

بهنگام

فصلنامه علمی-تخصصی دریایی
سال پنجم، شماره ۱۲، بهار ۹۱، قیمت ۲۰۰۰ تومان



2012

100

1912

MARPOL SOLAS ISM STCW IMO SAFETY

سالگی
تایتانیکی

Surviving disaster – The Titanic and SOLAS

In 1914, two years after the Titanic disaster of 1912, in which 1,503 people lost their lives, maritime nations gathered in London to adopt the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS Convention), taking into account lessons learned from the Titanic. The 1914 version was superseded by SOLAS 1929, SOLAS 1948, SOLAS 1960 (the first adopted under the auspices of the International Maritime Organization) and SOLAS 1974. SOLAS 1974 is still in force today, but it has been amended and updated many times.

The regulations relating to life saving appliances and arrangements, contained in chapter III of SOLAS, a new version of which entered into force on 1 July 1998, are intended to ensure that in the event of a catastrophe at sea, passengers and crew have the greatest chances of survival.

Improved design and equipment, better fire protection, satellite communications, rescue phones and helicopters and trained personnel also contribute to improved safety at sea.

Distress alert
The Titanic used radio which had a limited range of 200 nautical miles. Today, satellite communication quickly relays distress alerts.

Helicopters and rescue planes
Unavailable at 1912, helicopters and rescue planes are now used to locate, search for and rescue survivors.



Lifeboat drill
No lifeboat drill was held on the Titanic. Under SOLAS (article II), 'abandon ship' and the first must take place weekly on all passenger ships.



Ice patrol
In the first SOLAS 1914, after the Titanic disaster, ice patrols in the north Atlantic were set up and continued to be a SOLAS requirement.

Speed of navigation around ice
The Commission was the Titanic, which was due to collision with an iceberg tonight about by navigation speed of which the ship was being navigated. Under SOLAS, when ice is reported on or near the course the master of every ship at night is bound to proceed at a moderate speed or other course.



Public address system
There were no public address systems on the Titanic and news filtered to the passengers slowly, adding to the disaster. Under SOLAS, if passenger ships must be fitted with a public address system.

Training of crew in lifeboat drill
The crew of the Titanic lacked training in sailing and lowering the lifeboats and the crew which had they were assigned to. Lifeboats were not fitted to capacity because senior officers did not know the boats had been tested and were strong enough. Under SOLAS, every crew member must participate in regular practice drills and have easy access to leaving routes.

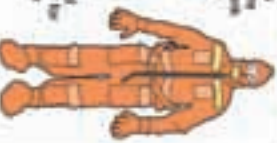
Number of lifeboats
The Titanic did not have enough lifeboats for all passengers. Under SOLAS, passenger ships must carry enough lifeboats (none of which can be substituted by floats) for all passengers, plus enough for 25%.



Lifeboat design
Some people died from hypothermia in the Titanic lifeboats because they were open and gave no protection against the cold. Under SOLAS, lifeboats must be fully or partially enclosed. On passenger ships, specially reinforced lifeboats can be used as they are easier to get into, but they must have a collapsible roof to limit access.



Survivor suits
The sea temperature when the Titanic sank was below freezing point and many people died in the water from hypothermia. Under SOLAS, a specific number of immersion suits must be carried on each passenger ship to match the number of crew and passengers.



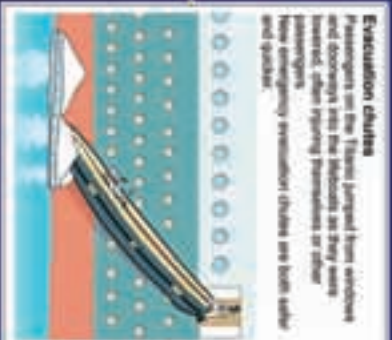
Location
The last station at Cape Race, Newfoundland and ships other than the Carpathia and the Californian heard the Titanic distress call but the answers were crisscrossing and the Titanic's position was misinterpreted. With ERTMs and global positioning systems, the position of a ship in distress can be automatically sent.

The Carpathia
Received distress call at 12:25pm, Titanic 59 miles and picked up the bodies at 4:15pm.



The Californian
Should have been 20 miles from the Titanic but the approach was after 01:00am when the Carpathia was spotted. Arrived at 7:30am - too late to rescue any survivors.

Distress watch
The Californian was late from 20 miles away but the radio officer had gone off duty when the distress messages were sent. Under SOLAS, every ship with a sea trial must have a continuous watch on the distress and safety frequencies.



Evacuation routes
Passengers on the Titanic jumped from windows and doorways into the Atlantic as they were lowered, often injuring themselves or other passengers. New emergency evacuation routes are built safer and quicker.

بسم الله الرحمن الرحيم

- سخن سردیور ۲
 رده بندی، یازرسی:
 پیام دهر کل سازمان IMO به مناسبت سالگرد حادثه کشتی تایتانیک ۴
 سر نوشت تایتانیک تا ۳۰ سال آینده ۵
 مقایسه قواعد موجود در ارتباط با تعریف و دامنه کاربرد شناور های تندرو ۶
 الزامات سیستم مدیریت کیفیت انجمن بین المللی مؤسسات رده بندی - بخش سوم ۱۴
 قوانین و مقررات:
 رونوس فعالیت هایی که باید تا سی امین همایش ارگان های دریایی در بخش دریانجام شود ۲۰
 شرایط حاکم بر اسناد حمل و نقل داخلی کالا (اعتبارات اسنادی دریایی) ۲۶
 اقتصادی:
 گزارش اگونیومست از کاهش بدهی های خارجی ایران ۲۸
 بانک جهانی پیش بینی کرد: رشد منفی اقتصاد ایران در سال ۲۰۱۲ ۲۹
 اهداف سازمان همکاری اقتصادی اگو ۳۰
 بیمه و حقوقی:
 آشنایی با بیمه دریایی (۱۱) ۳۱
 کشتی هایی که با خطر دزدی دریایی مواجه هستند ۳۴
 بازخوانی ابعاد حقوقی مالکیت ایران بر جزایر سه گانه در گفت و گو با پرویز مجتهدزاده ۴۰
 بیمه ناوگان دریایی ابزار تحریمی غرب علیه ایران ۴۳
 مقالات:
 طراحی، تخمین و کاهش قیمت تمام شده ساخت کشتی ۴۴
 ارزیابی خصوصیات پایانه های کانتینری و انواع تجهیزات آنها ۵۲
 توضیح در خصوص مقاله بررسی روند مدیریتی اداره بندر خرمشهر و مقایسه آن با سبک ژاپنی ۶۶
 گوناگون:
 آیا سطح دستمزدها باعث نگهداری افراد در مشاغل می شود؟ ۶۷
 نکاتی که در مصاحبه های استخدامی باید بدان توجه شود ۶۸
 میزان مصرف سرنانه ایرانیان و "استانداردهای جهانی" ۶۹
 وازگان معسوب بخش حمل و نقل دریایی - فرهنگستان زبان و ادب فارسی ۷۲
 معرفی و آشنایی:
 کتاب راهنمای تهیه طرح های اضطراری الودگی دریایی در کشتی ۷۳
 Guidelines for the development of Shipboard Marine Pollution Emergency Plans
 اطلاعاتها و اخبار:
 اعلام آمادگی چاپ مقالات در بهنگام افرم اشتراک فصلنامه / تعرفه چاپ آگهی ۷۴
 اخبار ۷۶
 بخش انگلیسی ۸۱



بهنگام

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی
 روش آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
 سال پنجم، شماره ۱۲، بهار ۱۳۹۱
 صاحب انتشار و مدیر مسئول: ملکرضا ملکپور قریانی
 سردبیر: سعید کاظمی
 امور اداری: زهرا صدیقی منور
 امور مالی: محمدحسین ذوقی
 نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم
 پلاک ۳۱، کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱
 تله: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵، فاکس: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸
 پست الکترونیک: updates@asiaclass.org
 پایگاه اینترنتی: www.asiaclass.org

چاپ آزاد

افراد ویرایش و نظارت فنی
 ماهنامه پیام دریا
 تلفن: ۲۶۱۰۰۳۸
 شماره: ۲۶۱۰۰۳۷۱

پست الکترونیک: payam-e-darya@irisl.net
 پایگاه اینترنتی: <http://www.JRISL.Net>
 شناسه ملی: ۸۸۸۳۷۷۱ / لوید
 چاپ: صنوبر
 صحافی: صداقت مهر

سخن سردبیر



غرق کشتی تایتانیک و قانون مورفی؛

خطاها را بشناسیم

شماره ۱۲ / بهار ۱۳۹۱

بهار
شماره ۱۲

۳

ویلیام مونی، قهرمان فیلم وسترن "نابخشوده" ساخته کلینت ایستوود است. هفت تیرکش پیر، تنها و خسته‌ای که به خاطر اشتباهات و خطاهای دوران گذشته خود را نابخشوده می‌پندارد. او به قیمت از دست دادن آنچه بدن مشغول بود و البته برای پرهیز از گناهان و خطاهایی که او را به زعم خودش نابخشوده کرده به آرامشی نسبی رسیده که البته ورود یک جوان و درخواست کمک از جانب وی، روح طغیان‌گر این پیرمرد را دوباره درگیر عصیان‌های گذشته می‌کند.

هنری پتروسکی استاد دانشکده مهندسی سازه در دانشگاه دوک در آخرین کتاب خود در حوزه بررسی خطاها و نقش آنها در پیشرفت فناوری که در سال جاری میلادی توسط انتشارات دانشگاه هاروارد منتشر شده این عنوان را انتخاب کرده است: "برای بخشیدن طرح، خطاها را بشناسیم". او در این کتاب بروز خطاها را در یک سیستم پیچیده مهندسی اجتناب‌ناپذیر و ماهیت فناوری را توأم با خطر یا ریسک می‌داند. از این رو برآورد میزان ریسک در یک طرح یا پروژه مهندسی امکان مقابله و کنترل حوادث ناگوار را تا حد ممکن فراهم می‌آورد. در حالی که روش ارزیابی میزان ریسک ایده‌ای کاملاً جدید در صنعت دریایی می‌باشد، سالیان متمادی است که در صنعت هسته‌ای و پتروشیمی به منظور برآورد صحیحی از سطح ایمنی طرح مورد استفاده قرار می‌گیرد. روش تعیین سطح ایمنی (Safety Level Approach) هم‌اکنون نقطه قوت صنعت فراساحل کشور انگلستان، به عنوان یکی از پیشروترین کشورهای فعال در حوزه انرژی فراساحل، به شمار می‌رود. در آخرین گزارش منتشره در مورد علت حادثه و پیشنهادات بهبود وضعیت ایمنی سکوهایی فراساحل در آمریکا در پی حادثه انفجار و غرق سکوی نیمه‌شناور Deepwater Horizon در بهار سال ۲۰۱۰ میلادی در خلیج مکزیک، بهره‌گیری از الگوی کشور انگلستان به منظور دستیابی به اهداف ایمنی از طریق تحلیل و مدیریت ریسک به جای اجرای یک سری قوانین و مقررات نسخه‌پیچ شده تکراری، توصیه شده است. این اندیشه با در نظر گرفتن اصل عدم قطعیت در فعالیت‌های مهندسی، که عامل انسانی در آنها نقشی بی‌بدیل ایفا می‌کند و با توجه به پیچیدگی‌های روزافزون سیستم‌های مهندسی، که منطق ارسطویی دیگر پاسخگوی ارزیابی وضعیت ایمنی آنها نیست، به طور فزاینده‌ای مورد اقبال قرار گرفته است.

هنگامی که در ۱۵ آوریل سال ۱۹۱۲ میلادی کشتی تایتانیک، که به زعم طراحان آن غرق نشدنی بود، در آب‌های سرد اقیانوس اطلس شمالی با بیش از ۱۵۰۰ مسافر، خدمه و البته همان مدعیان غرق نشدنی بودن تایتانیک به اعماق تاریک ۳۷۰۰ متری فرو می‌گفتید، شاید کمتر کسی فکر می‌کرد که بدترین اتفاق آب‌گرفتگی در کشتی یعنی برخورد به کوه یخ و ورود آب به شش محوطه از ۱۶ محوطه کشتی در انتظار اولین سفر دریایی این هتل شناور باشد. بدترین اتفاقی که ایفای آن فقط از طبیعت بر می‌آمد با بازیگرانی که همگی در خدمت قانون مورفی بودند. قانونی که بعد از جنگ جهانی دوم در پایگاه نیروی هوایی ادواردز آمریکا کشف شد که "اگر در بین راه‌های مختلف انجام یک فرآیند فقط یک راه منجر به فاجعه شود، همان یک راه انتخاب خواهد شد".

