانوردی و همچنین وضعیت سوانح دریایی در سطح جهانی منجر به توجه IMO به موضوعات نرم افزاری شامل نیروی انسانی و مدیریت فنی و ایمنی شناورها در سطح بین‌المللی در کنار توسعه مقررات سخت‌افزاری شد. سازمان مذکور پس از ورود به شرکت‌های کشتیرانی از طریق مراجع دریایی کشورهای عضو (ISM CODE) در اجرای کنوانسیون ۹۵ STCW (استانداردهای آموزش، گواهی‌نامه‌ها و نگرهبانی دریانوردی) به مراجع دریایی کشورهای عضو و نظارت بر اجرای مقررات از طریق انجام ممیزی‌های مستقیم ورود کرده است. در این راستا و در ادامه روند ارتقاء نظارت IMO بر اجرای مقررات لازم‌الاجرا، طرح ممیزی داوطلبانه از کشورهای عضو مطابق با آیین‌نامه اجرای مقررات توسط کشورهای عضو (FSI CODE) که به تصویب IMO رسیده است، در سازمان مذکور مطرح و به تصویب رسید. در اجرای طرح مذکور تاکنون ۵۳ کشور جهان توسط ممیزان تأیید شده IMO مورد ممیزی قرار گرفته‌اند.

در این راستا جمهوری اسلامی ایران نیز با هدف مشارکت فعال در مجامع بین‌المللی دریانوردی و همچنین کسب آمادگی لازم برای انجام ممیزی IMO در سال ۲۰۱۵ که توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی لازم‌الاجرا خواهد شد، آمادگی خود را به منظور انجام ممیزی مذکور اعلام کرد. انجام ممیزی مذکور توسط ممیزین خبره که از سوی کشورهای عضو IMO معرفی شده و توسط IMO نیز تأیید شده‌اند صورت می‌گیرد.



در این راستا پس از هماهنگی‌های لازم ممیزی از جمهوری اسلامی ایران توسط سه نفر از ممیزان IMO از تاریخ ۳۰ مهرماه لغایت هفت آبان ماه سال جاری برگزار شد که با توجه به تلاش‌های مدیران و کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی و ضمن هماهنگی با دیگر سازمانهای مرتبط در کشور به نحو شایسته و در شأن جمهوری اسلامی ایران برگزار شد و گزارش مطلوب ممیزان از شرایط اجرای مقررات لازم‌الاجرای بین‌المللی دریانوردی در جمهوری اسلامی ایران که بیانگر رضایت ممیزان از آن می‌باشد به IMO ارسال شد.

جمهوری اسلامی ایران در گذشته نیز به منظور مشارکت در طرح‌های بین‌المللی و همچنین در راستای کسب تجربیات لازم به منظور ارتقاء سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی در ادامه موفقیت‌های گذشته در جامعه بین‌المللی دریانوردی و مشارکت در اقدامات فنی بین‌المللی، در اجرای طرح مذکور تعدادی از کارشناسان خبره خود را به IMO معرفی کرد که پیرو موفقیت‌های جمهوری اسلامی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور و همچنین حضور گسترده و چشمگیر در جلسات IMO و مشارکت فعال در تنظیم مقررات و استانداردهای فنی و ایمنی قانونی در سطح بین‌المللی، IMO برای انجام ممیزی از کشور چین که یکی از کشورهای پیشرفته در صنعت دریانوردی می‌باشد، یکی از کارشناسان خبره سازمان را به عنوان ممیز مورد تأیید قرار داد که تجربیات مکتسبه از آن ممیزی نیز برای موفقیت در ممیزی از جمهوری اسلامی ایران مؤثر واقع شد.

شناور لندینگ کرافت جُمان در بندر خرمشهر به آب انداخته شد

شناور کانتینربر "لندینگ کرافت جُمان" در بندر خرمشهر به آب انداخته شد.

رئیس اداره بازرسی و ثبت شناورهای بندر خرمشهر گفت: شناور لندینگ کرافت جُمان دارای ظرفیت ۱۸۰۰ تن بارگیری و ظرفیت ناخالص ۱۱۰۰ GT می‌باشد که با بدنه‌ای از جنس فولاد توسط "شرکت کشتی‌سازی شناورسازان کارون" و از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی ساخته شده است.

گرایلو درباره نوع کارایی این شناور یادآور شد: نوع طراحی این شناور متناسب با حمل کانتینر و آب شیرین است که دارای ۹ مخزن حمل بار مایع با ظرفیت ۱۴۰۰ مترمکعب می‌باشد.

وی افزود: طول این شناور ۶۷ متر و عرض آن ۱۴ متر می‌باشد که دارای ارتفاع ۴/۲ متر بوده و تحت نظارت مستقیم اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناورهای استان خوزستان و مؤسسه رده‌بندی آسیا ساخته شده است.

گرایلو در ادامه گفت: ساخت این شناور از سال ۱۳۸۶ شروع و در روش به آب‌اندازی آن از بالشتک‌های هوا استفاده شد.

۲ یدک‌کش در بندر خرمشهر به آب انداخته شد

یدک‌کش کشتی "مها" و "افشین‌افرا" طی مراسمی در بندر خرمشهر به آب انداخته شد.

ساخت یدک‌کش «مها» توسط شرکت کشتی‌سازی "شناوران زیبا" تحت نظارت اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناورهای استان خوزستان و مؤسسه رده‌بندی آسیا، در بندر خرمشهر به پایان رسید.

گرایلو رئیس اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناورهای استان خوزستان درباره مختصات این یدک‌کش گفت: یدک‌کش فوق دارای ۳۲ متر و ۴۰ سانت طول، ۱۰ متر و ۳۰ سانت عرض و چهار متر و ۲۰ سانت عمق می‌باشد که با دو موتور با مجموع قدرت اسمی ۳۰۰۰ اسب بخار قادر به دریانوردی می‌باشد. وی خاطر نشان ساخت: یدک‌کش مها تحت مالکیت شرکت حمل و نقل دریایی فراساحل می‌باشد که از محل اعتبارات طرح‌های زودبازده استان خوزستان ساخته شده است.

رئیس اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناورهای استان خوزستان با اعلام این مطلب که: شناور مذکور با استفاده از تیوپ‌های هوا، آب‌اندازی شده است افزود: این روش آب‌اندازی یدک‌کش‌ها با تیوپ‌های هوا برای اولین بار در ایران در بندر خرمشهر به اجرا در آمده است.

گرایلو درباره منحصر به فرد بودن این روش بیان داشت: در بررسی‌های به عمل آمده در پایگاه‌های مختلف اینترنتی هیچ گونه مورد مشابهی در نقاط مختلف دنیا در این زمینه مشاهده نشده و تاکنون تمامی شناورهایی که با این روش آب‌اندازی شده‌اند مانند: انواع بارج‌ها، لندینگ کرافت‌ها و ... دارای کف مسطح بوده‌اند.

وی اضافه کرد: یدک‌کش‌هایی هم که تاکنون با کیسه هوا آب‌اندازی شده است محل تماس شناور با کیسه‌های هوا را با استفاده از ساخت یک میز کار و یا

زین به صورت مسطح درآورده‌اند؛ در حالی که شناور مها با بدنه غیرمسطح، مستقیماً بر روی تیوپ‌های هوا قرار گرفته است. رئیس اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناورهای استان خوزستان تصریح کرد: در این روش از یک سو صرفه‌جویی قابل توجهی در هزینه‌ها صورت پذیرفت و از سوی دیگر اتلاف زمان طولانی آباندازی از بین رفت. وی ابتکار صورت گرفته را از توانمندی‌های خاص شرکت‌های کشتی‌سازی استان خوزستان به ویژه بندر خرمشهر ذکر کرد که توسط شرکت‌های کشتی‌سازی شناوران زیبا به عنوان سازنده شناور مها و "نور خلیج فارس" صورت می‌گیرد. گرایلو با اعلام اینکه محوطه کارگاهی صنایع دریایی شهیدموسوی محل ساخت این شناور می‌باشد به مراحل طراحی و ساخت آن اشاره کرد و افزود: برای ساخت و آباندازی این شناور ۶ مرحله تکمیلی انجام پذیرفت که عبارتند از: ۱- ایجاد یک حوضچه در پشت شناور ۲- شیب‌دار کردن حد فاصل میان شناور و حوضچه ایجاد شده ۳- قراردادن پنج ردیف تیوپ هوا در عرض شناور ۴- قرار دادن دو ردیف تیوپ هوا در طول شناور و بر روی تیوپ‌های عرضی ۵- استفاده از کمپرسور هوا جهت باد کردن تیوپ‌ها ۶- کشیدن شناور به سمت سطح شیب‌دار و حوضچه. وی در پایان از کلیه کسانی که در این خودباوری سهمی ایفا کرده‌اند تشکر و قدردانی نمود. گرایلو در ادامه گفت: ساخت این شناور از سال ۱۳۸۶ شروع و در روش به آباندازی آن از بالشتک‌های هوا استفاده شد. وی در پایان ساخت شناورها را به دست متخصصان داخلی نشان از همت و ارتقای دانش فنی آنان دانست که صرفه‌جویی‌های ارزی مناسبی برای کشور در پی خواهد داشت.

ساخت یدک کش "افشین افرا" توسط متخصصان داخلی

رئیس اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناوران بندر خرمشهر درباره مشخصات یدک کش افشین افرا گفت: این یدک کش دارای ظرفیت غیرخالص ۱۱۷ تن، با بدنه‌ای از جنس فولاد توسط "شرکت کشتی‌سازی صنعت و دریا" و از محل وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی ساخته شده است. گرایلو درباره نوع کارایی این شناور گفت: نوع طراحی این شناور متناسب با کارهای خدماتی و عملیاتی می‌باشد که ساخت آن از سال ۱۳۸۶ شروع گردید. وی افزود: طول این یدک کش ۲۴ متر و عرض آن هفت متر می‌باشد و دارای ارتفاع ۳/۲ متر بوده که تحت نظارت مستقیم اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناوران استان خوزستان و مؤسسه رده‌بندی آسیا ساخته شده است. گرایلو در ادامه گفت: پس از شناورهای جمان، مها و اوستا ۵، این چهارمین شناوری است که در یک ماه گذشته در بندر خرمشهر به آب انداخته می‌شود.