غرق تایتانیک دست‌مایه بسیاری از تحقیقات، تره‌های دانشگاهی، محافل و کنوانسیون‌های دریایی، فیلم‌های مستند و سینمایی و کتب تاریخی و رمان بوده و کماکان هست. اما آنچه فارغ از علت واقعی غرق این سازه مهندسی که تاکنون عنوان شده حائز اهمیت است، اجتناب‌ناپذیر بودن وقوع حوادث در اثر بروز خطاها و اشتباهات در انواع طرح‌های مهندسی حتی از نوع بسیار پیشرفته آن می‌باشد. این مسئله هم از منظر فرضیه عدم قطعیت در تمام جوانب زندگی قابل بررسی است و هم از منظر برخی قوانین مادر طبیعت نظیر قانون مورفی قابل تأمل است. نمونه اخیر آن که ۱۰۰ سال پس از تایتانیک رخ داده حادثه کشتی مسافری تفریحی کوستا کونکوردیا در سواحل غربی ایتالیا در ژانویه سال جاری میلادی است. حادثه‌ای که با در نظر گرفتن فناوری‌های نوین به کار گرفته شده در امر طراحی، ساخت، تعادل، ناوبری و تجهیزات ایمنی درون کشتی، وقوع آن با کمترین احتمال ممکن همراه بود؛ ولی همین احتمال وقوع کم با در نظر گرفتن خطاهای انسانی رخ داده منجر به بروز حادثه شد. این گونه حوادث تأکیدی است بر موضع کارشناسان منتقدی که معتقدند پیچیدگی فناوری‌های نوین و اعتماد بیش از حد به ماشین علی‌رغم اتخاذ تمهیدات مناسب نظیر آموزش نیروی انسانی در صورت فقدان یک سیستم مدیریت ایمنی مبتنی بر تحلیل ریسک و عدم اعتقاد قلبی پرسنل به ایمنی به عنوان متعالی‌ترین هدف و نه یک قید محدودکننده، می‌تواند باعث افزایش ریسک بروز خطرات با تهدید جان انسان، آلودگی محیط زیست و از دست رفتن سرمایه‌های هنگفت شود.

جدای از درس‌های آموخته، رخدادهای ناخواسته و ناگوار یادآور این نکته کلیدی هستند که فعالیت‌های مهندسی همواره لایه‌هایی از احتمال وقوع حوادث را به همراه دارند که اگر با عواقب وقوع آنها در نظر گرفته شوند، ریسک‌های مربوطه تا حد ممکن قابل شناسایی و کنترل بوده ولی هیچگاه قابلیت اعتماد صددرصد دست یافتنی نیست. پس در این فضای عدم قطعیت است که می‌توان به واهی بودن ادعاهای دست‌اندرکاران کشتی تایتانیک نظیر غرق نشدنی بودن این کشتی پی برد ولی در عین حال از تقصیر آنان نیز گذشت.



پیام دبیرکل سازمان IMO به مناسبت سالگرد حادثه کشتی تایتانیک جای خالی ایمنی

«» کوچی سکیمیزو، دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی با انتشار پیامی در سالگرد غرق کشتی تایتانیک با گرامی‌داشت یاد و خاطره جان‌باختگان این حادثه تأسفبار، به بیان پیشرفت‌های حاصل در عرصه کشتی‌های مسافری ناشی از این حادثه پرداخت و بر لزوم بهبود مداوم و افزایش ایمنی در دریا تأکید کرد.

متن پیام به این شرح است:

یکصد سال پیش در روز ۱۴ آوریل، کشتی تایتانیک در اولین سفر خود بین اروپا و ایالات متحده آمریکا به کوه یخ برخورد کرد و طی فقط چند ساعت بیش از ۱۵۰۰ نفر در آب‌های بسیار سرد اقیانوس اطلس شمالی جان خود را از دست دادند. به این ترتیب نام معروف‌ترین کشتی دنیا در آن زمان برای همیشه با فاجعه مترادف شد.

حادثه تایتانیک ملل دریایی عمده آن زمان را بر آن داشت تا اقدامات قاطع در جهت ایمنی دریایی به عمل آورند. این اقدام منجر به تصویب اولین کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS) در سال ۱۹۱۴ شد.

بنیان سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز با حادثه تایتانیک مرتبط است. متعاقب حادثه تایتانیک نیاز به یک ارگان بین‌المللی برای تنظیم استانداردهای ایمنی دریایی بروز کرد و ایمنی در دریا همچنان از اهداف اصلی سازمان بین‌المللی دریانوردی محسوب می‌شود.

اینک در سال ۲۰۱۲، علی‌رغم بازنگری‌ها و به روزرسانی‌های متعدد، SOLAS کماکان مهم‌ترین عهدنامه بین‌المللی در زمینه ایمنی دریانوردی می‌باشد. کنوانسیون SOLAS بخشی از چارچوب قانون‌گذاری جامعی را تشکیل می‌دهد که تقریباً تمامی موارد مرتبط با طراحی، ساخت، راهبری و پرسنلی کشتی را تحت پوشش دارد. از حمیت و عزم تمام کسانی که در تهیه این چارچوب زحمت کشیده‌اند باید قدردانی و تمجید شود. طی صد سال شاهد پیشرفت‌های شگرف در بحث ایمنی کشتیرانی بوده‌ایم.

لیکن نسل جدید کشتی‌ها چالش‌های تازه‌ای را به همراه دارد؛ با این حال امروزه نیز حوادث دریایی رخ می‌دهند و در نتیجه نیاز به بهبود مداوم را تقویت می‌کند. تلاش‌های ما برای توسعه ایمنی دریایی و به ویژه احتراز از بروز این گونه حوادث در کشتی‌های مسافری نظیر تایتانیک هرگز خاتمه نمی‌یابد.

امروز در صدمین سال حادثه تایتانیک، با گرامی‌داشت یاد و خاطره آنهایی که جان خود را در آب‌های بسیار سرد اقیانوس اطلس شمالی در شامگاه ۱۴ آوریل ۱۹۱۲ از دست دادند، بر مخاطراتی که کماکان سفرهای دریایی را تهدید می‌کند تأکید می‌کنیم.

از کلیه اعضاء سازمان بین‌المللی دریانوردی و صنعت کشتیرانی انتظار داریم عزم خود برای بهبود و پیشبرد امروز و آتی ایمنی کشتی‌های مسافری قوت بخشند.

منبع: سایت IMO

مترجم: ژاله صداقتی منور

سرنوشت تایتانیک تا ۳۰ سال آینده

۵۰ هزار تن فولاد برای تغذیه باکتری‌ها



دانشمندی که چهار سال روی باکتری‌های بدنه غرق شده تایتانیک تحقیق کرده، اظهار داشت که در کمتر از ۳۰ سال از تایتانیک جز زنگارهای قندیلی چیزی باقی نمی‌ماند.

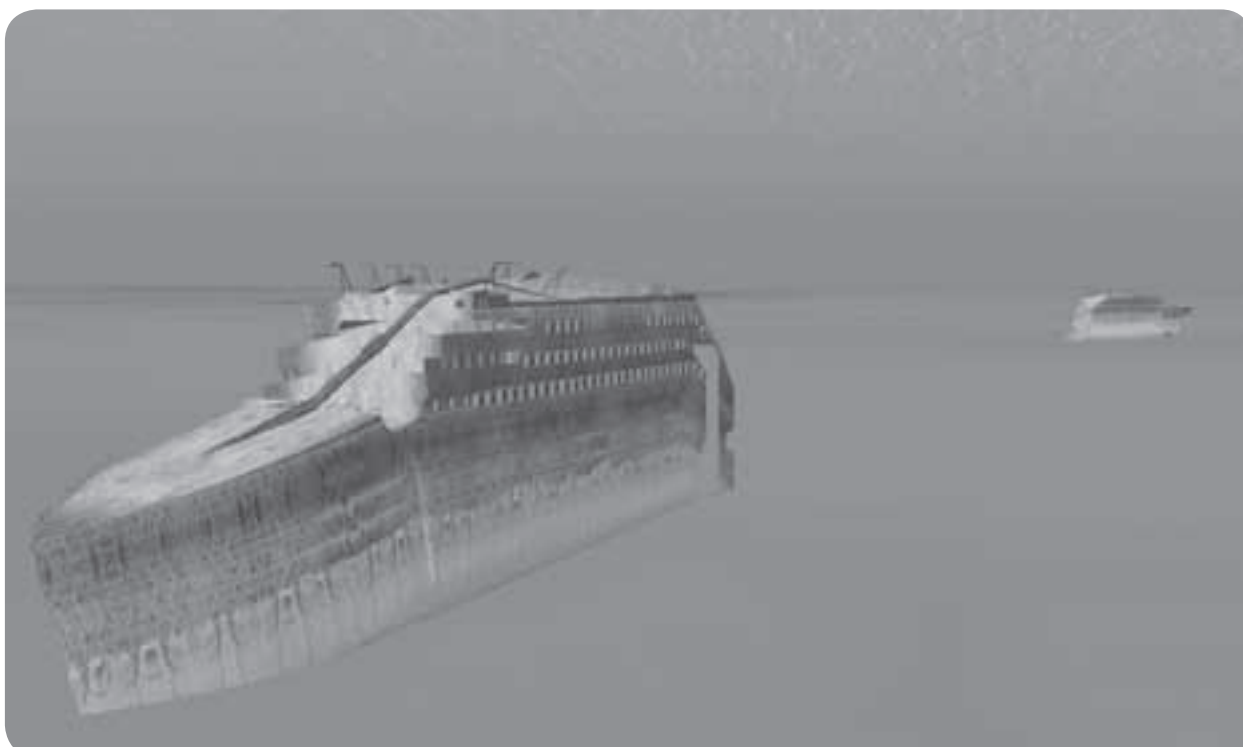
یک اکتشاف علمی در سال ۱۹۹۱ درباره یک کشتی شکسته و متلاشی شده که در اعماق ۳۷۸۰ متری اقیانوس قرار دارد نشان می‌دهد که زنگارهایی شبیه به قندیل یا استلاکتیت‌هایی از این کشتی آویخته شده است که معمولاً پس از اکسید شدن آهن در زیر آب شکل می‌گیرد.

هنریتا مان زیست‌شناس و زمین‌شناس در دانشگاه دالهاوسی در هالیفاکس که تحقیقات چهارساله‌ای روی بدنه کشتی تایتانیک داشته، در جریان تحقیقات خود نمونه‌های بدست آمده از مؤسسه اقیانوس‌شناسی بدفورد را به دقت زیر یک میکروسکوپ الکترونیکی مورد بررسی قرار داده و به این نتیجه رسیده است که صرفاً باکتری‌ها و نه فرایندهای شیمیایی عامل اصلی شکل‌گیری این استلاکتیت‌ها در آب‌های عمیق هستند.

براساس گزارش خبرگزاری فرانسه، این محقق کانادایی باکتری‌هایی را شناسایی کرده که عامل از بین بردن این بدنه فولادی و تبدیل اتم به اتم آن به زنگارهای قندیلی است که ارتفاع بعضی از آنها به قد انسان می‌رسد. در میان باکتری‌های شناسایی شده یکی از این باکتری‌ها تاکنون مشاهده نشده است. این باکتری‌ها که با چشم غیرمسلح قابل مشاهده نیست و اندازه آنها ۱/۶ میکرومتر است طی میلیاردها سال چندین برابر شده‌اند.

هنریتا مان اظهار داشت: تایتانیک ۵۰ هزار تن فولاد است که می‌تواند تغذیه خوبی برای این باکتری‌ها باشند.

منبع: خبرگزاری مهر





مقایسه قواعد موجود در ارتباط با تعریف و دامنه کاربرد شناورهای تندرو

قواعد بین‌المللی رده‌بندی

$$V \geq 3.7 \nabla^{0.1667}$$

که V سرعت برحسب متر بر ثانیه و ∇ جابه‌جایی شناور برحسب مترمکعب در آب‌خور طراحی و در آب شور است. این آیین‌نامه شناورهای نظامی، تفریحی و صیادی را شامل نمی‌شود. رابطه فوق عموماً به شکل زیر تبدیل و شناخته می‌شود:

$$V \geq 7.16 \Delta^{0.1667}$$

در این رابطه V برحسب گره دریایی و Δ جابه‌جایی شناور در آب شور برحسب تن است (به شکل ۱ توجه شود). الزامات موجود در این آیین‌نامه، به صورت کلی بیان شده و نمی‌تواند مبنایی برای طراحی یا مقایسه قواعد مؤسسات رده‌بندی با این آیین‌نامه باشد. گزیده برخی از الزامات اساسی آیین‌نامه HSC عبارتست از:

مواد مورد استفاده در بدنه^۲، روسازه^۳ و ... باید برای کاربرد مورد نظر مناسب باشد.

سازه شناور باید توانایی تحمل بارهای استاتیکی و دینامیکی را که در تمامی شرایط عملیاتی مجاز به شناور وارد می‌شود، داشته باشد، بدون اینکه بارهای مذکور، موجب تغییر شکل‌های غیرمجاز در بدنه شود و آب‌نفوذناپذیری شناور به خطر نیفتد.

مقاله حاضر به مطالعه، بررسی و مقایسه کاربرد شناورهای تندرو از دیدگاه سازمان بین‌المللی دریانوردی و مؤسسات رده‌بندی ABS، DNV، GL، LR، NKK و RINA می‌پردازد.

سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)

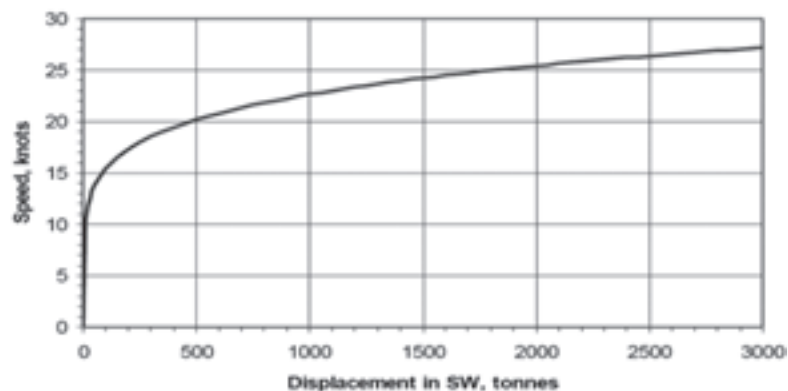
سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۹۴ آیین‌نامه بین‌المللی ایمنی شناورهای تندرو (HSC Code) را در پی کد ایمنی شناورهای با تکیه‌گاه دینامیکی تدوین کرد. این آیین‌نامه با توجه به رشد شناورهای تندرو^۱ (از جنبه اندازه و نوع) و تسهیل توسعه و تحقیقات آتی حمل‌ونقل دریایی، ضمن حفظ بالاترین سطح ایمنی ممکن برای خدمه و مسافران تدوین شده است.

آیین‌نامه HSC در سال ۲۰۰۰ میلادی مورد بازنگری قرار گرفت، اما چارچوب ساختار اصلی آن بدون تغییر باقی ماند. این آیین‌نامه در موارد زیر قابل اعمال است:

- شناورهای تندرو که به سفرهای دریایی بین‌المللی می‌پردازند.
- شناورهای مسافربری که در طی سفر دریایی خود، در حالت پر و با سرعت عملیاتی، بیش از چهار ساعت از یک پناهگاه امن دور نمی‌شوند.
- شناورهای باری با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ و بالاتر، که در طی سفر دریایی خود، در حالت پر و با سرعت عملیاتی خود، بیش از هشت ساعت از یک پناهگاه امن دور نمی‌شوند.

در آیین‌نامه HSC IMO، به شناوری تندرو اطلاق می‌شود که:

Definition of High Speed Craft as per IMO HSC Code



شکل (۱) تعریف شناور تندرو از منظر IMO HSC

راهنمای ساخت و رده‌بندی شناورهای تندرو (HSC Guide):
این راهنما در شناورهای تندرو، اعم از تجاری و دولتی که جنس بدنه آنها از فولاد، آلومینیوم و یا فایبرگلاس باشد، قابل اعمال است. نسبت سرعت به مجذور طول این شناورها نباید کمتر از $2/36$ باشد. منظور از طول در اینجا طول شناور در آبخور طراحی در حالت جابه‌جایی و سرعت نیز همان سرعت طراحی شناور برحسب گره دریایی است.
محدوده کاربرد این قانون برحسب نوع و طول شناور به شرح زیر است:

طول

- متر ۱۳۰ <
- متر ۱۰۰ <
- متر ۹۰ <
- متر ۶۰ <

مؤسسه رده‌بندی ای بی اس آمریکا^۴ (ABS)

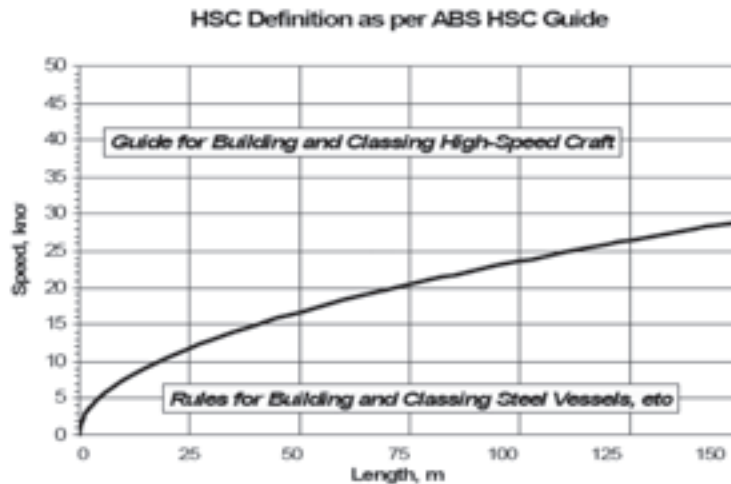
مؤسسه رده‌بندی ABS، دارای دو دسته قواعد برای شناورهای تندرو است. اولی "راهنمای ساخت و رده‌بندی شناورهای تندرو" (اکتبر ۲۰۰۱) است، که تدوین اولیه آن در سال ۱۹۹۰ انجام شد. سند جدیدتر، "راهنمای ساخت و رده‌بندی شناورهای نظامی تندرو" است که در سال ۲۰۰۳ منتشر شد. سند دوم فقط برای شناورهای نظامی^۵ کاربرد دارد. هر دوی این قواعد در زیر تشریح می‌شوند:

نوع شناور

- تک‌بدنه (Mono-hull)
- چندبدنه (Multi-hull)
- اثرسطحی (Surface Effects Ship (SES)
- هیدروفویل (Hydro Foil)

□ آیین‌نامه HSC در سال ۲۰۰۰ میلادی مورد بازنگری قرار گرفت، اما چارچوب ساختار اصلی آن بدون تغییر باقی ماند.





شکل (۲) تعریف شناور تندرو از منظر ABS HSC

رده‌بندی دیگر نیز دارد که در جدول ۱ درج شده است. برخی نمادهای سازه‌ای اضافی که به شکل اختیاری قابل اعمال هستند عبارتند از: نمادهای مختلف برای فعالیت در یخ، نماد "پاکت عملیاتی" حاوی مجموعه‌ای از سرعت و ارتفاع موج، که شناور باید در آن فعالیت کند، و "رویکرد بار دینامیکی" که طی آن رفتار سازه‌ای شناور تحت شرایط بار دینامیکی سنجش شده است.

"تحلیل مستقیم" برای تمام شناورهای نظامی با طول برابر یا بیش از ۴۵ متر (و با هر سرعتی) و شناورهای نظامی ساحلی با هر طول و سرعت برابر یا بیشتر از ۴۰ گره دریایی لازم است انجام شود. شناورهای نظامی که در محدوده رودخانه‌ها تردد می‌کنند^۷ احتیاجی به اعمال این روش ندارند. الزامات سازه‌ای در ABS HSNC کمی با قواعد HSC متفاوت است، به این ترتیب که بر اساس قواعد HSNC شتاب قائم شناور، در دو وضعیت "طراحی" و "بقا"^۸ باید محاسبه شود. به عنوان مثال، طبق قواعد ABS HSC، باید سرعت طراحی، شتاب عمودی شناور، در مواجهه با موجی به ارتفاع $\frac{L}{12}$ (و بیشتر از چهار متر) محاسبه شود. اما در مجموعه قوانین HSNC علاوه بر اینکه باید شتاب عمودی شناور در سرعت طراحی و در تقابل با موجی به ارتفاع چهار متر بدست آید، باید این شتاب را برای سرعت ۱۰ گره دریایی و موج به بلندی ۶ متر نیز بدست آوریم.

با توجه به شکل ۲ می‌توان دریافت برای اینکه یک شناور با طول مشخص، از نظر ABS در زمره شناورهای تندرو یا شناورهای معمولی قرار گیرد، باید دارای چه سرعتی باشد.

بر اساس تعریف ABS، شرایط عملیاتی نامحدود، به وضعیت‌هایی گفته می‌شود که $h_{\frac{1}{3}}$ (یک سوم ارتفاع موج) در آن بزرگ‌تر یا مساوی چهار متر باشد. شناورهایی که بر طبق آیین‌نامه IMO HSC محدودیت عملیات برای آنها اعمال می‌شود، در کلاس شناورهای مسافری و یا باری قرار می‌گیرند. مضافاً شناور ممکن است محدود به عملیات در منطقه جغرافیایی نظیر خلیج مکزیک یا خدمات در آب‌های بین‌جزیره‌ای یا ... باشد.

در مورد شناورهای فولادی و آلومینیومی بالای ۶۱ متر و شناورهای کامپوزیتی بالاتر از ۵۰ متر و یا تمامی شناورهای با سرعت بالای ۵۰ گره دریایی، باید از روش تحلیل مستقیم^۹ برای طراحی، بهره برد.

راهنمای ساخت و رده‌بندی شناورهای نظامی تندرو (HSNC Guide): این راهنما بر روی شناورهای نظامی تندرو، که جنس بدنه آنها از فولاد، آلومینیوم و یا کامپوزیت باشد، قابل اعمال است. نسبت سرعت به مجذور طول این شناورها نباید کمتر از $\frac{2}{36}$ باشد. منظور از طول در اینجا، طول شناور در آب‌خور طراحی در حالت جابه‌جایی و سرعت نیز همان سرعت طراحی شناور برحسب گره دریایی است.

کاربرد این راهنما برای انواع مختلف شناورها (تک‌بدنه، چندبدنه و...) مشابه ABS HSC است، با این تفاوت که ABS HSNC چهار نوع



□ سازمان بین‌المللی دریانوردی در سال ۱۹۹۴ آیین‌نامه بین‌المللی ایمنی شناورهای تندرو (HSC Code) را در پی کد ایمنی شناورهای با تکیه‌گاه دینامیکی تدوین کرد.



نوع	توضیح
شناور تندرو	شرایط کاری بدون محدودیت ^۹
شناور نظامی	به شناوری نظامی اطلاق می‌شود که در آب‌های ساحلی تردد می‌کند، اما قابلیت سفرهای دریایی اقیانوسی را نیز دارد. این شناورها بر طبق آنچه در پیوست دو کنفرانس بین‌المللی خط بار ^{۱۰} ، ۱۹۶۶، عنوان شده است، در شرایط هوایی زمستان، حداکثر می‌توانند ۳۰۰ میل از بندر فاصله بگیرند. این شناورها وقتی در اقیانوس سفر می‌کنند باید از رویارویی با گردبادهای موسمی نواحی گرمسیری و یا دیگر رویدادهای خشن آب‌وهوایی اجتناب کنند.
شناور نظامی ساحلی	به شناورهای اطلاق می‌شود که حوزه کاری آنها آب‌های ساحلی است. بر طبق آنچه در پیوست دو کنفرانس بین‌المللی خط بار، ۱۹۶۶، عنوان شده است، این شناورها حداکثر فاصله‌ای که از نزدیک‌ترین بندر امن بایستی داشته باشند، ۳۰۰ میل است. البته در شرایط آب‌وهوایی زمستانی این حداکثر فاصله به ۱۵۰ میل کاهش می‌یابد. گفتنی است این شناورها اجازه عبور از اقیانوس را ندارند.
شناور نظامی رودخانه‌ای	منطقه کاری این شناورها رودخانه‌ها، بنادر و خطوط ساحلی است. حداکثر فاصله‌ای که این دسته از شناورها باید از بندر داشته باشند، ۵۰ میل است. این شناورها نیز مجاز به سفر در اقیانوس نیستند.

جدول (۱) انواع رده‌بندی از نظر ABS HSNC

در اینجا V سرعت بر حسب گره دریایی و Δ نیز جابه‌جایی در آب شور در واحد تن است.

شناورهای تندرو و سبک، علاوه بر شرایط فوق، نباید سرعت کمتر از ۲۵ گره دریایی داشته باشند.

شناورها معمولاً برحسب نوع سرویسی که ارائه می‌دهند، در رده‌بندی خاصی مانند مسافری، باری، خدماتی، گشتی^{۱۲}، تفریحی^{۱۳} و یا نظامی قرار می‌گیرند. این رده‌بندی، اثر زیادی بر روی طراحی سازه و ملاحظات دیگر آن دارد که در ادامه شرح داده می‌شود.

برای هر شناور باید "نماد محدودیت سرویس"^{۱۴} که جزیی از مقررات رده‌بندی آن شناور است به خوبی رعایت شود. این محدودیت‌ها در جدول ۲ درج شده است.

شناور با طول بیشتر از ۵۰ متر، باید یک تحلیل المان محدود را نیز از سر بگذراند.

مؤسسه رده‌بندی دی ان وی^{۱۱} (DNV)

مجموعه قواعد رده‌بندی شناورهای تندرو، شناورهای سبک و شناورهای سطحی نظامی، با نام اختصاری DNV HSLC، که در ژوئیه ۲۰۰۲ تدوین شده است، ضوابطی را برای طراحی، ساخت، بازرسی و تست شناورهای تندرو، سبک و نظامی سطحی که با فولاد، آلومینیوم و فایبرگلاس ساخته شده‌اند ارائه می‌دهد.

از نظر قواعد DNV HSLC به شناوری سبک اطلاق می‌شود که جابه‌جایی آن در حالت پر، بیشتر از مقدار زیر نباشد:

$$\Delta = (0.13 LB)^{1.5}$$

که L و B ، به ترتیب طول و عرض شناور بر حسب متر، و Δ نیز جابه‌جایی شناور در آب شور و برحسب تن است. بیشینه سرعت شناور تندرو بر حسب گره دریایی در این آیین‌نامه، نباید برابر یا بیشتر از مقدار زیر باشد:

$$V \geq 7.16 \Delta^{0.1667}$$

بیشترین فاصله از پناهگاه (nm) (۱)			H_s (m)	وضعیت دریایی	شاخص	شرایط
زمستان	تابستان	گرمسیری				
(۲)	(۲)	(۲)	—	—	—	اقیانوس (Ocean)
۳۰۰	(۲)	(۲)	> 6	> 6	R0	اقیانوس (Ocean)
۱۰۰	۳۰۰	۳۰۰	> 6	> 6	R1	اقیانوس (Ocean)
۵۰	۱۰۰	۲۵۰	< 6	۶	R2	فراساحل (Offshore)
۲۰	۵۰	۱۰۰	< 4	۵	R3	ساحلی (Coastal)
۵	۱۰	۲۰	$< 2/5$	۴	R4	نزدیک ساحل (Inshore)
۱	۲	۵	$< 1/25$	۳	R5	نزدیک ساحل (Inshore)
۰/۲	۰/۳	۰/۵	n/a	n/a	R6	حفاظت شده (Sheltered)

جدول (۲) نماد عملیات در DNV HSLC

(۲): سرویس‌های نامحدود برای شناورهای مسافری، باری و حمل خودرو، پیش‌بینی نشده است.

(۱): مناطق آب‌وهوایی از پیوست دو کنفرانس بین‌المللی خط بار (۱۹۶۶) استخراج شده است.

RINA, GL, BV

مؤسسات رده‌بندی بی وی^{۱۵} فرانسه، جی ال^{۱۶} آلمان و رینا^{۱۷} ایتالیا، با همکاری یکدیگر، سازمانی متشکل از مؤسسات معتبر رده‌بندی اروپا، به نام UNITAS را تشکیل داده‌اند. این سازمان مجموعه‌ای با عنوان "قواعد رده‌بندی شناورهای تندرو" را به چاپ رسانده است. این مجموعه قوانین، به دلیل اینکه بدنه اصلی آن را آیین‌نامه HSC تشکیل می‌دهد، بسیار نزدیک به IMO HSC است. البته برخی اصلاحات و استثناهایی در آن وجود دارد.

آیین‌نامه UNITAS HSC در موارد زیر اعمال می‌شود:

- شناورهای تندرو که به سفرهای دریایی بین‌المللی می‌پردازند.
- شناورهای مسافربری که در طی سفر دریایی خود، در حالت پر و با سرعت عملیاتی، بیش از چهار ساعت از یک پناهگاه امن دور نمی‌شوند.
- شناورهای باری با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ و بالاتر، که در طی سفر دریایی، در حالت پر و با سرعت عملیاتی خود، بیش از هشت ساعت از یک پناهگاه امن دور نمی‌شوند.

آیین‌نامه UNITAS بر خلاف IMO HSC، که شامل شناورهای جنگی، تفریحی و ماهیگیری نمی‌شود، این شناورها را پوشش می‌دهد.

علاوه بر این، بر خلاف آیین‌نامه IMO، که فقط شامل سفرهای دریایی بین‌المللی می‌شود، قواعد UNITAS می‌تواند بر سفرهایی که درون آب‌های یک کشور انجام می‌گیرد، نیز اعمال شود.

بر طبق آیین‌نامه IMO HSC، UNITAS بر شناورهایی که بیشینه سرعت آنها برحسب متر بر ثانیه، مساوی یا بیشتر از

3.7 $\nabla^{0.1667}$ باشد، اعمال می‌شود. که در اینجا ∇ جابه‌جایی شناور در آب‌خور طراحی، در آب شور و بر حسب مترمکعب است. براساس قواعد UNITAS HSC اگر نسبت سرعت به مجذور طول شناوری بزرگ‌تر از ۱۰ بود، باید اختصاصاً مورد توجه قرار گیرد.

همانند DNV HSLC، در قواعد UNITAS HSC نیز محاسبه شتاب قائم طراحی شناور به نوع شناور و محدوده عملیاتی آن بستگی دارد:

$$a_{cg} = f_{oc} S_{oc} \frac{V}{\sqrt{L}}$$

f_{oc} برای شناورهای مسافربری، باری و فری‌ها ۰/۶۶۶، شناورهای گشتی ۱/۳۳۳ و برای شناورهای ناچی^{۱۸} ۱/۶۶۶ خواهد بود.

همچنین، S_{oc} از ۰/۱۴ در "دریای آرام"، تا ۰/۳۰ در عملیات "محدود شده در دریای آزاد"^{۱۹} تغییر می‌کند. برای عملیات "دریای آزاد"، S_{oc} از رابطه

$$S_{oc} = 0.2 + \frac{0.6}{\sqrt{V}}$$

به دست می‌آید که نباید کمتر از ۰/۳۲ باشد. مثلاً برای یک رزمناو ۶۱ متری با سرعت ۵۰ گره دریایی، شتاب طراحی برای عملیات نامحدود، به شکل زیر خواهد بود:

$$a_{cg} = f_{oc} S_{oc} \frac{V}{\sqrt{L}} = 2.73 g's$$

با کمی دقت متوجه خواهیم شد این مقدار برابر با عددی است که DNV برای یک شناور گشتی در عملیات نامحدود در نظر می‌گیرد.

مؤسسه لویترز رجیستر انگلستان (LR)

ال آر^{۲۰} برای نظارت بر طراحی و ساخت شناورهای فولادی، آلومینیومی، کامپوزیتی یا ترکیبی از این مواد، مجموعه‌ای تحت عنوان "آیین‌نامه برای رده‌بندی شناورهای خاص" را تدوین و منتشر کرده است که شامل موارد زیر می‌شود:

- شناورهای تندرو؛
 - شناورهای جابه‌جایی سبک؛
 - شناورهای چندبدنه‌ای؛
 - شناورهای تفریحی با طول ۲۴ متر و بالاتر؛
 - شناورهایی که نسبت آب‌خور به ارتفاع در آنها کمتر یا مساوی ۰/۵۵ باشد.
- یک شناور تندرو، شناوری است که سرعت آن بیشتر یا مساوی مقدار

□ سازه شناور باید توانایی تحمل بارهای استاتیکی و دینامیکی را که در تمامی شرایط عملیاتی مجاز به شناور وارد می‌شود، داشته باشد

زیر باشد:

$$V = 7.19 \nabla^{0.1667}$$

V بر حسب گره دریایی و ∇ بر حسب مترمکعب است. این مقدار تقریباً برابر با مقدار متداولی که برای سرعت شناورهای تندرو وجود دارد

$$(V \geq 7 \cdot 16 \Delta^{0.1667})$$

است. شناور جابه‌جایی سبک، شناوری است که میزان جابه‌جایی آن در آب شور از مقدار زیر بیشتر نباشد:

$$\Delta = 0.04 (LB)^{1.5} Tonnes$$

به همه شناورهایی که تحت قوانین LR SSC هستند یک "محدوده عملیاتی" ^{۲۱} و "نماد نوع عملیات" ^{۲۲} اختصاص داده می‌شود که در زیر به آنها پرداخته می‌شود:

- G1: شناورهایی که برای کار در آب‌های امن نزدیک به دهانه رودها و سواحل کم‌عمق در نظر گرفته شده‌اند. باید در هوای معمولی فاصله تا پناهگاه پنج میل یا کمتر باشد.
- G2: شناورهایی که در هوای معمولی فاصله آنها تا پناهگاه، ۲۰ میل یا کمتر باشد؛ مانند شناورهای ساحلی.
- G3: شناورهایی که فاصله آنها تا پناهگاه، ۱۵۰ میل یا کمتر باشد.
- G4: شناورهایی که فاصله آنها تا پناهگاه، ۲۵۰ میل یا کمتر باشد.
- G5: شناورهایی که فاصله آنها تا پناهگاه، بالای ۲۵۰ میل باشد.
- G6: شناورهای تفریحی که در شرایط "سرویس نامحدود" فعالیت می‌کنند. نمادهای نوع عملیات عبارتند از:
- مسافری: شناورهای مسافربری که در سفرهای خود و در حالت پر، حداکثر چهار ساعت با سرعت عملیاتی از بندر امن دور نمی‌شوند.
- شناور باری: شناورهای با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ و بیشتر، که در سفرهای خود و در حالت پر، حداکثر هشت ساعت با سرعت عملیاتی از بندر امن دور نمی‌شوند.

- شناورهای گشتی، راهنما و قایق کاری: شناورهایی که با الزامات قواعد مربوط به این شناورها در انطباق هستند.
- شناورهای تفریحی

مؤسسه ان کی ۲۳ ژاپن

این مؤسسه، مجموعه‌ای تحت عنوان "قواعد شناورهای تندرو" را برای نظارت بر طراحی و ساخت شناورهای فولادی، آلومینیومی و کامپوزیتی تدوین و منتشر کرده است که شامل موارد زیر می‌شود:

- شناورهای مسافربری که در سفرهای خود، حداکثر چهار ساعت با سرعت عملیاتی از بندر امن دور نمی‌شوند.
- شناورهای باری که در سفرهای خود و در حالت پر، حداکثر هشت ساعت با سرعت عملیاتی از بندر امن دور نمی‌شوند.

NK HSC برای شناور تندرو، تعریفی مشابه با IMO HSC دارد:

$$V = 7.19 \nabla^{0.1667}$$

قواعد NK نسبت به مؤسسات دیگر محدودکننده‌تر است. زیرا بر طبق قواعد این مؤسسه، شناور نباید در شرایط سخت دریایی تردد کند و در تمام مدت نیز در فاصله‌ای معقول از پناهگاه امن قرار داشته باشد. این موارد می‌تواند در تعریفی که این مؤسسه از شناورهای مسافربری و باری دارد، مهم باشد.

بر طبق قواعد رده‌بندی، برای شناور می‌توان دو محدوده عملیاتی تعریف کرد: "عملیات ساحلی" و "عملیات در آب آرام".

خلاصه‌ای از مفهوم رده‌بندی شناورهای تندرو و محدودیت‌های فعالیت

جدول ۳ خلاصه‌ای از مفاهیم شناور تندرو، شناور سبک و محدودیت‌های اصلی عملیات، که توسط IMO و دیگر مؤسسات معتبر رده‌بندی مشروح بالا تعریف شده را نشان می‌دهد.

مفهوم شناور تندرو

مؤسسات رده‌بندی که در اینجا معرفی شدند دو تعریف برای شناور تندرو دارند. یک تعریفی که ABS ارائه کرده و تعریف دیگر مربوط به

مؤسسه	تعریف تندرو	تعریف شناور سبک (تن)	محدودیت‌های عملیات
IMO	$7.16 \nabla^{0.1667}$	-	چهار ساعت از بندر امن برای مسافری، هشت ساعت برای باری.
ABS HSC	$2.36 \sqrt{L}$	-	موردی
ABS Naval HSC	$2.36 \sqrt{L}$	-	محدودیت فصلی
DNV	$7.16 \nabla^{0.1667}$	$(0 \cdot 13 LB)^{1.5}$	محدودیت فصلی
LR	$7.16 \nabla^{0.1667}$	$(0 \cdot 04 LB)^{1.5}$	فاصله کمتر از ۲۵۰ میل از پناهگاه
BV/GL/RINA (UNITAS)	$7.16 \nabla^{0.1667}$	-	چهار ساعت از بندر امن برای مسافری، هشت ساعت برای باری
NK	$7.16 \nabla^{0.1667}$	-	چهار ساعت از بندر امن برای مسافری، هشت ساعت برای باری

جدول (۳) مقایسه مؤسسات رده‌بندی

سرعت طراحی ۱۸/۵ گره دریایی، تندرو محسوب شود.

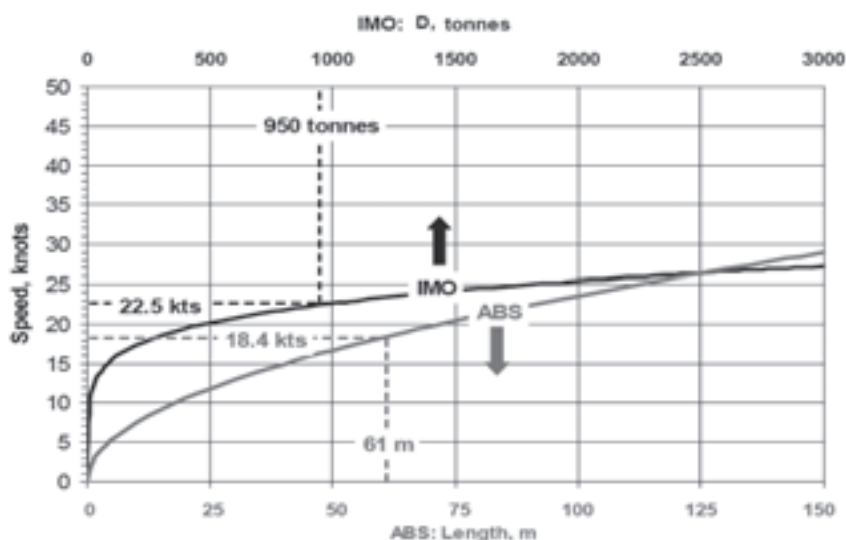
محدودیت‌های عملیاتی

مؤسسات رده‌بندی و IMO دو نوع تعریف برای این محدودیت‌ها دارند: زمان و فاصله.