موفقیت ایران در پیاده‌سازی کامل پروژه سیستم LRIT

جمهوری اسلامی ایران رسماً به سیستم LRIT پیوست. سعید ایزدیان معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ضمن اعلام این خبر گفت: با سخت‌افزار و نرم‌افزارهای مربوطه در مرکز داده ملی کشور و انجام آزمایش‌های تعیین شده از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، جمهوری اسلامی ایران رسماً به سیستم LRIT ملحق شد و اطلاعات شناورهای مربوطه جهت بهره‌برداران سیستم مهیاست. عضو هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: در راستای الحاق به سیستم مذکور، چندین مرحله آزمایش در محیط مجازی سیستم بر روی مرکز داده ملی کشور از سوی سازمان IMO و دو مرکز داده ملی کشورهای هندوستان و کره‌شمالی صورت گرفت. پس از آن، مطابق با قوانین سازمان بین‌المللی دریانوردی، مرکز داده ملی کشور پنج روز به صورت آزمایشی در محیط اصلی سیستم LRIT فعال شد که با طی کردن موفقیت‌آمیز دوره مذکور، در نهایت تأییدیه سازمان بین‌المللی دریانوردی دریافت شد. به این ترتیب، مرکز داده ملی کشور رسماً شروع فعالیت خود را در محیط اصلی سیستم LRIT آغاز کرد.

اعلام رسمی علل کاهش رتبه ایران در کسب‌وکار

رئیس سازمان سرمایه‌گذاری‌های خارجی تلاش اکثر کشورها و سبقت آنها از ایران را عامل اصلی کاهش رتبه ایران در گزارش کسب‌وکار جهانی اعلام کرد. بهروز علیشیری در گفت‌وگو با همشهری ضمن تأکید بر تلاش‌های صورت گرفته به منظور بهبود رتبه ایران در شاخص فضای کسب‌وکار گفت: در شاخص حمایت از سرمایه‌گذاری و قوانین ورشکستگی که به قوه قضائیه مربوط می‌شود، شاهد افت ۵۰ پله‌ای بوده‌ایم که این مورد نیز تأثیر بسزایی در سقوط چهار پله‌ای ایران داشته است. وی خاطر نشان کرد: در سال جاری یک شاخص جدید تحت عنوان دسترسی به انرژی الکتریکی به مجموعه شاخص‌های فضای کسب‌وکار اضافه شد که در این زمینه نیز وضع ایران بسیار نامناسب است؛ به نحوی که در مقایسه با سایر کشورهای دنیا در جایگاه صدو هفتادم قرار دارد.

STCW-F Convention on training and certification for fishing vessel personnel to enter into force in 2012

The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995 (STCW-F 1995) is set to enter into force on 29 September 2012, after the required 15 ratifications were reached on 29 September 2011, with ratification by the Republic of Palau.

The STCW-F Convention sets the certification and minimum training requirements for crews of seagoing fishing vessels of 24 metres in length and above. The Convention consists of 15 Articles and an annex containing technical regulations.

According to Article 12 of the Convention, it will enter into force 12 months after the date on which not less than 15 States have ratified it. The STCW-F Convention has now been ratified by: Canada, Denmark, Iceland, Kiribati, Latvia, Mauritania, Morocco, Namibia, Norway, Palau, the Russian Federation, Sierra Leone, Spain, the Syrian Arab Republic and Ukraine.

IMO Secretary-General Efthimios E. Mitropoulos welcomed the entry into force of the STCW-F Convention as a significant development to enhance safety at sea, coming as the Organization prepares to hold, in 2012, a diplomatic conference in South Africa for the purpose of adopting an Agreement on the implementation of IMO's other instrument relating to fishing vessel safety, the 1993 Protocol relating to the 1977 Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels. That Agreement aims at facilitating the entry into force of the 1993 Protocol, which was adopted to amend the original Torremolinos Convention of 1977.

"The safety of fishermen and fishing vessels forms an integral part of the Organization's mandate but the two instruments on fishing vessel safety, which have been adopted by the Organization, have not come into force due to a variety of technical and legal obstacles and unfortunately the fishing sector is still experiencing a large number of fatalities every year. Now, the entry into force of the STCW-F Convention, in 2012, and the ongoing work to bring into force the Torremolinos Protocol as a binding international safety regime, are expected to play a part in helping reverse that trend," he said, expressing the wish that the Torremolinos Protocol would also meet entry force requirements as soon as possible.

Palau is 170th IMO Member State

The Republic of Palau has become the latest Member of IMO, following the deposit, on 8 September 2011, of an instrument of acceptance of the Convention on the International Maritime Organization, as amended, with the Secretary-General of the United Nations.

With the acceptance of the Convention by Palau, the number of IMO Member States stands at 170, with a further three Associate Members.



How the Media can manipulate our viewpoint

Look at these 3 pictures, the one on the left is said to be from Aljazeera, the one on the right from FOX News, and the one in the middle is the original found online... but regardless, this is a good example of how the same picture could be seen in 3 different ways, the media are experts at manipulating how we see things... use your critical thinking before believing everything you see in the news!

The first-ever mandatory global greenhouse gas (GHG) reduction regime for an international industry sector has been adopted by IMO. In what represents a major achievement for the Organization, mandatory measures to reduce emissions of GHGs from international shipping were adopted by Parties to MARPOL Annex VI represented in the Marine Environment Protection Committee (MEPC) when it met for its 62nd session from 11 to 15 July 2011.

The amendments to MARPOL Annex VI Regulations for the prevention of air pollution from ships, add a new chapter 4 to Annex VI on Regulations on energy efficiency for ships to make mandatory the Energy Efficiency Design Index (EEDI), for new ships, and the Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) for all ships. Other amendments to Annex VI add new definitions and the requirements for survey and certification, including the format for the International Energy Efficiency Certificate.

The regulations apply to all ships of 400 gross tonnages and above and are expected to enter into force on 1 January 2013. However, under regulation 19, an Administration may waive the requirement for new ships of 400 gross tonnage and above from complying with the EEDI requirements.

This waiver may not be applied to ships above 400 gross tonnage for which the building contract is placed four years after the entry-into-force date of chapter 4; the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction four years and six months after the entry into force; the delivery of which is after six years and six months after the entry into force; or in cases of the major conversion of a new or existing ship, four years after the entry-into-force date.

The EEDI is a non-prescriptive, performance-based mechanism that leaves the choice of technologies to use in a specific ship design to the industry. As long as the required energy-efficiency level is attained, ship designers and builders would be free to use the most cost-efficient solutions for the ship to comply with the regulations.

The SEEMP establishes a mechanism for

operators to improve the energy efficiency of ships.

Promotion of technical co-operation

The new chapter includes a regulation on Promotion of technical co-operation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships, which requires Administrations, in cooperation with IMO and other international bodies, to promote and provide, as appropriate, support directly or through IMO to States, especially developing States, that request technical assistance.

It also requires the Administration of a Party to co-operate actively with other Parties, subject to its national laws, regulations and policies, to promote the development and transfer of technology and exchange of information to States, which request technical assistance, particularly developing States, in respect of the implementation of measures to fulfill the requirements of Chapter 4.

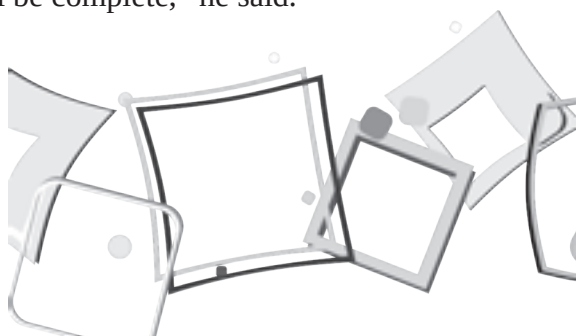
Work plan agreed

The MEPC agreed a work plan to continue the work on energy efficiency measures for ships, to include the development of the EEDI framework for ship types and sizes, and propulsion systems not covered by the current EEDI requirements and the development of EEDI and SEEMP-related guidelines.

Commenting at the close of the session, on the outcome of MEPC, IMO Secretary-General Mitropoulos expressed satisfaction at the many and various significant achievements with which the session should be credited.

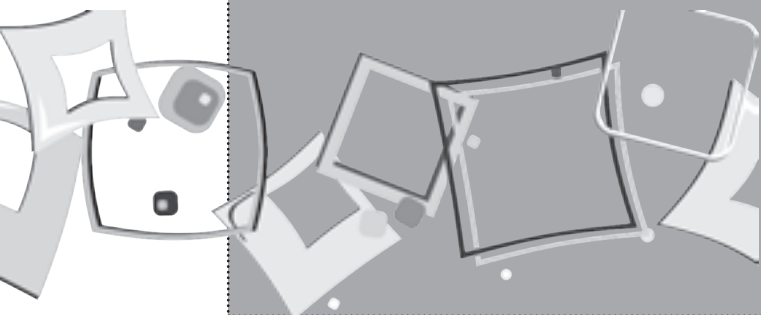
“Although not by consensus – which of course would be the ideal outcome – the Committee has now adopted amendments to MARPOL Annex VI introducing mandatory technical and operational measures for the energy efficiency of ships. Let us hope that the work to follow on these issues will enable all Members to join in, so that the service to the environment the measures aim at will be complete,” he said.

Source: IMO News





First-ever mandatory energy-efficiency measures for industry sector adopted



rebuffed appeals by Germany's e.ON, one of its most important customers, to link its gas to spot prices. Gazprom's boss, Alexei Miller, told shareholders at the end of June that oil-indexed long-term gas contracts were here to stay. In private the company is still talking to customers about changing the shape of future contracts, and appears more inclined nowadays to regard European utilities as potential partners rather than spineless adversaries.

Looking reasonable, say cynics, is a ruse to discourage investment in shale reserves and alternative pipelines. If an agreeable-seeming Gazprom, along with increased bullishness about LNG and shale gas, were to dampen European enthusiasm for Nabucco, a long-planned pipeline which might bring 30bcm of gas a year to Europe from the Caspian and the Middle East, that would suit Russia pretty well. But Russia's new attitude could also spring from a realization that the world really is changing. A study from the James Baker Institute at Rice University, published in July, reckons that, if shale-gas reserves are fully exploited, Gazprom's share of the west European market might fall from 27% in 2009 to 13% by 2040.

And Gazprom is finding that China, with which it has been negotiating pipeline deals since 2005, is not interested in the sort of long-term locked contracts that have previously typified Asian markets; indeed it is not even willing to pay European prices. Its immense shale-gas potential might make it even less willing to pay up, inclining it to depend less on pipeline gas and to take the risk that it can smooth out ebbs and flows through spot markets. If the proportion of imported pipeline gas falls, so does the pricing power of conventional suppliers, even if the overall volume they supply goes up.

Increasingly, it looks as if today's significant regional price differences will be arbitrated away, and that gas could become as fungible and as widely traded as oil. LNG's growth (23% by volume in 2010) shows no sign of slowing. European LNG import capacity has more than doubled since 2000; the costs of building an import terminal have plunged. So far this year twice as many LNG vessels have been ordered from the world's shipyards as in the whole of 2010. Qatar, which along with Iran and Russia holds the world's most impressive conventional gas reserves, is adding new liquefaction plants. Other countries are also busily constructing export terminals; while Australia leads the way, Indonesia, Papua New Guinea and others are all set to bring

more LNG to the world markets. There's even work on liquefaction plants in America.

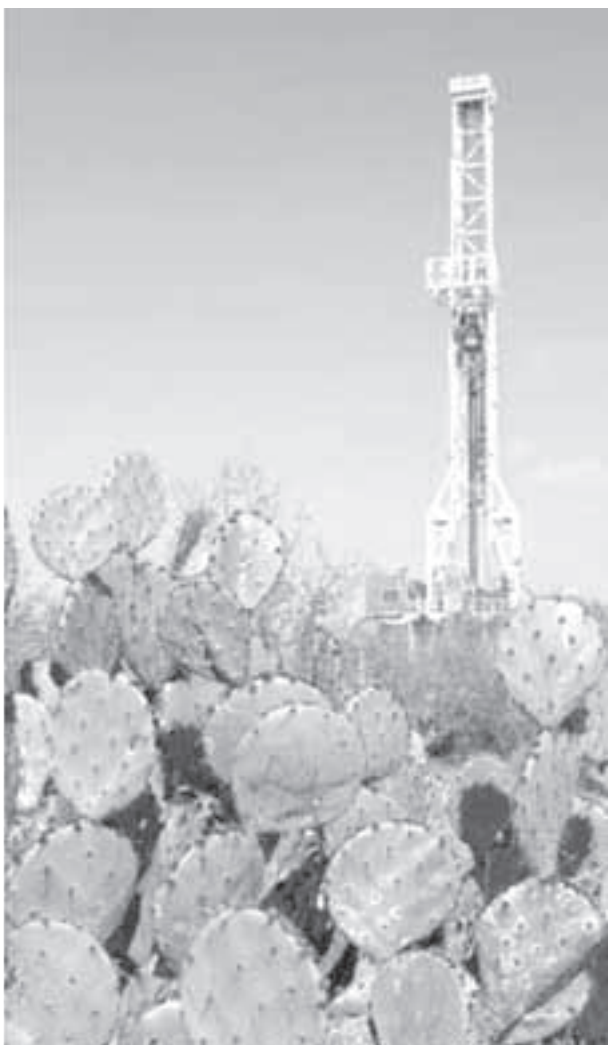
One consequence of a global gas market supplied from widely distributed conventional and unconventional sources is that this diversity will reduce the power of big suppliers to set prices and bully buyers. There has been occasional talk of a "gas OPEC", most audibly when, just before the end of 2008, a dozen or so gas producers met in Moscow under the chairmanship of Russia's Prime Minister, Vladimir Putin. Despite the rattling of sabres on pipelines, though, something analogous to OPEC looks near impossible under current conditions. For one thing, utilities mostly have spare capacity and can thus adjust their fuel mix in a way that car drivers confronted with an oil shortage cannot. What is more, managing the supply of gas month by month, as the oil cartel seeks to do, would be near impossible when most gas continues to be supplied on long-term contracts that are difficult to break.

And the new technologies are widening the production base all the time, weakening the strategic importance of conventional reserves and the power of those who hold them. Before shale gas, it was thought that Venezuela might soon become an important gas source for America, and that Iran's vast gas reserves would motivate potential customers to break the sanctions imposed on it as a result of its nuclear program. Both things are now less likely; the Baker Institute study suggests that while both countries will grow in importance—it foresees 26% of the world's LNG coming from Venezuela, Iran and Nigeria by 2040—they will do so much more slowly than they would have in a world of constrained supplies.

The growth of the gas market will not be untroubled. Large projects will be delayed sometimes, leading to periods of tight supply; there may also be overcapacity at times, as there has been recently. America's shale-gas success—a matter not just of helpful geology and Yankee ingenuity, but also of various legal and regulatory positions such as those of the 1978 act—may prove hard to replicate in some other countries. Environmental worries could stop shale gas dead in places. But although the pace may slow and the road may have bumps, for the moment the revolution looks set to roll on.

Source: Internet





It's everywhere

stations and heat homes. Still, many gas producers are happy enough with the archaic pricing structure, particularly when oil prices are high. Customers with limited choices have had to put up with it. According to a recent study from the Massachusetts Institute of Technology, pipelines carry 80% of all gas traded between regions. The firms at the upstream end of those pipelines, such as Russia's Gazprom, which supplies a quarter of all Western Europe's gas, thus have a strong hand in negotiations. Control of the pipelines meant that when Gazprom turned off the gas (as it did in 2009 in a dispute over transshipments through Ukraine), buyers had nowhere to turn for alternatives.

In the past couple of years, though, three factors - LNG from Qatar that was no longer needed in shale-gas-rich America, a little energy-market deregulation by the European Union and a drop in overall demand - have helped to loosen the grip of Gazprom. Power-sector reforms allowed smaller European utilities to

compete more vigorously, buying LNG on the spot market at a price sometimes as low as half that of long-term contracts from Russia. Bigger utilities that were losing market share approached Gazprom, not known for sympathetic customer relations, for better terms. The normally intractable Russian company renegotiated contracts with European customers for a three-year "crisis period" to allow up to 15% of gas to be priced on cheaper spot terms. (Norway, also a big supplier to EU countries, had begun to sell gas on contracts that tied an even larger fraction to spot prices.)

Since then the European market has recovered. Prices rose after Libyan gas was cut off as a result of the country's uprising and a lot of Qatari LNG has found a new destination in Japan, deprived of much of its nuclear power since the disaster at its Fukushima plant.

Unsurprisingly, further attempts to pressure Gazprom into revising its terms have faltered. In February it



about the technology. Coupled with a sensitivity to the rural charms of *la France profonde*, this has led to a moratorium on shale-gas exploration in France. But in Poland, which may have Europe's largest reserves, companies are busily sinking test wells to see what is there.

In South Africa, which may have the largest shale-gas reserves on the continent, the shales in the Karoo basin have attracted the attention of Shell, which is increasingly billing itself as a gas-focused company. Shell is also one of the companies looking at shale-gas

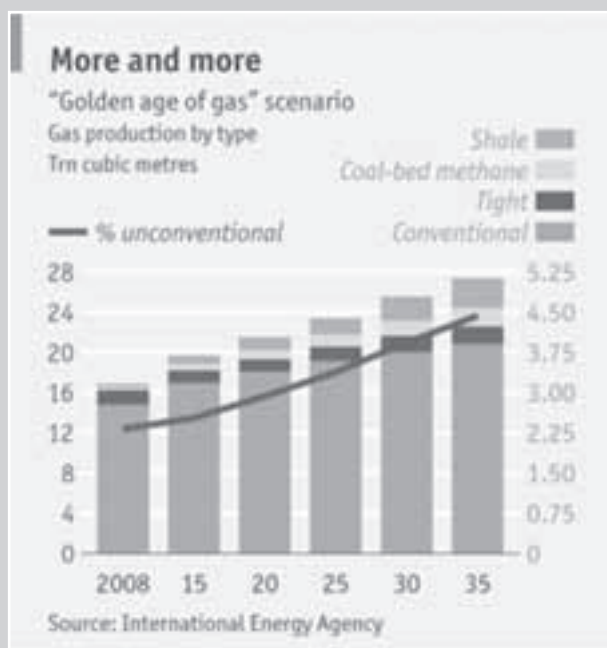
way. When gas first began to be used a lot in the 1960s it was a substitute for home heating oil, and so it made sense to tie its price to that of oil. Because big exploration, extraction and infrastructure investments required pots of capital, long-term contracts became an industry norm.

Today oil is generally no substitute for gas. Gas is used not to fill up cars and lorries - though there are gas-fired transport enthusiasts who would like to do something about that - but to fuel power

reserves in China, which may be the largest on the planet. Chinese interest in shale gas is strong, with state companies buying up American expertise as they take stakes in established shale-gas producers. The country might be producing its first shale gas at scale before the current five-year plan is over.