IMO، BV/GL/RINA و NK برحسب نوع، بازه زمانی که شناور باید از پناهگاه امن فاصله داشته باشد را تعیین می‌کنند. مثلاً برای شناور مسافربری این زمان چهار ساعت است. ABS HSC برای عملیات‌های نامحدود، حدود را بر طبق آیین‌نامه IMO HSC و یا شرایط خاص جغرافیایی تعیین می‌کند.

IMO و دیگر مؤسسات رده‌بندی است. شکل ۳ این دو تعریف را با هم مقایسه کرده است. همان طور که ملاحظه می‌شود، امکان مقایسه مستقیم بین این دو تعریف وجود ندارد، زیرا نماد IMO با متغیرهای سرعت و جابه‌جایی تعریف می‌شود، در حالی که متغیرهای نماد ABS، طول و سرعت هستند.

یک رزمنه ۳۴ با طول ۶۱ متر و وزن کل ۹۵۰ تن که براساس قواعد DNV به عنوان شناور تندرو کلاس شده است را در نظر بگیرید. بر طبق ضوابط IMO، یک شناور با وزن ۹۵۰ تن، باید سرعت حداقل آن ۲۲/۵ گره دریایی باشد تا در زمره شناورهای تندرو قرار گیرد. در حالی که یک شناور مشابه با طول ۶۱ متر و تحت کلاس ABS، می‌تواند با



شکل ۳ تعاریف IMO و ABS برای شناور تندرو



□ مجموعه قواعد رده‌بندی شناورهای تندرو، شناورهای سبک و شناورهای سطحی نظامی، با نام اختصاری DNV HSLC، که در ژوئیه ۲۰۰۲ تدوین شده است، ضوابطی را برای طراحی، ساخت، بازرسی و تست شناورهای تندرو، سبک و نظامی سطحی که با فولاد، آلومینیوم و فایبرگلاس ساخته شده‌اند، ارائه می‌دهد.

محدودیت اعمالی برای شناور از طرف DNV، ABS HSNC و HSLC و LR SSC فاصله از پناهگاه امن" است. محدودیت‌های DNV HSLC و ABS HSNC براساس "شرایط آب‌وهوایی" که در کنفرانس بین‌المللی خط بار مطرح شده، تعیین شده است. اختصاص یک نماد عملیاتی، تأثیر زیادی بر نحوه عملکرد شناور تندرو دارد. به عنوان مثال، یک شناور مسافربری تندرو تحت کلاس براساس DNV HSLC، با نماد عملیاتی R1، باید در مناطق زمستانی، حداکثر ۱۰۰ میل و در مناطق گرمسیری حداکثر ۳۰۰ میل، از پناهگاه امن فاصله بگیرد. این محدودیت‌ها در محاسبات مربوط به بارهای وارده به شناور تأثیر زیادی دارند و می‌توان گفت بی‌عیب بودن سازه شناور، به این نمادهای عملیاتی وابسته است.

ترجمه: سیدمسعود طاهری
کارشناسی ارشد مهندسی دریا - دانشگاه صنعتی شریف
منبع: www.shipstructure.org

پی‌نوشت:.....

- 1- High Speed Craft
- 2- Hull
- 3- Superstructure
- 4- American Bureau of Shipping
- 5- Naval Craft
- 6- Direct Analyses
- 7- Riverine Naval Craft
- 8- Survival
- 9- Unrestricted Service
- 10- International Conference on Load Line
- 11- Det Norske Veritas
- 12- Patrol
- 13- Yacht
- 14- Service Restriction Notation
- 15- Bureau Veritas
- 16- Germanische Lloyd
- 17- Registro Italiano Navale
- 18- Rescue Vessel
- 19- Restricted Open Sea
- 20- Lloyd's Register of Shipping
- 21- Service Area Restriction
- 22- Service Type Notation
- 23- Nippon Kaiji Kyokai
- 24- Corvette

□ قواعد NK نسبت به مؤسسات دیگر محدودکننده‌تر است. زیرا بر طبق قواعد این مؤسسه، شناور نباید در شرایط سخت دریایی تردد کند و در تمام مدت نیز در فاصله‌ای معقول از پناهگاه امن قرار داشته باشد.





الزامات سیستم مدیریت کیفیت انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی - ۳

ساختار مشترک

مقدمه

زیرساخت‌ها، منابع انسانی، مدیریت منابع و مسئولیت مدیریتی که در اسناد سیستم کیفیت انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی (IACS) مورد تأکید قرار گرفته همواره در رأس امور فعالیت‌های مؤسسات رده‌بندی قرار دارد که در شماره ۱۱ به آن پرداخته شد.

در ادامه سلسله بحث‌های الزامات سیستم مدیریت کیفیت این انجمن، پدیدآوری محصول، فرآیندهای مرتبط با مشتری، تولید و ارائه خدمات از نظر خوانندگان عزیز می‌گذرد:

۷- پدیدآوری محصول

۷-۱ طرح‌ریزی پدیدآوری محصول

علاوه بر الزامات استاندارد ۹۰۰۱، مؤسسه در طرح‌ریزی پدیدآوری محصول، موارد ذیل را نیز باید مد نظر قرار دهد:
الف) الزامات و شروط مندرج در قطعه‌نامه‌های (A.739(18 و A.789(19)

سازمان بین‌المللی دریانوردی در مورد مؤسسات به رسمیت شناخته شده؛
ب) الزامات آئین‌نامه‌ای آی‌آکس، الزامات یکنواخت آی‌آکس، قواعد ساختاری مشترک آی‌آکس (برای نفتکش‌ها و فله‌برها) و تفاسیر یکنواخت آی‌آکس که در قواعد، مقررات و روش‌های مؤسسه ملحوظ شده‌اند.

راهنمای کاربرد

طرح‌های کیفیت

طرح‌های کیفیت در مواقعی که محصولات جدید پدید می‌آیند یا در محصول موجود تغییر فاحش رخ می‌دهد، ممکن است لازم باشد. در تهیه طرح‌های کیفیت به فرآیندهای اصلی مربوط به رده‌بندی و فعالیت‌های قانونی (نظیر فرآیند بازرسی‌های قانونی) باید توجه شود.

طرح‌های کیفیت ممکن است به اشکال مختلف و متناسب با روش‌های عملیاتی مؤسسه طراحی شوند.

طرح‌های کیفیت می‌توانند به شکل نمودار گردش کار همراه با ارجاع به روش‌های اجرایی تفصیلی و یا جدول وار برای مثال به شکل چک‌لیست باشند.



تأمین این گونه توانایی‌ها.

- شناسایی فعالیت‌های تصدیق مناسب کار در مقاطع مقتضی درون‌فرآیندهای اصلی باید در طرح‌های کیفیت یا روش‌های اجرایی منظور شود. به منظور حصول اطمینان از حداکثر انسجام و یکنواختی کار بازرسی مابین تمامی محل‌های مدیریت و کنترل، راهنمای کافی در مورد استانداردهای پذیرش کار باید در روش‌های اجرایی فرآیند، بخشنامه‌ها، نرم‌افزارهای بارانه‌ای یا سایر مدارک تحت کنترل پیش‌بینی شود. استانداردهای مذکور باید مسائل خدماتی و همچنین معیارهای فنی، از جمله مدت انجام کار مورد نظر برای تأیید طرح، زمان پاسخ به درخواست بازرسی و گزارش دهی و همچنین کارکرد قطعات متحرک تجهیزات کشتی نظیر محدوده زمانی استهلاک یا تاقان‌های شافت پروانه، را پوشش دهد. محتمل است که شرایطی غیرقابل پیش‌بینی پیش آید که در آن کاربرد معیارهای فنی ناممکن یا موجود نباشند. در این حالات مؤسسه باید اقداماتی که لازم است اتخاذ شود را مشخص کند، برای مثال تصریح توصیه‌های معوقه در گزارش بازرسی یا پیش‌بینی نحوه تماس و استفاده از کارکنان نظارتی برای همکاری.

۷-۲ فرآیندهای مرتبط با مشتری

در اعمال این بند استاندارد، الزامات مشخص دولت صاحت پرچم که مؤسسه به نیابت از سوی آن فعالیت می‌کند و همچنین سایر تفاسیر ملی مشخص از کنوانسیون‌ها و آئین‌نامه‌های بین‌المللی باید مشخص شوند.

۷-۳-۱ تعیین الزامات مربوط به محصول

بازنگری الزامات مربوط به محصول

الف- الزامات و شروط بالا در موارد ذیل نیز مصداق دارند:

- ۱- توافق‌نامه‌های رده‌بندی و صدور گواهی‌نامه‌های قانونی برای واحدهای نوساز (به طور معمول مابین سازنده و مؤسسه)
- ۲- توافق‌نامه‌های صدور گواهی‌نامه تجهیزات کشتی‌ها و تأسیسات فراساحلی متحرک که در قالب تأیید نوع یا برنامه‌های مشابه تولید می‌شوند (به طور معمول بین تولیدکننده و مؤسسه)؛

هر یک از اشکال طرح کیفیت که انتخاب شود باید نقشه ترتیب توالی اقدامات، پایش و اندازه‌گیری لازم، روش‌های تصدیق، در صورت اقتضاء، مسئولان و مسئولیت‌های خاص درون فرآیند را مشخص کنند. ضروری است به کنترل‌های لازم، مهارت‌ها یا تجهیزاتی که مؤسسه برای اطمینان از تحقق اهداف کیفیت به آنها نیاز دارد توجه شود. برای مثال مؤسسه ممکن است لازم بداند که تمام یا بعضی از ایستگاه‌های بازرسی به وسایل اندازه‌گیری خاص برای انجام بازرسی موردی مجدد توسط کارکنانش مجهز باشد، مثال دیگر دسترسی به سخت‌افزار یا نرم‌افزار رایانه‌ای به منظور تأیید نقشه می‌باشد.

هنگام طراحی قواعد جدید برای ساخت کشتی یا تأسیسات فراساحلی متحرک یا طرح‌ریزی برای انجام خدمات قانونی، به امکان و عملی بودن بازرسی‌های بعدی مورد نیاز در حین ساخت و عملیات کشتی‌ها، تأسیسات فراساحلی متحرک و تجهیزات که در قواعد به آنها اشاره شده باید توجه کامل شود. در مواقعی که الزامات جدیدی برای بازرسی تبیین و یا ارائه می‌شوند باید به نحوه دستیابی به الزامات جدید از نظر مهارت‌های لازم برای نیروی کار موجود و در دسترس بودن منابع و نحوه به کارگیری آنها در ساختار عملیاتی مؤسسه توجه شود.

با توجه به موارد مشروحه فوق، تهیه و تدوین روش‌های اجرایی، دستورالعمل‌های کاری و گزارشاتی که کارکنان مؤسسه و تأمین‌کنندگان آن برای اجراء و ثبت سابقه اقدامات انجام شده نیاز دارند باید مورد توجه قرار گیرد.

- شناسایی به موقع الزامات اندازه‌گیری فراتر از توانایی‌های موجود که در پیشرفت‌های جدید فناوری الزام‌آور می‌شود به منظور داشتن زمان کافی برای

□ طرح‌های کیفیت ممکن است به اشکال مختلف و متناسب با روش‌های عملیاتی مؤسسه طراحی شوند.

۳- توافق نامه‌های رده‌بندی بعد از ساخت از جمله انتقال رده‌بندی (به طور معمول بین مالک، نماینده مالک یا اداره کننده کشتی یا تأسیسات فراساحلی متحرک و مؤسسه)؛

۴- توافق نامه‌های بلندمدت برای واحدهای در حال خدمت (این قراردادها که در آن حق الزحمه‌ها بر اساس یک دوره مشخص، تعیین شده بین مالک، نماینده مالک یا اداره کننده و مؤسسه به امضاء می‌رسند)؛

۵- درخواست‌های شفاهی یا کتبی برای حضور و اقدام، شامل درخواست‌های مرجع ملی یا مؤسسات رده‌بندی دیگر ("درخواست‌های خدمات")؛

۶- توافق نامه‌های بین مؤسسه و مراجع ملی یا سایر مؤسسات رده‌بندی حاوی الزاماتی که لازم است کار بر آن اساس به نیابت انجام شود؛

۷- توافق نامه‌های تأمین نرم‌افزار در ارتباط با رده‌بندی و صدور گواهی نامه‌های قانونی کشتی‌ها و تأسیسات فراساحلی متحرک.

ب- پیش از قبول توافق نامه یا سفارش کار، توافق نامه یا سفارش کار باید توسط مؤسسه برای حصول اطمینان از موارد ذیل بازنگری شود:

- ۱- الزامات مصرحه با قواعد و مقررات مؤسسه یا الزامات قانونی، بنا به اقتضاء، تطابق دارند.

- ۲- محل مدیریت و کنترل مؤسسه از توانمندی و منابع لازم برخوردار است یا به توانمندی‌ها و منابع لازم در بخش‌های دیگر مؤسسه دسترسی دارد (از جمله مدارک مرجع برای تحقق الزامات قرارداد یا سفارش کار).

مغایرت‌های بین الزامات قرارداد یا سفارش کار باید قبل از انجام کار حل و فصل شده و مستند گردند.

۳-۲-۷ ارتباطات با مشتری
الزامات استاندارد ایزو ۹۰۰۱:۲۰۰۸ عیناً اجرا خواهد شد.