Gas is currently bought and sold in three distinct global markets - North America, Europe and Asia - and prices differ widely between the three. In deregulated North America, with a competitive market and plenty of shale gas to augment conventional supplies, prices are low. In Asia, where gas is largely traded using a system of long-term contracts tied to the price of oil, prices are high. Europe sits in between: prices at the moment are around \$4 per million btu in America, \$8 in continental Europe and \$11 in Asia (1m btu is about 300 kilowatt-hours).

The origins of long-term contracts and oil-linked pricing go back a long



set of suppliers in increasingly free markets. This means that, unlike the boom in oil in the decades following the Second World War, this growth in gas may not hand a powerful political weapon to those countries with the biggest reserves. Shale gas could significantly diminish the political clout that Russia, Venezuela and Iran once saw as part and parcel of their gas revenues.

“The power of the shale-gas revolution has surprised everyone,” says Christof Rühl, chief economist at BP. In 2003 America’s National Petroleum Council estimated that North America (including Canada and Mexico) might have 1.1 trillion cubic meters (tcm) of recoverable shale gas. This year America’s Advanced Resources International reckoned there might be 50 times as much.

The shale-gas bounty is not confined to America. The country’s Energy Information Administration released a report in April that looked at 48 shale-gas basins in 32 countries (see map). It puts recoverable reserves at 190tcm, and that excludes possible finds in the former Soviet Union and the Middle East, where huge reserves of conventional gas will make investment in shale gas unlikely for years to come. In short order estimates of the Earth’s bounty of recoverable gas have expanded by about 40%. Improving extraction technologies and geological inquisitiveness are sure to raise that figure in the years to come.

Nor is shale gas the only new sort of reserve: “tight gas” in sandstones and coal-bed methane (the sort of gas that used to kill canaries down mines) are also promising. Farther in the future, and more speculatively, there’s the gas frozen into hydrates on the planet’s continental shelves, which might offer more than 1,000tcm if a way can be found to exploit it. The cornucopian belief that human ingenuity will always find ways to increase the availability of resources is not a sure bet. With gas, though, the odds look pretty good for decades to come.

A scenario developed for the International Energy Agency’s forthcoming “World Energy Outlook” offers a sense of what may unfold. Called the “Golden age of gas”, it sees annual world production rising by 1.8tcm between now and 2035, when it reaches 5.1tcm. A fair bit of that is provided by unconventional sources (see chart). The growth is about 50% stronger than in the scenario used as a baseline; trade in gas between the world’s major regions doubles. Coal use declines from the late 2010s onwards, and by 2030 gas has surpassed it, providing a quarter of all the world’s energy.

The development of shale-gas reserves beyond North America is still at an early stage. Although widespread pollution of groundwater by fracking seems unlikely (shales that hold gas typically lie far deeper than groundwater supplies), such risks have raised a great deal of environmental concern

though, do not lie in China's centralized planning. They are to be found in a piece of deregulation enacted decades ago on the other side of the world: America's Natural Gas Policy Act of 1978.

America's deregulation of its natural-gas market encouraged entrepreneurial energy companies to gamble on new technologies allowing them to extract the gas conventional drilling could not reach. Geologists had long known there was gas trapped in the country's shale beds. Now the incentives for trying new ways of recovering it were greater, not least because, if it could be recovered, it could be got to market through pipelines newly obliged to offer "open access" to all comers.

Decades of development later, the independent companies which embraced horizontal drilling and the use of high-pressure fluids to crack open the otherwise impermeable shales - a process known as "fracking"- have brought about a revolution. Shale now provides 23% of America's natural gas, up from 4% in 2005. That upheaval in American gas markets has gone on to change the way gas is traded globally. A lot of LNG export capacity created with American markets in mind- global supply increased 58% over the past five years - is looking for new outlets.

To the extent that the shale-gas success is repeated elsewhere, a vital source of energy will become available from an ever more diverse and numerous



The future of natural gas Coming soon to a terminal near you Shale gas should make the world a cleaner, safer place



ALONG the coast of China, six vast liquefied natural gas (LNG) terminals are under construction; by the end of 2015 they should have more than doubled the amount of LNG that the country can import. At the other end of the country, gas is flowing in along a new pipeline from Turkmenistan. In between the two, geologists and engineers are looking at all sorts of new wells that might boost the country's already fast-growing domestic production. China will consume 260 billion cubic meters (260bcm, which is 9.2 trillion cubic feet) of gas a year by 2015, according to the country's 12th five-year plan, more than tripling 2008's 81bcm. The roots of this rapid growth,

Guidelines on recycling of ships adopted

The MEPC adopted the 2011 *Guidelines for the development of the Ship Recycling Plan* as well as updated *Guidelines for the development of the Inventory of Hazardous Materials*, which are intended to assist in the implementation of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, adopted in May 2009. The Committee encouraged Governments to ratify the Convention, which has been signed, subject to ratification, by five countries, and to review the program of technical assistance aimed at supporting its early implementation.

Ballast water management systems approved

The MEPC granted final approval to two, and basic approval to seven, ballast water management systems that make use of active substances, following the recommendations of the fifteenth, sixteenth and seventeenth meetings of the Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environment Protection (GESAMP) Ballast Water Working Group, which met in December 2010, February/

March and May 2011, respectively. The MEPC also adopted the *Procedure for approving other methods of ballast water management in accordance with regulation B-3.7 of the Ballast Water Management Convention*, which will open the door for new methods and concepts to prevent risks arising from the transfer of invasive species, provided that such methods will ensure at least the same level of protection of the environment as set out in the Convention and are approved in principle by the MEPC. *Guidance on scaling of ballast water management systems* was also approved. The MEPC reiterated the need for countries to ratify the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments, 2004, to achieve its entry into force at the earliest opportunity. To date, 28 States, with an aggregate merchant shipping tonnage of 26.37 per cent of the world total, have ratified the Convention. The Convention will enter into force twelve months after the date on which not fewer than

30 States, the combined merchant fleets of which constitute not less than 35 percent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it.

Blends of petroleum oil and bio-fuels

The MEPC approved Guidelines for the carriage of blends of petroleum oil and bio-fuels, which set out carriage and discharge requirements for bio-fuel blends containing 75% or more of petroleum oil (they are subject to Annex I of MARPOL); bio-fuel blends containing more than 1% but less than 75% of petroleum oil (subject to Annex II of MARPOL); and bio-fuel blends containing 1% or less petroleum oil (also subject to Annex II of MARPOL).

FSA environmental risk evaluation criteria

The MEPC endorsed environmental risk evaluation criteria, for inclusion in the *Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO rulemaking process*, subject to approval by the Maritime Safety Committee (MSC).

Source: IMO News



A pristine hull helps reduce bio-fouling – not to mention assist GHG emissions' reduction



Further progress was made on the development of guidelines to assist implementation of the Hong Kong Convention on ship recycling

climate change. When deposited on snow and ice in the Arctic and lower latitudes, it darkens surfaces and absorbs energy, causing snow and ice to melt.

Annex IV (Sewage) Special Area adopted

The MEPC adopted amendments to MARPOL Annex IV *Prevention of pollution by sewage from ships* to include the possibility of establishing “Special Areas” for the prevention of such pollution from passenger ships and to designate the Baltic Sea as a Special Area under this Annex. The amendments are expected to enter into force on 1 January 2013.

Revised Annex V (garbage) adopted

The MEPC adopted the revised MARPOL Annex V *Regulations for the prevention of pollution by garbage from ships*, which has been developed following a comprehensive review to bring the Annex up to date. The amendments are expected to enter into force on 1 January 2013. The main changes include the updating of definitions; the inclusion of a new requirement specifying that discharge of all garbage into the sea is prohibited, except as expressly provided otherwise (the discharges permitted in certain circumstances include food wastes, cargo residues and water used for washing deck and external surfaces containing cleaning agents or additives which are not harmful to the marine environment); expansion of the requirements for placards and garbage management plans to fixed and floating platforms engaged in exploration and exploitation of the sea-bed; and the addition of discharge requirements covering animal carcasses.

PSSA for Strait of Bonifacio designated

The MEPC agreed to designate the Strait of Bonifacio as a Particularly Sensitive Sea Area (PSSA), following its approval in principle at the previous session, and consideration of associated protective measures by the Sub-Committee on Safety of Navigation (NAV) in June 2011. The MEPC also agreed, in principle, to designate the Saba Bank in the Caribbean Sea as a PSSA, noting that the Netherlands would submit detailed proposals for associated protective measures to the NAV Sub Committee, which would provide recommendations to the Committee with a view to final designation of the PSSA at MEPC 64 in October 2012.

Biofouling guidelines adopted

The MEPC adopted the first set of international recommendations to address bio-fouling of ships, to minimize the transfer of aquatic species. The *Guidelines for the control and management of ships’ bio-fouling to minimize the transfer of invasive aquatic species* will address the risks of introduction of invasive aquatic species through the adherence of sea life, such as algae and molluscs, to ships’ hulls. Research indicates that bio-fouling is a significant mechanism for species transfer by vessels. A single fertile fouling organism has the potential to release many thousands of eggs, spores or larvae into the water with the capacity to found new populations of invasive species such as crabs, fish, sea stars, molluscs and plankton. Minimizing bio-fouling will significantly reduce the risk of transfer.

A productive week also saw IMO adopt amendments to the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) to designate the United States Caribbean Sea as a new emission control area (ECA); to designate the Baltic Sea as Special Area with respect to pollution by sewage from ships, and to adopt a revised Annex V related to the control of garbage.

The MEPC further designated the Strait of Bonifacio as a Particularly Sensitive Sea Area (PSSA) and adopted the first-ever international recommendations to address bio-fouling of ships, to minimize the transfer of aquatic species.

In other matters, the MEPC approved a number of ballast water management systems and adopted guidelines related to the implementation of both the ballast water management and ship recycling Conventions.

Energy efficiency measures adopted

Mandatory measures to reduce emissions of greenhouse gases (GHGs) from international shipping were adopted by Parties to MARPOL Annex VI represented in the MEPC.

The MEPC also agreed terms of reference for an intersessional working group on energy efficiency measures for ships, scheduled to take place in February/March 2012, tasked with:

- further improving, with a view to finalization at MEPC 63, draft Guidelines on the method of calculation of the EEDI for new ships; draft Guidelines for the development of an SEEMP draft Guidelines on Survey and Certification of the EEDI; and draft interim Guidelines for determining minimum propulsion power and speed to enable safe manoeuvring in adverse weather conditions;
- considering the development of EEDI frameworks for other ship types and propulsion systems not covered by the draft Guidelines on the method of calculation of the EEDI for new ships;
- identifying the necessity of other guidelines or supporting documents for technical and operational measures;
- considering the EEDI reduction rates for larger tankers and bulk carriers, and
- considering the improvement of the guidelines on the Ship Energy Efficiency Operational Indicator (EEOI) (MEPC.1/Circ.684).

United States Caribbean ECA adopted

Following approval at its last session, the MEPC adopted MARPOL amendments to designate certain waters adjacent to the coasts of Puerto Rico (United

States) and the Virgin Islands (United States) as an ECA for the control of emissions of nitrogen oxides (NO_x), sulphur oxides (SO_x), and particulate matter under MARPOL Annex VI *Regulations for the prevention of air pollution from ships*. Another amendment will make old steamships exempt from the requirements on sulphur relating to both the North American and United States Caribbean Sea ECAs. The MARPOL amendments are expected to enter into force on 1 January 2013, with the new ECA taking effect 12 months later. Currently, there are two designated ECAs in force under Annex VI, the Baltic Sea area and the North Sea area, while a third, the North American ECA, which was adopted in March 2010 with entry into force in August 2011, will take effect in August 2012.

Other Annex VI issues

The MEPC adopted *Guidelines for reception facilities under MARPOL Annex VI* and *Guidelines addressing additional aspects to the NO_x Technical Code 2008 with regard to particular requirements related to marine diesel engines fitted with selective catalytic reduction (SCR) systems*. The MEPC approved, for future adoption, draft amendments to the NO_x Technical Code 2008, relating to engines not pre-certified on a test bed and to NO_x reducing devices. It also agreed terms of reference for the review of the status of technological developments to implement the Tier III NO_x emission standard.

Black carbon measures

The MEPC agreed a work plan on addressing the impact in the Arctic of black carbon emissions from ships and instructed the Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases (BLG) to develop a definition for black carbon emissions from international shipping, consider measurement methods for black carbon and identify the most appropriate method for measuring black carbon emissions from international shipping, investigate appropriate control measures to reduce the impacts of black carbon emissions from international shipping in the Arctic; and submit a final report to MEPC 65 (in 2014). Black carbon is a highly light-absorbing carbonaceous aerosol produced by incomplete combustion of fuel oil, and is considered a constituent of primary particulate matter, as distinguished from secondary particulate matter pollutants formed in the atmosphere from sulphur dioxide emissions. In addition to harmful human health effects associated with exposure to particulate matter, black carbon has effects on



Ships in ballast will become a progressively more benign presence in the environment as the ballast water convention becomes more widely adopted

Major breakthrough for environment committee

In what was a significant breakthrough, IMO adopted mandatory measures to reduce emissions of greenhouse gases (GHGs) from international shipping at the 62nd session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC), which met from 11 to 15 July 2011 at IMO Headquarters in London



southwards in way of the outbound traffic lane.

- The pilots and bridge teams on both vessels did not make a full assessment of the risk of collision.

- ARPA was not used effectively on either vessel to assess the risk of collision. By the time the ARPA was used on the dry cargo ship, it was too late for it to provide reliable information.

- Effectively, no one held the con on the bridge of the tanker because both the master and pilot had deferred to the other, there was no discussion or questioning of the intentions of the dry cargo ship, and at a critical time they involved themselves with tasks that were inappropriate given the impending close quarters situation.

- The bridge on the tanker was insufficiently manned in the circumstances and conditions. It did not comply with company requirements or port

authority instructions to pilots, however, no additional resources were requested by the pilot.

- The communication between all parties involved was unclear and prone to misunderstanding, and use of standard marine phrases was not practised.

What can we learn?

- The availability of VTS, having a pilot on

board or approaching to pick up a pilot must not be a reason to relax or defer taking timely and efficient collision avoidance action.

- The collision avoidance action should have been taken in ample time as per Rule 8 and 19 of the Collision Avoidance Rules.

15 COLLISION

Dragging anchor leading to collision

What happened?

A vessel dragging its anchor (without the use of its main engine) touched twice another vessel, then moved further through the anchorage and hit a *second* ship.

Why did it happen?

- The deteriorating weather caused the vessel to drag its anchor. The ship did not have its engines available to assist it to manoeuvre clear of other ships in the anchorage.
- The master of the vessel that was struck first probably did not appreciate the risk the weather posed to his ship and to those around it. Consequently, he did not allow sufficient time in which to heave his anchor up in the prevailing circumstances and conditions.

What can we learn?

- The importance of having main engines ready for immediate use in deteriorating weather conditions.
- The importance of having an appreciation of the risk posed to a ship by others in an anchorage area.
- The importance of good anchoring practice, including:
 - the amount of cable to put out;
 - the numbers of anchors to use;
 - the need to ballast down ships if possible; and
 - the importance to head for open sea before the weather conditions become too bad.

See the second part in the next issue.

What happened?

A tanker collided with a dry cargo vessel at a river entrance. The tanker was outbound and approaching the pilot station to disembark the pilot, while the dry cargo ship had just picked up a pilot a few minutes before the collision. It was daylight but dense fog reduced the visibility to about 120 metres. Both vessels were preoccupied with pilot embarkation/disembarkation preparations. There were only the pilot and the master on the bridge of the tanker. The master was distracted with manual steering and the pilot was occupied with disembarkation arrangements. Due to circumstances of traffic and tidal current, the dry cargo ship was about 0.4 miles in the way of the outgoing channel. The vessels were aware of each other's presence 6-7 minutes prior to the accident. The pilot of the tanker tried to contact the dry cargo ship for several minutes in vain. Later, the pilots had communicated their intentions and agreed that the tanker would head southerly and pass from the port side of the cargo ship. But the pilot of the tanker was again distracted with disembarkation arrangements and did not make the agreed manoeuvre. The last attempts of communication were unsuccessful due to radio interference. Shortly afterwards, both ships came in sight of each other and it was realized that a collision was imminent. The pilots advised to put the helm midship and to go full astern, however, the two vessels collided. There was a VTS in operation in the region but VTS operators were passive during the development of dangerous situations.

The tanker suffered damage to her bow. The dry cargo ship suffered damage on the port side under the forecastle area in way of the forepeak store, forepeak tank, anchor hawsepipe, and indentation under the water line in way of forepeak tank and bulbous bow. There were no injuries or pollution.

Why did it happen?

- The visibility was very poor due to dense fog and several inbound vessels and an outbound tanker were in the same area nearly at the same time, many of which were converging on the pilot boarding area.
- The vessels were distracted and preoccupied with embarkation/disembarkation arrangements. The vessels did not monitor, track or communicate with each other and did not learn each other's intentions well in advance of the accident.
- The dry cargo ship drifted too much southward, well in way of the outbound



traffic due to strong tidal current. Her speed was reduced considerably as she was getting ready to pick up the pilot, and this increased her drift and she landed in way of the outbound traffic lane. The bridge team of the dry cargo ship and the pilot were late to realize the developing danger caused by the ship's position.

- The tanker did not execute the agreed avoidance action due to distraction of the pilot.
- VTS took a passive approach. It only acknowledged messages but did not warn either vessel of the other's intention, despite the very poor visibility and the position of the dry cargo ship which had drifted

the pile fenders on the port side. Six minutes after the original alarm sounded, the master regained control of the starboard CPP at the centreline consol, but not early enough to prevent the vessel making heavy contact with the link-span. The vessel suffered damage to the shell plating and the stern ramp was blocked by bent steel. Ashore, damage occurred to the pile fender and the loading ramp of the link span.

Why did it happen?

- The CPP failure alarm was heard on the bridge, but the bridge team could not identify which alarm was sounding.
- The engine-room staff saw the alarm had activated and had not been reset, but did not contact the bridge to check that they were taking action.
- The bridge team was not familiar with the propulsion system's emergency procedures and time was lost while they determined the appropriate action.
- The bridge CPP alarm only sounded briefly and the flashing light on the panel reverted to steady illumination after a short time. Therefore the audio and visual triggers as to which alarm was activating were too transient.
- Despite intensive investigations, the cause of the CPP failure was not found.

What can we learn?

- The value of continually monitoring engine control feedback indicators.
- The value of understanding all alarm indicators prior to an emergency situation.

13 COLLISION

Collision during overtaking situation in confined waterway

What happened?

A small dry bulk cargo vessel, while proceeding down a river fairway under good weather and visibility conditions, collided with a large container vessel, also proceeding down the river in the same direction.

The large container vessel had the smaller dry cargo ship on her starboard side and was approaching to overtake her. At the same time, she had another large containership, proceeding in the opposite direction, on her port side in the narrow fairway. When the two large containerships met, both of which were sailing under pilot's advice, the distance between them was only approximately 38 m. In this area the

fairway was 220 m wide. When the three ships were almost abreast, the propulsion system of the dry cargo ship suddenly failed. After losing her forward propulsion and manoeuvrability, the smaller ship, which had kept to the right side of the fairway, was unable to undertake effective measures to counter the hydrodynamic forces generated during the bigger ship's subsequent overtaking. The dry cargo ship turned to port towards the overtaking vessel, ultimately colliding with it at an angle of almost 80°.