۳-۷ طراحی و تکوین
مصادیق الزامات و شرایط ذیل عبارتند از:

- طراحی، تکوین و انتشار قواعد و مقررات مؤسسه؛
- طراحی و تکوین خدمات رده‌بندی و قانونی.

راهنمای کاربرد
به هنگام طراحی خدماتی که مؤسسه در محدوده الزامات سیستم مدیریت کیفیت حاضر ارائه می‌کند، باید به الزامات مورد نیاز از نظر دارا بودن منابع

انسانی و لجستیکی برای انجام خدمات توجه شود. این امر شامل راهکارهایی برای ارزیابی مستمر کفایت شبکه بین‌المللی برای تحقق خواسته‌های مشتریان و راهکارهایی برای ارزیابی نیاز منابع انسانی از نظر فراهم بودن و همچنین شایستگی لازم مرتبط با فرآیندهای خاص یا روش‌های اجرایی برای ارائه مطلوب خدمات مصرحه می‌باشد.

هنگام تکوین خدمات و شبکه مربوطه برای تأمین نیازهای مراجع ملی و سایر مشتریان، میزان کاربرد الزامات این سند می‌تواند تحت شروط یک توافق نامه یا قرارداد با طرفین مذکور به صورت جمعی یا فردی مشخص شود.

به نیازهای نیروی انسانی و لجستیکی در صورتی که خدمات موجود به صورت چشمگیر تغییر یابد یا خدمات جدید درخواست شوند (برای مثال آئین نامه‌های قانونی جدیدی نافذ و الزامی شوند) باید به آن توجه ویژه‌ای مبذول شود.

۳-۷-۱ طرح‌ریزی طراحی و تکوین
الزامات استاندارد ایزو ۹۰۰۱:۲۰۰۸ عیناً اجرا خواهد شد.

۳-۷-۲ دروندادهای طراحی و تکوین
دروندادهای طراحی و تکوین شامل تجربیات مؤسسه از وضعیت حین خدمت کشتی‌ها و تأسیسات فراساحلی متحرک نیز خواهد بود که از منابع موجود در مؤسسه و منابع برون سازمانی تأمین می‌شود.

۳-۷-۳ بروندادهای طراحی و تکوین
قواعد رده‌بندی حداقل موارد ذیل را پوشش می‌دهند:

الف) استحکام سازه‌ای و در موارد لزوم آب نفوذناپذیری، تمام بخش‌های اساسی کشتی یا تأسیسات فراساحلی متحرک و منصوبات و زواید خارج از بدنه؛

ب) ایمنی و قابلیت اطمینان سیستم‌های رانش و سایر سیستم‌های فرعی منصوب در داخل کشتی یا تأسیسات فراساحلی متحرک به منظور برقراری و حفظ وضعیت اساسی در واحد شناور.

به این ترتیب کشتی یا تأسیسات فراساحلی متحرک قادر خواهند بود عملیات مورد نظر را انجام دهند.

حصول موارد فوق منوط به انطباق مستمر با قواعد و مقررات و اجرای صحیح وظایف توسط مالک و راهبر است.

۳-۷-۴ بازنگری طراحی و تکوین
الزامات استاندارد ایزو ۹۰۰۱:۲۰۰۸ عیناً اجرا خواهد شد.

۳-۷-۵ تصدیق طراحی و تکوین
راهنمای کاربرد

تصدیق طراحی و تکوین موارد ذیل را شامل می‌شود:

- انجام محاسبات دیگر و جایگزین محاسبات اولیه؛

- قیاس طراحی یا تکوین جدید با طراحی تأیید شده مشابه، چنانچه در دسترس باشند؛

- انجام آزمون‌ها و نمایش از طریق تشریح؛

- بازنگری مدارک مرحله طراحی پیش از انتشار.

۳-۷-۶ صحنه‌گذاری طراحی و تکوین
صحنه‌گذاری طراحی و تکوین نباید منحصر به انتشار قواعد و مقررات مؤسسه باشد؛ بلکه تا حد لزوم شامل سایر محصولات نیز می‌شود (به بند ۳-۳ رجوع شود). در مواردی که قواعد و مقررات جدید و اصلاحات به قواعد و مقررات موجود پیشنهاد می‌شود، مؤسسه باید اسناد مذکور را بنا به اقتضاء به سازمان‌های نماینده تولیدکنندگان مواد، سازندگان، شرکت‌های مهندسی، مالکان، مؤسسات حرفه‌ای و مقامات برای بازنگری و اظهار نظر ارائه کند؛ سازمان‌های مذکور ممکن است کمیته‌های متناسب متشکل در مؤسسه باشند.

راهنمای کاربرد
به هنگام تکوین قواعد و مقررات باید به فرآیندها و تجهیزات مورد نیاز مالک یا سازنده برای ساخت و نگهداری کشتی‌ها و تأسیسات فراساحلی متحرک یا

تجهیزات لازم برای تطابق با قواعد و مقررات مؤسسه توجه شود (برای مثال قواعد و مقررات، بدون توجه به فراهم بودن فرآیندها و تجهیزات لازم برای اجرای آنها، تدوین نخواهد شد).

به عبارتی دیگر آیا قواعد و مقررات بازتاب آخرین فناوری‌های ساخت می‌باشند یا خیر؟

۳-۷-۷ کنترل تغییرات طراحی و تکوین
الزامات استاندارد ایزو ۹۰۰۱:۲۰۰۸ عیناً اجرا خواهد شد.

۴-۷ خرید
۴-۷-۱ فرآیند خرید

الف- سیستم مدیریت کیفیت مؤسسه باید از کنترل مؤثر ارائه خدمات اطمینان حاصل کند، فارغ از اینکه خدمات مذکور توسط بازرسان انحصاری یا بازرسان غیرانحصاری که مجوز لازم را دارا هستند و یا کارگزاران انجام شود.

الزامات و شروط فوق در مورد تأمین‌کنندگان ذیل نیز مصداق دارند:

۱- بازرسان غیرانحصاری (برای مثال بازرسان مستقل و منفرد که بر اساس توافق نامه با مؤسسه از جانب آن فعالیت می‌کنند ولی مختارند به نیابت از سوی سایر سازمان‌ها از جمله مؤسسات رده‌بندی دیگر یا کارگزاران بیمه ایفای نقش کنند)؛

۲- کارگرانی که به انجام خدمات بازرسی از جانب مؤسسه می‌پردازند؛ لیکن مختارند از سوی سازمان‌های دیگر نیز فعالیت کنند؛

۳- سایر مؤسسات رده‌بندی که به نیابت از سوی مؤسسه، فارغ از اینکه هزینه‌ای پرداخت شود، به انجام بازرسی می‌پردازند؛

۴- تأمین‌کنندگان تخصصی ارائه‌دهنده خدمات به مؤسسه از قبیل تخصص رادیویی و مخابراتی، تست‌های غیرمخرب و بازرسی‌های زیرآبی.

تبصره: در صورتی که خدمات فوق به هزینه مالک یا سازنده انجام شود، خدمات مذکور دارای مشتری محسوب می‌شود (به بند ۷-۵-۴ استاندارد ایزو ۹۰۰۱:۲۰۰۸ رجوع شود).

۵- تولیدکنندگان برنامه‌های نرم‌افزاری که به طراحی و تکوین نرم‌افزارهای رایانه‌ای مورد استفاده در فعالیت‌های مؤثر بر کیفیت محصولات مؤسسه می‌پردازند.

ب- مؤسسه باید اطمینان حاصل کند که کنترل‌های اعمال شده در مورد تأمین‌کنندگان موضوع بندهای الف-۱، الف-۲ و الف-۳ بالا اشاره از آنچه در مورد کارکنان خود مؤسسه برای انجام فرآیندهای مشابه اعمال می‌شود کم‌اثرتر نخواهد بود.

در ارتباط با اعمال الزامات و شروط فوق در مورد سایر مؤسسات رده‌بندی، به سیستم‌های مدیریت کیفیتی که با الزامات مندرج در این سند در انطباق هستند توجه می‌شود، لیکن مسئولیت حصول اطمینان از اینکه مؤسسه رده‌بندی تأمین‌کننده، خدمات را کاملاً منطبق با خط‌مشی کیفیت، اهداف و الزامات ویژه مؤسسه ارائه می‌دهد بر عهده مؤسسه خواهد بود.

ج- هنگام ارزیابی نوع و وسعت کنترل تأمین‌کنندگان، به میزان و پیچیدگی کار محوله و تأثیر آن در کیفیت خدمات نهایی مؤسسه باید توجه شود. پیش از احاله کار به تأمین‌کننده، مؤسسه باید اطمینان حاصل کند که به محدودیت‌های بهره‌برداری از تأمین‌کنندگان توسط مؤسسه که از سوی نهادهایی نظیر مرجع ملی اعمال شده و پیروی از آن محدودیت‌ها بر عهده مؤسسه است، توجه می‌شود.

۴-۲ اطلاعات خرید

الف- هنگامی که مؤسسه تأمین‌کنندگانی نظیر بازرسان غیرانحصاری، کارگزاران و سایر مؤسسات رده‌بندی را برای انجام فعالیت‌ها به نیابت از جانب خود به کار می‌گیرد، قراردادهای مناسب حاوی محدوده کاری که آنان مجاز به انجام هستند، باید با آنان منعقد شود. در قراردادهای فوق باید وظایف، مسئولیت‌ها، استقلال و اصل محرمانگی که تأمین‌کنندگان باید با آنها منطبق باشند، منظور شوند.

تأمین‌کننده باید به قواعد و مقررات مؤسسه دسترسی داشته باشد. مدارک خرید خدمت برای هر فعالیت باید حاوی دستورالعمل متناسب با میزان کار و اختیارات محوله باشد.

این‌گونه مدارک باید تحت کنترل نگهداری شوند تا از طریق کنترل و پایش فرآیند اطمینان حاصل شود که تأمین‌کننده همواره نسخ مربوطه و درست مدارک را متناسب با کار محوله دریافت می‌کند.

در مواقعی که تأمین‌کنندگانی نظیر سایر مؤسسات رده‌بندی به کار گرفته می‌شوند، در توافق‌نامه فی‌مابین باید به طور وضوح قواعد و مقرراتی که برای انجام کار مورد نظر است، مشخص شوند.

ب- در مواقعی که تأمین‌کنندگان تخصصی به کار گرفته می‌شوند، مؤسسه باید رهنمود لازم و مشخص در مورد قواعد و مقررات قابل اعمال یا دستورالعمل‌های لازم موردی را در اختیار تأمین‌کننده قرار دهد.

تأمین‌کننده تخصصی بر اساس الزامات مؤسسه مورد تأیید قرار می‌گیرد.

۴-۳ تصدیق محصول خریداری شده

الزامات استاندارد ایزو ۹۰۰۱:۲۰۰۸ عیناً اجراء خواهد شد.

۷-۵ تولید و ارائه خدمات

۷-۵-۱ کنترل تولید و ارائه خدمات

کنترل‌های فوق باید در مقاطع مناسب فرآیند پدیدآوری محصول، انجام گیرند.

شواهد انطباق با معیارهای پذیرش بکار گرفته شده باید مستند شوند.

در طول انجام بازرسی‌ها، پیشرفت کار بازرسی باید مستند شود. (تکمیل چک‌لیست هر قسمتی که بازرسی شده است می‌تواند به عنوان مستند انجام آن کار تلقی شود).

□ هنگام طراحی خدماتی که مؤسسه در محدوده الزامات سیستم مدیریت کیفیت حاضر ارائه می‌کند، باید به الزامات مورد نیاز از نظر دارا بودن منابع انسانی و لجستیکی برای انجام خدمات توجه شود.

□ مؤسسه باید روش‌های اجرایی مدون برای بررسی و حل و فصل اعتراضات علیه نتایج بازرسی‌ها و تجدید نظر را دارا باشد.



مؤسسه باید روش‌های اجرایی مدون برای بررسی و حل و فصل اعتراضات علیه نتایج بازرسی‌ها و تجدید نظر را دارا باشد.

تجهیزات مندرج در بند ۷-۵-۱-ج استاندارد ایزو ۹۰۰۱، رایانه‌ها و نرم‌افزارهای مرتبطی را که مؤسسه در امر تأیید نقشه‌ها، فعالیت‌های بازرسی، تدوین قواعد یا نگهداری پایگاه داده‌ها مورد بهره‌برداری قرار می‌دهد را شامل می‌شود. تجهیزات مذکور همچنین ابزار اندازه‌گیری و پایش که مؤسسه در فرآیند تولید به کار می‌گیرد را نیز شامل می‌شوند.

تبصره: خدمات پس از تحویل بالا اشاره به موارد ذیل اشاره دارد:

(الف) به‌روزرسانی نرم‌افزار تأیید نقشه‌ها و سایر نرم‌افزارها برای مشتریان داخلی و برون‌سازمانی مگر آنکه این نرم‌افزارها قواعد را جایگزین کرده باشند.

(ب) به‌روزرسانی قواعد، مقررات و الزامات قانونی؛

(ج) ارائه وضعیت بازرسی و اطلاعات به مشتریان؛

(د) ارائه اطلاعات به مشتریان از جمله خسارات و خرابی‌ها.