The bow of the dry cargo ship was significantly dented when it tore the starboard side hull plating of the big containership over a length of eight metres above the waterline. Both vessels retained buoyancy and were able to proceed without assistance. There were no personal injuries and no environmentally harmful substances were released as a result of the casualty.

Why did it happen?

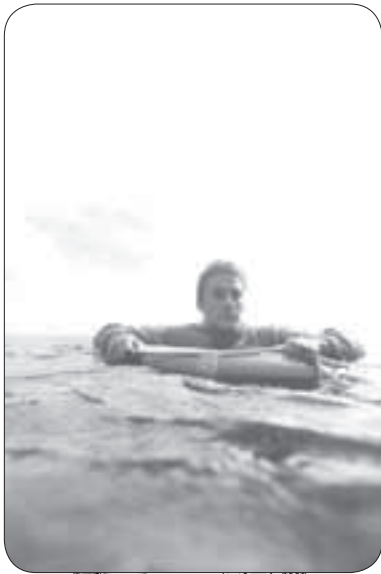
- The main contributing factor in this accident was the main engine failure of the smaller vessel. Also the section of the river on which the triple encounter and the collision took place provided very little scope for potential evasion manoeuvres.
- By reason of her relative speed and the corresponding displacement effect, the big containership generated a low pressure area that exposed the smaller ship to strong and changing suction effects, which might have at the same time overloaded her main engine.

What can we learn?

- The risk potential of multiple ship encounter situations in narrow fairways and rivers should be taken into account during voyage planning and when navigating in such areas.
- Hydrodynamic effect of fast, large and deep draught ships, especially in shallow waters, should be well understood by pilots, officers and ship masters sailing in fairways and channels.
- All close-quarters overtaking situations are dangerous.
- Overtaking situations in narrow channels are particularly dangerous due to the amplified nature of hydrodynamic forces.

14 COLLISION

Collision between vessels at pilot station



minutes, thus delaying the fire-fighting actions. The fire spread rapidly and fire-extinguishing equipment then failed. The cause of the pump failures could not be determined.

What can we learn?

- Any fire alarm must be taken seriously. There should be no hesitation when an alarm is raised.
- Due to the narrow gap between the vehicles on ro-ro ships, use of sprinklers or other fixed fire-fighting systems should be considered as the primary fire-extinguishing method and be activated instantly.

11 COLLISION

Collision between a ro-ro vessel and a fishing trawler

What happened?

At night, a ro-ro vessel and a trawler were approaching on reciprocal but parallel courses. The ro-ro vessel made a small alteration to port in order to pass clear of the trawler. When the two vessels were about three miles apart, the ro-ro vessel returned to its original heading and the trawler altered to starboard. The ro-ro vessel then used light and sound signals to warn the trawler. When the vessels were one mile apart, the ro-ro vessel's helm was put on manual steering and hard-a-port was ordered. The vessels collided and the crew of the trawler were recovered before it sank.

Why did it happen?

The ro-ro vessel made a small alteration to port that was not readily apparent to the trawler. The radar on the trawler was not working and there was only one person on watch, who was navigating visually. Neither vessel made their intentions known in a timely manner.

What can we learn?

- It is important to follow the COLREG and use all applicable navigation equipment.

12 CONTACT

Controllable pitch propeller malfunction leading to contact with dock

What happened?

In good weather, a ro-ro ferry had turned and the master was backing the ship into the link-span. As he did so, the starboard controllable pitch propeller (CPP) alarm activated, but this went unnoticed. The master moved both CPP controls to take the way off, but the starboard CPP did not respond and continued to drive astern. The asymmetric thrust caused the stern to sheer to port, initially making contact with

compressed cultivator and motorcycles, which might contain residue fuel, should be treated as flammable material.

- Scrap metal cargo has hidden dangers including possible toxic and flammable materials.

8 FIRE OR EXPLOSION

Deck fire during gas-freeing operations

What happened?

The 2,646 GT tanker was at anchor performing gas-freeing operations having completed the discharge of naphtha. A fire broke out on deck at No.4 port manhole opening while gas-freeing operations were being carried out on tanks No.3 and No.4. The fire was put out by ship staff, but the fire left one crew member dead and two injured.

Why did it happen?

- Gas-freeing operations were not conducted in accordance with the applicable guidelines and procedures.
- Uncertified ventilation fans were used during gas-freeing operations.

What can we learn?

- During gas-freeing operations, properly certified equipment (EG., fan, etc.) should be used.
- During gas-freeing operation the exhaust gas should be discharged from vent posts to avoid dangerous exhaust gas being accumulated on deck.

9 FIRE OR EXPLOSION

Cargo hold fire caused by light fittings

What happened?

A fire broke out in the hold where a large amount of plastic and corrugated cardboard packing was stored. Very dense smoke quickly spread throughout the vessel including the bridge. The fire alarm was activated but functioned only for a short while. The smoke divers' search for personnel in the accommodation was abandoned after a short while due to lack of breathing gas. Fire fighting inside the accommodation had to be abandoned for the same reason. There were no compressors on board to recharge the bottles. One hundred and five crew members were rescued, while 11 lost their lives. The vessel burned for three weeks.

Why did it happen?

Sparks were generated in the fluorescent tubes sockets, which resulted in overheating and melting of the surrounding plastic. The burning plastic

material dropped down and ignited corrugated cardboard which had been stored close to the tubes. The light fittings were of poor quality not suitable for use on board ships. The storeroom did not have the required fire protection. The fire alarm failed due to the fire destroying the wiring. Fire doors had been kept open by wooden blocks allowing the smoke and fire to spread rapidly. There were no compressors on board to recharge the bottles of breathing gas. Fire drills were insufficient. Not all crew were informed and familiar with emergency procedures.

What can we learn?

- Electrical fittings must be suitable for marine use.
- Fire detection systems must be updated along with any modifications on board ships.
- Emergency training is essential to ensure a proper emergency response by all crew members. Seafarers must familiarize themselves with emergency procedures.
- The dangers of propping open fire doors.
- Based on the risk assessment there should be sufficient fire-fighting equipment identified on board to ensure effective fire fighting.

10 FIRE OR EXPLOSION

Cargo hold fire on a ro-ro

What happened?

A fire was detected on the main deck of a ro-ro ship loaded with trucks. Crew members went to check the deck to ensure there was a fire because there had been several misleading alarms earlier triggered by the trucks exhaust rather than a fire. On confirmation of the fire, fire-fighters entered the main deck with water hoses to extinguish the fire. Several attempts to start the fire pumps failed and the fire spread rapidly; 27 minutes after the initial fire alarm, it was decided to activate the sprinklers, but all attempts to start the drencher pump failed. The rapidly expanding fire, together with enormous quantities of dense smoke, blocked the escape route to the lifeboat, rescue boat and raft. The crew then retreated to the foredeck from where they later jumped into the sea.

All 22 crew members and 9 passengers were rescued. The vessel burned for two days and was declared a constructive total loss.

Why did it happen?

The exact cause of the fire has not been identified, but it was concluded that it started in one of the trucks. The fixed fire-fighting system was not activated instantly, and verifying the fire alarm took 10

What can we learn?

- Ship's cargo stowage plan especially for the carriage of dangerous goods should be accurate and available on board at all times.
- Always carry out a risk analysis before carrying out hot work. Care must be taken when using oxyacetylene equipment.
- Before the work was started hot work permits should be completed and signed with full understanding of the permit's requirements by the individual carrying out, and the person in charge of the work.

6 FIRE OR EXPLOSION

Engine-room fire

What happened?

The ship's fire detection system indicated a fire in the engine-room about four hours after the ship departed from port. The second engineer investigated and found that No.3 diesel generator was on fire caused by the failure of a flexible fuel hose. He raised the alarm and discharged a portable extinguisher towards the fire and stopped the engine-room ventilation fans before retreating from the engine-room. The crew mustered quickly, operated systems to stop the engine-room pumps, fuel tanks quick-closing valves and prepared to fight the fire. The fire was put out finally by the engine-room Halon fixed fire-extinguishing system.

Why did it happen?

- The failure of a flexible fuel hose on No.3 diesel generator due to long-term rubbing and chafing.
- The maintenance of the generator flexible fuel hoses was inadequate and hoses longer than specified by the generator manufacturer had been used.
- Both the generator manufacturer's instruction book and the ship's safety management system provided no guidance

for the maintenance or routine replacement of the flexible fuel hoses.

What can we learn?

- Flexible fuel hoses must be installed in accordance with manufacturers' specifications and should be inspected regularly for wear and tear. Flexible fuel hoses should be replaced in good time whenever there is doubt as to their suitability to continue in service.
- The value of an effective crew response to an emergency situation.

7 FIRE OR EXPLOSION

Cargo hold fire when loading mixed metal scraps

What happened?