۷-۵-۲- صحت‌گذاری فرآیندهای تولید و ارائه خدمات

الزامات استاندارد ایزو ۹۰۰۱:۲۰۰۸ عیناً اجراء خواهد شد.

۷-۵-۳- شناسایی و قابلیت ردیابی

شناسایی محصولات باید در مورد تمام مدارک و داده‌های مرتبط به طور

در سوابق نگهداری شده مقام مسئول برای ترخیص کالا یا شواهد خدمات باید مشخص باشند.

فعالیت تولید و انجام خدمات تحت کنترل باید شامل موارد ذیل باشد:

(الف) دسترسی فوری به نسخ صحیح قواعد و مقررات مؤسسه، الزامات قانونی، استانداردها، آئین‌نامه‌ها و مشخصات مرتبط با کاری که باید انجام شود.

(ب) روش‌های اجرایی یا دستورالعمل‌های مدون که در آنها کاری که باید انجام شود و مسئولیت‌های مجری یا مجریان تعریف و مشخص شده، در صورتی که فقدان آنها اثر سوء بر کیفیت داشته باشد؛

(ج) پایش و کنترل ویژگی‌های فرآیند و خصوصیات تولید باید شامل یک سیستم نظارتی باشد و سیستم مزبور قادر باشد فعالیت‌ها و کار انجام شده را پایش کند.

سندی که به عنوان شاهد کار انجام شده است تا تکمیل موفقیت‌آمیز فعالیت‌ها به شرح مندرج در طرح کیفیت/ روش‌های اجرایی/ دستورالعمل‌های مربوطه صادر نخواهد شد. سوابق تصریحی مربوطه از جمله سند مذکور باید نگهداری شوند.

چنانچه فعالیت‌های پس از تحویل کار جزو الزامات تصریحی باشد، مؤسسه باید روش‌های اجرایی لازم برای حصول اطمینان از اینکه فعالیت‌های فوق، الزامات مصرحه را تأمین می‌کنند، را تدوین و برقرار کند.



قابل شناسایی بوده و شواهد کالیبراسیون ابزار را تحصیل می‌کند؛ هنگامی که مؤسسه آزمایشات تجهیزات منصوب یا موجود در کشتی را با انجام نظارت و پایش گواهی می‌کند، روشی برای حصول رضایت مؤسسه از دقت لازم تجهیزات اندازه‌گیری باید برقرار باشد.

(د) مدارک تأمین شده توسط کشور صاحب پرچم مرتبط با خدماتی که به نیابت از جانب آن توسط مؤسسه ارائه می‌شود.

سوابق مشروحه بالا باید نگهداری شوند.

۷-۵-۵-۷ محافظت از محصول

راهنمای کاربرد

مؤسسه باید روش‌هایی برای شناسایی منحصر به فرد محصولات، شواهد ارائه خدمات و مدارک را پیش‌بینی کند.

مؤسسه باید روش‌هایی برای جابه‌جایی محصولات، شواهد ارائه خدمات و مدارک به منظور پیشگیری از صدمه و از بین رفتن محصولات، شواهد ارائه خدمات و مدارک در ملت فرآوری، انبارش و انتقال پیش‌بینی کند.

مؤسسه باید از برقراری شرایط مناسب برای انبارش در محل مدیریت و کنترل و آرسینو خود برای پیشگیری از صدمه یا از بین رفتن محصولات، شواهد ارائه خدمات و مدارک اطمینان حاصل کند.

روش‌های مناسب برای صدور اجازه دریافت یا ارسال از محل مدیریت و کنترل و تأسیسات انبارش باید تصریح شود.

مؤسسه باید فرآیند بسته‌بندی محصولات، شواهد ارائه خدمات و مدارک را به منظور حصول اطمینان از تطابق با الزامات مصرحه کنترل کند.

مؤسسه باید از محافظت محصولات، شواهد ارائه خدمات و مدارک از جمله آنهایی که در رایانه نگهداری می‌شوند برای پیشگیری از دسترسی افراد غیرمجاز در طول فرآوری، انبارش و انتقال اطمینان حاصل کند.

برای مثال توصیه‌های بازرسی نباید توسط افرادی غیر از کارکنان مجاز قابل تغییر باشند و این توصیه‌ها باید تا اجرا یا بسته شدن آنها در بازرسی بعدی محافظت شوند.

۷-۶ کنترل تجهیزات پایش و اندازه‌گیری

الزامات این بند به طور عمومی در مورد تجهیزات پایش و اندازه‌گیری تحت مالکیت یا اجاره مؤسسه یا تأمین‌کننده به منظور گواهی انطباق محصول با الزامات مصرحه مصداق دارد.

این الزامات در مورد تجهیزات مورد استفاده توسط تولیدکنندگان، سازندگان، تعمیرکنندگان یا مالکان (به بند ۷-۵-۴ رجوع شود) کاربرد ندارد.

ادامه دارد

منبع: اسناد IACS

مترجم: ژاله صداقتی‌منور

مستقیم یا ارجاع متقابل برقرار باشد. شناسایی و ردیابی مربوطه از طریق مشخصات کشتی یا تأسیسات فراساحلی متحرک (برای مثال شماره ثبت، کد بین‌المللی، شماره ساخت، نام)، نام مشتری یا طرق مناسب دیگر انجام می‌شود.

۷-۵-۴ دارای مشتری

دارایی‌های مشتری عبارتند از:

(الف) مدارک تحویل شده به مؤسسه توسط مشتریان برای تصدیق و تأیید؛

(ب) مدارک تحویل شده به مؤسسه توسط مشتریان، به عنوان شواهد فعالیت‌های انجام شده توسط آنان؛

"مدارک تحویل شده" به مدارکی اطلاق می‌شود که به تصمیم‌گیری نتیجه بازرسی‌ها کمک می‌کنند؛ از جمله این مدارک محاسبات رایانه‌ای، گزارشات بازررس متخصص رادیویی و مخابراتی، گزارشات بازرسی‌های زیرآبی و اندازه‌گیری تجهیزات غیرمخرب می‌باشند.

(ج) خدماتی که به نیابت از سوی مشتری انجام شده و توسط مؤسسه با انجام نظارت و پایش گواهی می‌شود، در مواردی که مؤسسه آزمایشات انجام شده را در محل تولیدکننده، سازنده، تعمیرکننده یا مالک تصدیق و گزارش می‌کند، مؤسسه باید اطمینان حاصل کند که ابزار اندازه‌گیری به کار رفته در فرآیند،

□ شناسایی محصولات باید در مورد تمام مدارک و داده‌های مرتبط به طور مستقیم یا ارجاع متقابل برقرار باشد.



رئوس فعالیت‌هایی که باید تا سی‌امین همایش ارگان‌های دریایی در بخش دریا انجام شود

۳۰ گام تا همایش ۳۰

۱- تعیین شاخص‌های مطلوب زیست محیطی دریایی
بدیهی است در کلیه فعالیت‌های کشتیرانی، بندرداری، فراساحلی، کشتی‌سازی، بهره‌برداری از منابع نفت و گاز و ذخایر آبی رعایت شاخص‌های مطلوب زیست محیطی دریایی لازم می‌باشد. در صورت وجود و اکران این شاخص‌ها، قطعاً کلیه فعالان این حوزه‌ها، وضع موجود خود را با وضع مطلوب می‌سنجند و از طریق خودارزیابی، شرایط بهبود وضعیت خود را به طور مستمر فراهم می‌آورند.

مشکل اینجاست که سال‌ها به این موضوع پرداخته می‌شود ولی تنها در حد اشاره باقی می‌ماند. البته اگر روزی گردوخاک و دود زیادی در تهران و شهرهای ساحلی مشاهده شود مسئولان مربوطه مصاحبه‌های خوبی انجام می‌دهند؟!؟

به چه سازمانی باید مأموریت داد تا این کار به مرحله اجراء درآید؟

۲- پیشگیری و مقابله با آلودگی آب دریا

در این زمینه روش‌ها و دستورالعمل‌های ارزشمندی در سطح داخلی و در سطح بین‌المللی در اختیار است که بیشتر از کنوانسیون‌های مربوطه و ضوابط آنها اقتباس شده است. ولی چقدر کار میدانی شده است؟ آیا می‌توان گفت در صورت سانحه یک کشتی نفتی غول‌پیکر در خلیج فارس و نشت نفت آن به دریا چه توانی برای مقابله با آن در اختیار است؟ ظرفیت‌های موجود چه فاصله‌ای با نیاز مبارزه مؤثر با آلودگی نفتی دارد؟

کدام ارگان باید در زمینه پیشگیری و مقابله با آلودگی آب دریا برنامه عملی ارائه کند و تمرینات نوبه‌ای انجام دهد؟

۳- جبران و بازسازی ذخایر موجودات آبی و زیستگاه‌های منابع پروتئینی دریایی

طبعاً یکی از معیارهای مهم برای تأمین پروتئین مورد نیاز از دریا، بهره‌برداری پایدار از آن می‌باشد. بدیهی است هر گونه بهره‌برداری اقتصادی و صنعتی از دریا و سواحل در اکوسیستم منطقه تغییر ایجاد می‌کند.

چه سازمانی مسئول آن است که نحوه جبران و بازسازی ذخایر آبی و

گزارش ذیل توسط انجمن توسعه دریامحور تهیه شد تا در بیستمین اجلاس سالانه همایش ارگان‌های دریایی کشور به میزبانی سازمان بنادر و دریانوردی طرح شود. این گزارش حاوی سرفصل کارهایی است که باید در بخش دریایی و بندری انجام شود.

هدف اصلی از تهیه این گزارش آن است که دبیرخانه همایش ارگان‌های دریایی کشور ترغیب شود برنامه‌ای تهیه کند تا بتوان در همایش سی‌امین میزان تحقق اهداف، موفقیت‌ها و ناکامی‌ها را ارزیابی کرد.

باید یادآور شد که رویکرد اصلی در تهیه این گزارش، پرداختن به نواقص موجود بوده است و در آن سخنی از موفقیت‌ها و پیشرفت‌های نسبی حاصل در بخش دریایی و بندری فعلی کشور در مقایسه با وضعیت قبل از انقلاب اسلامی نشده است. به قول بعضی حوزوی‌ها، این سرفصل‌ها با رویکرد "جلالی" تهیه شده است و اصلاً "جمالی" نیست.

انجمن توسعه دریامحور امیدوار است در سال ۱۳۹۱ که سال تولید ملی، کار و سرمایه ایرانی نامیده شده است، شاهد اقدام اساسی برای از بین بردن این نواقص باشیم.

زیستگاه‌های ماهیان را مشخص و اجرای برنامه مدون آن را نظارت کند؟ در حال حاضر کشتند قرمز باعث شده است منابع بسیار زیادی از این قبیل را در دریا از دست بدهیم.

۴- برنامه آمایش سرزمینی و طرح تفصیلی بهره‌برداری از مناطق ساحلی

سواحل دریا در شمال و جنوب و ارومیه محتاج طرح آمایش سرزمینی است، به نحوی که بر پایه امکان‌سنجی، توان‌سنجی، ناحیه‌بندی، ظرفیت‌یابی، ارزیابی پیامدهای توسعه و ... برنامه‌ریزی صحیحی صورت گیرد. این کار تاکنون چگونه صورت گرفته است؟ کدام مرجع در سطح ملی چنین مأموریت و مسئولیتی را برعهده دارد؟

۵- اجباری شدن سیستم تصفیه سپتیک در شهرهای ساحلی

یکی از منابع عمده آلودگی آب دریا در شهرهای ساحلی فاضلاب شهری و خروجی صنایع آلوده‌کننده شیمیایی است.

۶- به‌روزرسانی، نوسازی و به‌کارگیری فناوری‌های جدید در پایش لحظه‌ای آلودگی محیط زیست دریایی

روش‌های مخرب خاک‌ریزی، شمع‌کوبی و ساخت موج‌شکن تاکنون آسیب فراوانی به محیط زیست دریایی وارد کرده است. آیا پایش لحظه‌ای برای کنترل این روش‌ها به کار گرفته می‌شود؟ کدام سازمان مسئول است؟

۷- تسهیلات دریافت و پردازش مواد زاید از کشتی‌ها

با توجه به لازم‌الاجراء شدن تمامی ضوابط کنوانسیون آلودگی آب دریا، آخرین وضعیت تسهیلات دریافت مواد زاید از کشتی‌ها، پایانه‌های تجاری و نفتی و سکوهای حفاری دور از ساحل ایران چگونه است؟ چه برنامه‌ای در مورد آنها در حال اجراء می‌باشد؟

۸- پایش هوایی و الکترونیکی وضعیت جستجو و نجات دریایی

آیا در این مورد سامانه‌ای وجود دارد؟ چقدر فعال است؟ آیا روشی برای گزارش حوادث و شبه‌حوادث تدوین شده است؟

آیا رژیم ایمن دریانوردی خاصی در بنادر و آب‌های تحت حاکمیت ایران جاری است؟ مراکز تجسس و نجات دریایی ما در کجا مستقر است؟ چه امکاناتی دارند؟ چقدر این امکانات با الزامات کنوانسیون مربوطه مطابقت دارد؟

۹- خدمات هواشناسی و پیش‌بینی وضعیت امواج آب دریا

تمامی شناورهای بزرگ و کوچک هنگام شروع سفر دریایی و در حین دریانوردی نیاز به دریافت اطلاعات مربوط به وضعیت جوی و تلاطم آب دریا دارند. واحدهای شناور لوله‌گذار، سایت‌های کشتی‌سازی، حوضچه‌های تعمیرات شناور، سکوهای حفاری ثابت و متحرک و شناورهای صیادی تماماً باید از یک منبع موثق آخرین وضعیت آب‌وهوا را دریافت کنند.