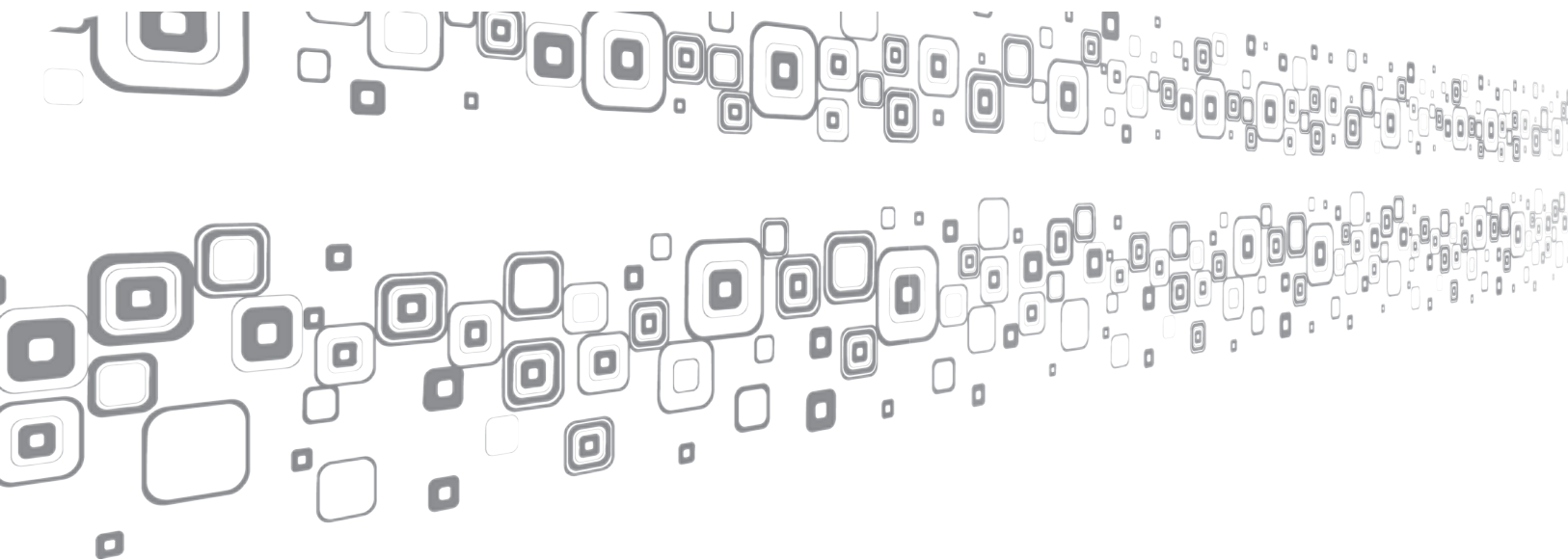
The multi-purpose 1,318 GT cargo vessel with a single hold, was loaded with mixed metal scrap composed of compressed cultivators, motorcycle engines, electronic waste, iron scrap and plastics. A fire broke out at about 0825 hrs in the cargo hold. The fire was put out by the shore fire brigade at 0200 hrs the following day. There was no oil pollution resulting from the fire. However, the ship's port forward shell plating and structure were damaged.

Why did it happen?

- Flammable materials contained in the mixed metal scrap were ignited by the frictional heat being generated from iron scraps hitting each other during loading operation and being crushed by an excavator in levelling the cargo loaded in the cargo hold.
- Metal scrap mixed with compressed cultivator and motorcycles, which might contain residue fuel, was not treated as flammable material.

What can we learn?

- The safety awareness of ship staff was not sufficient. The stevedore and the shipper did not realize that metal scrap mixed with



enterprise without carrying out a careful risk analysis or informing all interested parties (notably the master) of their intentions.

- Although an oxyacetylene torch was being operated on a bulkhead, shared with a space housing inflammable materials and gas cylinders, this space was not emptied prior to carrying out the work, nor was a fire-watch maintained in the space. Essential fire-fighting equipment was not laid out and checked prior to carrying out the work.

What can we learn?

- Always carry out a risk analysis before carrying out hot work. Using oxyacetylene equipment is always hazardous; it is especially so when being used in a confined or restricted space.
- When carrying out hot work, always consider what is on the other side of the bulkhead and arrange a fully briefed fire-watch.
- Double-check that all necessary fire prevention and fire-fighting equipment is at hand and in good order.
- While answering calls for assistance is highly commendable, evaluate the situation and never take unnecessary risks.

5 FIRE OR EXPLOSION

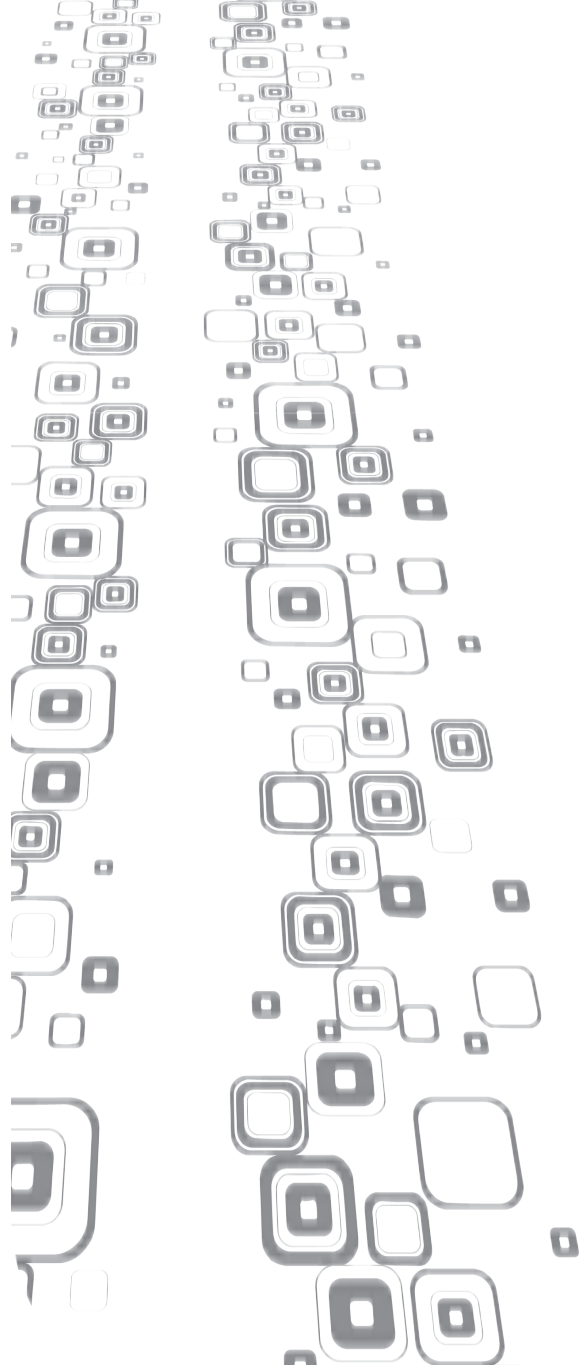
Cargo hold fire caused by hot work on cargo hold hatch cover

What happened?

When a fitter was in the process of removing the brackets that had been welded to the hatch covers with oxyacetylene cutting equipment, a hole was inadvertently cut in the aft cargo hold hatch cover. As a result, a fire started in the cargo hold when sparks and molten metal fell into the cargo hold and onto the pallets of cargo stowed below. The crew's attempts to use the fixed fire-extinguishing system to flood the cargo hold with carbon dioxide and high expansion foam were unsuccessful. The fire was finally extinguished when an offshore supply vessel's monitor was used to flood the cargo hold with about 700 tonnes of seawater.

Why did it happen?

The fitter removing the stoppers from the cargo hold hatch covers could not read English and hence could not fully understand the requirements of the ship's safety management system hot work permit. Also the ship's cargo stowage plan was neither accurate nor complete.



- Bilge alarm systems should be tested regularly.
- While periodic five-yearly surveys should identify wastage in piping systems, surveys are not infallible and, in some cases, even when components withstand a pressure test, subsequent corrosion can advance at an accelerated rate. Operators should include in their planned maintenance routines visual and Non Destructive Examination (NDE) inspections of below-floor-level piping systems, especially when vessels are being operated in aggressive water conditions.
- Operators should be sufficiently familiar with the location and operation of important valves to the extent that they can locate and operate them in emergency conditions.
- Owners should provide documented ship-specific procedures covering emergencies. These should be validated by actual trials. They should be available on plastic-laminated instructions/diagrams. As a minimum they should cover:
 - the valves to operate (opening or closing, how accessible if flooding occurs, whether they are remote controlled or manually operated); and
 - the pumps to start (location of starters and operation in an emergency).

Response to emergency situations needs to be rapid and coordinated. It is essential for management to prepare appropriate emergency plans and promote a strong safety culture to encourage correct deployment of planned procedures.

- Familiarity with the layout and function of emergency systems is essential – e.g., bilge pumping, ballast transfer and fire. Engineers should be encouraged to physically trace essential service lines themselves when first joining ships.
- Realistic drills covering such events as flooding and fire need to be conducted on a regular basis.

3 FIRE OR EXPLOSION

Fire in engine-room due to poor housekeeping What happened?

A fire started in the engine-room. The main fire pump was inaccessible due to thick black smoke and staff evacuated the engine-room, first stopping the main engine. The quick-closing fuel supply valves and

the remote stops for the engine-room fans and oil pumps were operated and the emergency fire pump was started. The crew closed the dampers for the engine-room fans and the funnel vents; they rigged fire hoses to boundary cool the engine-room casing and funnel and to spray water through the open engine-room skylight. After about 50 minutes, the fire cut the electrical power supply to the emergency fire pump and water ceased to flow from the fire hoses. The fire was eventually extinguished using the fixed CO2 system.

Why did it happen?

From the available evidence it was concluded that the primary fire probably started in the area outside the entrance to the third platform deck store, on the port side of the main engine. Oily rags and cotton waste used for engine-room cleaning were routinely stored there prior to burning them in the nearby incinerator. Moreover, hot ash from the incinerator was also routinely kept there in an open top cut down steel drum where it was left to cool prior to disposal.

What can we learn?

- The importance of good housekeeping practices in engine-rooms should be stressed.
- Early use of the fixed CO2 following safe evacuation.

Used oily cotton waste/rags and hot ashes are a significant fire hazard and should be safely stored prior to safe and environmentally-acceptable disposal.

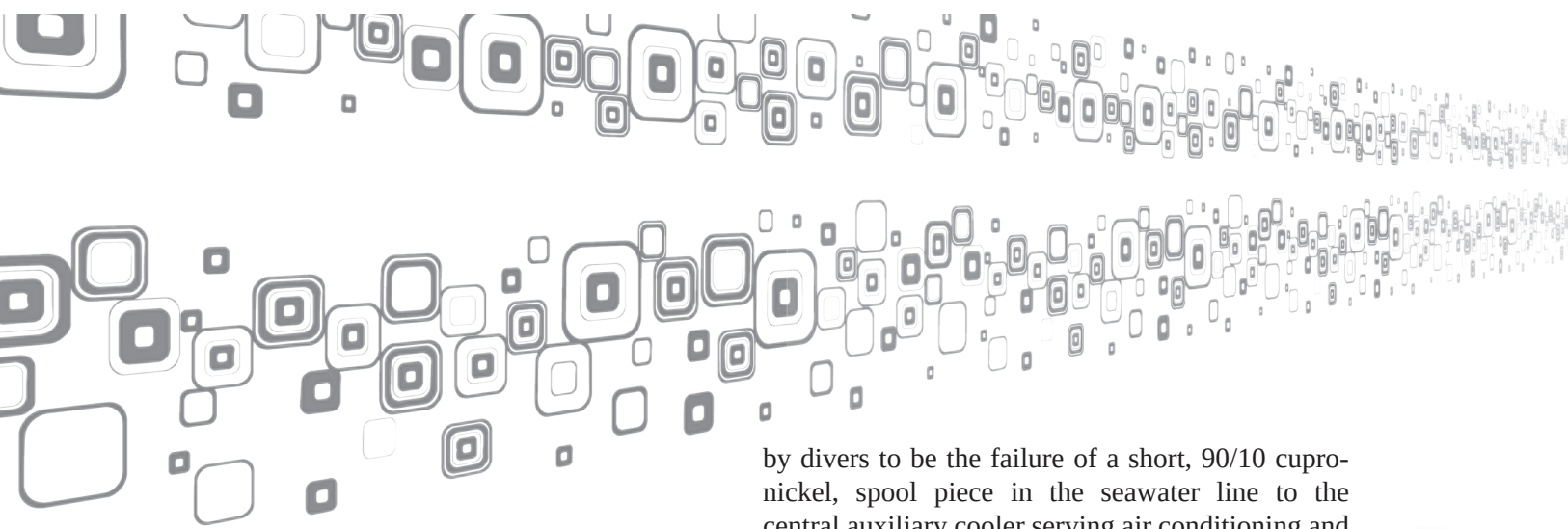
4 FIRE OR EXPLOSION

Flame from oxyacetylene torch ignited material What happened?

Crew members were working in a confined space trying to replace a manhole cover plate. A bulkhead stiffening bracket was making it difficult to put the plate over the opening. They decided to cut away part of the bracket using an oxyacetylene torch. The flame from the torch ignited material in the machinery store on the other side of the bulkhead. The heat caused one or more camping gas cylinders in the store to explode. The explosion and fireball passed through the open manhole severely burning an engineer who was trying to extinguish the fire with a portable extinguisher. He had come straight to the workspace from his cabin and was dressed in tee-shirt and shorts.

Why did it happen?

- The crew members embarked on a hazardous



Why did it happen?

- Although it could not be determined with certainty, it is likely that the water ingress occurred in the forward part of the cargo hold or in the area of the rope racks welded on deck at the forward end of the vessel.
- At the time the ingress of water was discovered, the quantity of water in the hold was sufficient to trim the vessel by the stem. The vessel was not fitted with water level detectors and alarm system.

What can we learn?

- The importance of taking measures, such as the fitting of alarms, taking soundings or monitoring roll periods, to ensure the early detection of any ingress of water into the hull.

2 SINKING

Engine-room flooding and subsequent loss of vessel

What happened?

This dynamically positioned supply vessel was operating with the machinery space unmanned. At 0350 hrs the machinery space bilge alarm sounded. The investigating duty engineer found water covering the floor-plates to a height of 70 cm. He could not locate the source of the leak. He tried to pump out the compartment via the emergency bilge suction but could not reach the seawater mains isolating valves or the emergency bilge suction valve. The vessel was eventually towed to a sandbank and beached. After subsequent attempts to float her failed, she was declared a constructive total loss.

Why did it happen?

The prime cause of the water ingress was found

by divers to be the failure of a short, 90/10 cupro-nickel, spool piece in the seawater line to the central auxiliary cooler serving air conditioning and refrigeration services. It was located immediately prior to a steel pipe intended to act as a sacrificial anode to protect the cooling water system. The cause of the failure was presumed to be modification of the properties of the cupro-nickel, arising from the welded flanges, coupled with the exclusive extended service of the vessel in warm, high-salinity, seawater. The management had prepared a generic Emergency Manual with the intention that the master of each vessel modified it to suit the particular vessel. This included assignment of specific responsibilities for each type of emergency event. The manual also identified the need to prepare an annual list of drills to be performed each month. The plan on board the vessel did not, however, give sufficient detail to cover the type of flooding event experienced in this instance.

Contributing factors to the subsequent loss of the vessel were:

- Failure to detect the rising bilge water level until it had reached a height of 70 cm above the floor plates;
- Inaccessibility of the manually-operated emergency bilge suction valve located below the floor plates. Note that this is contrary to the requirements of SOLAS for unmanned machinery spaces;
- Inaccessibility of manually-operated seawater inlet valves at the time of discovery of the flooding; and
- The chief engineer was ashore for medical reasons at the time of the incident so there was insufficient engine-room staff on board to effectively control and cover the emergency actions required.

What can we learn?

OUTCOME OF THE EIGHTEEN SESSION OF THE SUB-COMMITTEE ON FLAG STATE IMPLEMENTATION

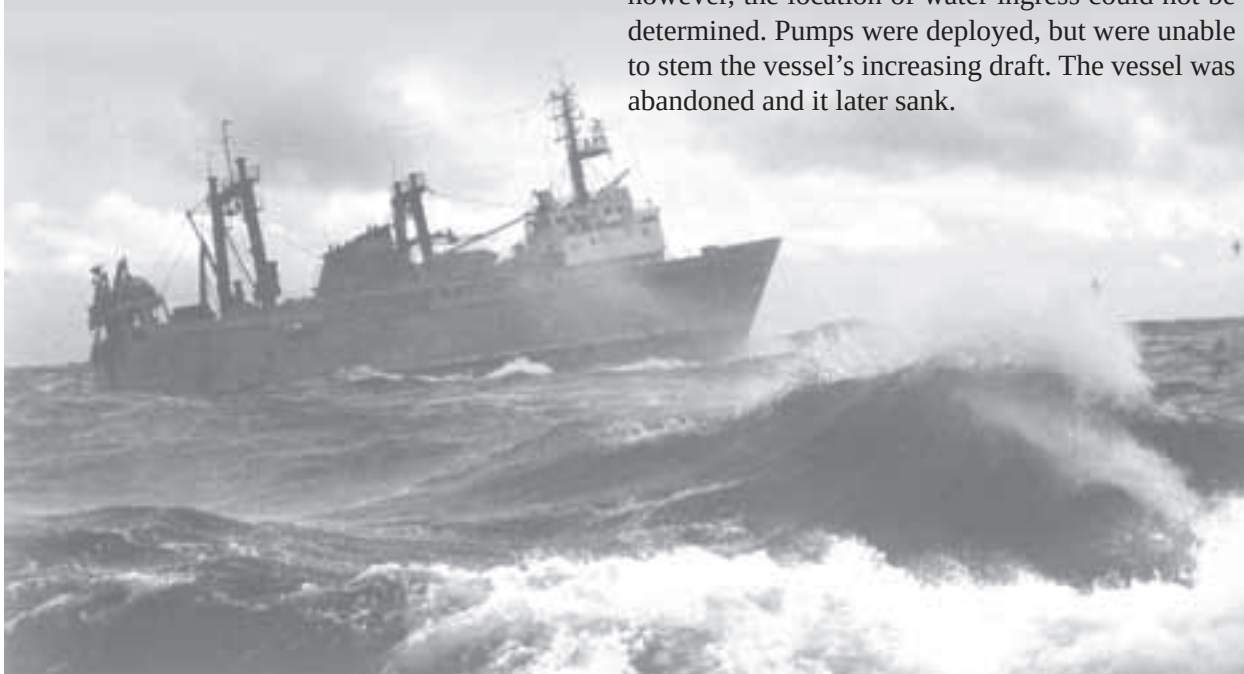
LESSONS LEARNED FOR PRESENTATION TO SEAFARERS

1 SINKING

Cargo hold flooding and subsequent loss of vessel

What happened?

A single-hold general cargo vessel with a cargo of clay and manganese was en route to its next destination when the weather deteriorated and the winds became south-westerly at Beaufort force 10. A trim by the head was observed and an inspection of the cargo hold revealed the presence of water; however, the location of water ingress could not be determined. Pumps were deployed, but were unable to stem the vessel's increasing draft. The vessel was abandoned and it later sank.



In The Name of God



Outcome of the Eighteen Session of the Sub-Committee on Flag State Implementation	2
Major breakthrough for environment committee	12
The future of natural gas	16
First-ever mandatory energy efficiency measures for industry sector adopted	22
How the Media can manipulate our viewpoint	24
News	25



Update

Marine Quarterly Magazine
Volume 4, Issue 10, Autumn 2011

Address:

No.31,5th Street,
North Kargar Avenue, Tehran, Iran

Postal Code: 14396-34561

Tel: 0098 21 84396

Fax: 0098 21 88025558

E-mail: update@asiaclass.org

Website: www.asiaclass.org



Legal Representative:

Malek-Reza Malekpour Ghorbani

Chief Editor:

Saeid Kazemi

Executive Affairs:

Jaleh Sedaghati Monawar

Financial Affairs:

Mohammad-Hossein Zoghi

Performance &

technical supervision:

Payam-e- Darya Monthly Magazine

Tel: 0098 21 26100368

Fax: 0098 21 26100371

E-mail: payam-e-darya@irisl.net

web site: www.IRISL.net