کلیه شرکت‌های بیمه‌گذار، کلوپ‌های پی.اند.آی، محاکم قضایی، وکلای دادگستری و کارشناسان رسمی و خبره دادگستری به استناد این گونه اطلاعات نظریه صادر می‌کنند و حکم می‌دهند.

در کشور ما کدام سازمان مسئول این کار است؟ چه تسهیلاتی برای ایجاد شبکه منطقه‌ای پیش‌بینی و پایش هواشناسی وجود دارد؟ در این مورد چه اقداماتی شده است؟ تهیه نقشه آب‌وهوای دریایی ایران بر عهده کیست؟

۱۰- ضوابط و معیارهای زیست‌محیطی در مناطق ویژه و آزاد تجاری

یکی از روش‌های الگوسازی در رعایت معیارهای زیست‌محیطی، آن است که در سال جاری یک منطقه آزاد تجاری و صنعتی مأمور شود کلیه سامانه‌های خود را با معیارهای زیست‌محیطی از جمله در بخش دریایی آن انطباق دهد و در این راستا گواهی‌نامه اخذ کند.

سازمانی که چنین مأموریتی برای خود در سطح ملی تعریف کرده باشد و با

□ کدام ارگان باید در زمینه پیشگیری و مقابله با آلودگی آب دریا برنامه عملی ارائه کند و تمرینات نوبه‌ای انجام دهد؟

□ چه سازمانی مسئول آن است که نحوه جبران و بازسازی ذخایر آبی و زیستگاه‌های ماهیان را مشخص و اجرای برنامه مدون آن را نظارت کند؟



روش ویژه‌ای آن را اجرا و پایش کند کدام است؟

۱۱- پوشش بیمه حوادث، تأمین اجتماعی و بیمه مسئولیت

هر ساله آمار و ارقام مختلفی در مورد تعداد حوادث دریایی برای تنوعی از شناورها و تأسیسات بندری و دریایی منتشر می‌شود.

بسیاری از شناورهای سنتی و کامپوزیت دچار سانحه و آتش‌سوزی می‌شوند؛ مسئولان هم تلاش می‌کنند با گزارشات مرحله‌ای بهبود نسبی وضعیت را به اطلاع مسئولان و مردم برسانند.

اما کدام سازمان است که باید تکلیف کند کلیه فعالیت‌های تجاری، صنعتی و گردشگری در بخش دریا باید تحت پوشش بیمه حوادث، جبران خسارات و بیمه مسئولیت باشد؟

کدام سازمان است که نوع و میزان پوشش بیمه‌ای را دقیقاً مشخص کند؟ خدمه و کارکنان شناورها و تأسیسات فراساحل و منابع دریایی توسط کدام سازمان تحت کنترل قرار می‌گیرند که پوشش تأمین اجتماعی مناسب برای خود و افراد تحت تکفل را دارا باشند تا هم از نظر درمانی و از کار افتادگی و هم از نظر بازنشستگی تحت حمایت قرار گرفته باشند؟

طرح تدوین و تصویب بیمه دریایی ایران به کجا رسیده است؟ سال گذشته امارات متحده عربی تعدادی از ملوانان ایرانی را زندانی کرد که با ضمانت تعدادی از ایرانیان مقیم از زندان آزاد شدند. چه کسی مسئول ساماندهی وضع ملوانان از نظر میزان حقوق و نوع پوشش بیمه‌ای می‌باشد.

۱۲- صنایع دریایی ساخت و تعمیر کشتی و سازه‌های فراساحلی

بعد از گذشت چندین سال و برگزاری تعداد زیادی گردهمایی تخصصی، همه کارشناسان و مسئولان امر در کشور به این نتیجه رسیده‌اند که صنایع دریایی، موضوعی راهبردی است و مکمل حلقه‌های دیگر فعالیت‌های دریامحور می‌باشد.

آیا به سازمانی به طور ویژه، مأموریت داده شده است که طرح جامعی (با

توجه به مزیت‌های رقابتی و نسبی کشور در این زمینه) تهیه کند و صرفاً به تهیه آن بسنده نشده بلکه بعد از تهیه طرح، طبق یک برنامه زمان‌بندی شده صنایع دریایی کشور را به وضع مطلوب برساند؟ میزان اشتغال مولدی که در این راستا برای هم‌وطنان ایجاد می‌شود مؤید آن است که این موضوع اهمیت ویژه‌ای دارد.

کدام سازمان مسئول این طرح است؟ چه رویکردی باید انتخاب شود که صنایع دریایی ما سربار و مزاحم تلقی نشده بلکه به نقطه قوت ما در منطقه تبدیل شود؟

۱۳- صنعت اوراق کشتی و طرح ارتقاء وضعیت شناورهای فرسوده

در گذشته به محض آنکه موضوع اوراق کشتی مطرح می‌شد همگان به بهانه صنعت آلوده‌کننده محیط زیست به مخالفت با ایجاد آن می‌پرداختند. تا اینکه غیر از هندی‌ها، سال قبل ترک‌ها هم صنعت جامع اوراق کشتی را در کشور خود راه‌اندازی و از سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز تأییدیه‌ای مبنی بر رعایت کلیه الزامات زیست‌محیطی دریایی دریافت کردند. در حالی که شناورهای غیراقیانوس‌پیمای ما، اکثراً فرسوده هستند و باید طی یک برنامه مشخص با ارتباط طرح ارتقاء این گونه شناورها به صنعت اوراق کشتی، فکر بهبود مستمر وضع موجود بود، متأسفانه در این زمینه وضعیت بسیار مایوس‌کننده‌ای را شاهد هستیم و معلوم نیست کدام سازمان مسئول آن می‌باشد؟

۱۴- پاک‌سازی آبراه‌ها و سواحل کشور از اجسام مغروق

گردشگرانی که به جزیره کیش می‌روند یک روز خود را صرف بازدید از کشتی یونانی می‌کنند. این کشتی حدود ۴۰ سال است که در سواحل جزیره کیش به گل نشسته است و تمامی بدنه آن مانند صافی برنج آبکش شده است. از این طریق چقدر سوخت سنگین وارد خلیج فارس و ساحل زیبای جزیره کیش شده است؟

اگر چه سازمان میراث فرهنگی با نوشتن تابلویی در آنجا قضیه چگونگی حادثه را شرح داده است؛ ولی این سند ۴۰ ساله مؤید آن است که سواحل و آبراه‌های

ایران متولی ندارد. اگر متولی داشت در کانال خور موسی و در اروندرود شاهد موانع دریایی در زیر آب نبودیم.

سازمان‌های دست‌اندرکار با پاس‌کاری موضوع به یکدیگر و حواله دادن به امور خارجه، شرکت‌های بیمه و... عملاً ۴۰ سال است که نظاره‌گر افول وضعیت ایمنی دریانوردی و تردد کشتی‌ها هستند؛ اگر چه ادعای تاریخی کهن و سهم مؤثر در تاریخ دریانوردی بشر دارند؟!؟

آیا ما برنامه‌ای در این زمینه داریم؟

۱۵- طرح استفاده از انرژی‌های نو

جریان باد در سواحل ایران، امواج سهمگین و مستمر منطقه رأس‌المطاف، جریان جزر و مد آب دریا همگی از منابع خدادادی دیگری است که در اختیار داریم؛ ولی هیچگونه طرحی راهبردی برای تبدیل این منابع به انرژی‌های نو نداریم. آیا نمی‌توان از این منابع، برای شوری‌زدایی از سواحل و جزایر و بنادر کشور بهره گرفت؟

آیا تبدیل آب شور به آب شیرین نمی‌تواند جزایر ایرانی خلیج فارس را به زیستگاه‌های جذابی برای گردشگران تبدیل کند؟

گیاهان و جانوران مفید دریایی و مقاوم در منطقه جزیره قشم، نمونه‌ای از کاری نیست که بتوان بسیاری از سواحل جنوبی خلیج فارس را با پرورش درختان و گیاهان بومی به مناطق سرسبزی تبدیل کرد که ضمن جذب گردشگر، طرح‌های دام‌پروری و آبی‌پروری را در بر داشته باشد.

شاید علت اصلی آن باشد که تمامی تصمیم‌گیران کشور، خشکی‌محور فکر می‌کنند. تا زمانی که آغاچاری نفت صادراتی جزیره خارک را تأمین کند چرا باید به فکر مخازن نفت و گاز مشترکی با همسایگان خود باشیم که سال‌هاست دارند از قعر دریا بهره‌برداری می‌کنند؟ اصولاً حجم این مخازن مشترک دریایی نفت و گاز که ۷۰ درصد کل مخازن کشور را تشکیل می‌دهد در اولویت برنامه‌های کاری ما که خشکی‌محور فکر و زندگی می‌کنیم قرار دارد؟

۱۶- نقشه‌های دریایی، بانک اطلاعاتی جغرافیایی، نشریات و

سایت‌های اینترنتی دریایی

با تمامی ادعاهای که در حفظ نام خلیج فارس داریم، هنوز مرجع معتبر نقشه‌های دریانوردی ما ادمیرالیتی انگلستان است؟!؟ کدام سازمان مسئول این کار است؟

۱۷- دایره‌المعارف، فرهنگ لغات و واژگان دریایی

در این مورد کارهایی انجام شده است ولی استمرار آن یک رکن است. آیا در این زمینه مأموریتی برای دانشگاه‌ها و فرهنگستان زبان فارسی تعریف شده است؟ چه شخصی خروجی را باید اندازه بگیرد؟ آیا دایره‌المعارف جامع دریایی ایران به روزآوری می‌شود؟

۱۸- مراکز آموزشی و پژوهشی منطقه‌ای

اگر قرار باشد کارنامه‌ای در این زمینه ارائه شود که در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر چنین هسته‌های پژوهشی با همسایگان تشکیل شده است چه چیزی ارائه خواهد شد؟

کدام دانشگاه یا مرکز پژوهشی مأمور چنین هدفی شده است؟ چگونه اندازه‌گیری می‌شود که پیشرفت طبق برنامه بوده است؟ اقتدار یک کشور تنها نظامی و امنیتی نیست. اقتدار واقعی پژوهشی و سهیم بودن در میزان تحقیقات است.

۱۹- فعالیت‌های فرهنگی، ورزشی و باشگاهی

تأسیس باشگاه ورزشی ویژه دریانوردان و گسترش ورزش‌های ساحلی یکی دیگر از کارهایی است که می‌توان انجام داد.

نام‌گذاری تیم‌های معروف ورزشی به اسم جزایر و سواحل تاریخی می‌تواند بسیار مؤثر باشد.

آیا مأموریتی در این زمینه تعریف شده است؟

۲۰- تهیه طرح‌های اقامتی و مراکز جذب گردشگر

آثار تاریخی در بنادر و جزایر ایران در شمال و جنوب بسیار زیاد است مشروط به آنکه فکر تمامی اوقات گردشگران شده باشد.

چین برای جذب گردشگر در شهر ممنوعه خود، به کمک گوشی‌های متحرکی که بر حسب محل گردشگر سنسورهای خاصی را به حرکت در می‌آورد، کاری کرده است که برای ۶۰ دقیقه کامل بازدیدکننده به زبان مادری خودش برنامه‌ریزی شده باشد.

طبیعی است وقتی که گردشگر وارد مناطق تاریخی دریایی ایران شود، مدت و تصویری که حاصل کار هنرمندان حرفه‌ای باشد بسیار بر او اثر می‌گذارد.

آیا اشغال بوشهر به وسیله نیروهای بیگانه و مقاومت‌های مردم به رهبری رئیس‌علی دلواری نمی‌تواند جذاب و آموزنده باشد؟

آیا طرحی در این زمینه وجود دارد؟

۲۱- ایجاد موزه‌های دریایی و آکواریوم جانوران آبی

شگفتی‌های موجودات دریایی در اعماق اقیانوس‌ها، آثار به جا مانده از دریانوردی اولیه بشر و اولین کشتی بخار و محل به گل نشستن کشتی نوح نبی (ع) جذابیت‌های زیادی دارند. آیا در این مورد برنامه و مسئولیتی تعریف شده است؟

شرح نحوه اداره جزایر تنگه هرمز و حتی بندرعباس به وسیله اشغالگران پرتغالی یا مدیریت گمرک بندر انزلی به وسیله اشغالگران روسیه تزاری، توقیف کشتی‌های ایرانی به وسیله استعمارگران انگلیسی به منظور جایگزینی کشتی‌های غیرایرانی در تجارت ایران چقدر ارزش ارائه دارد؟ ساختن آکواریوم عظیم دریایی در بنادر یا جزایر ایران خیلی سخت است؟

□ شگفتی‌های موجودات دریایی در اعماق اقیانوس‌ها، آثار به جا مانده از دریانوردی اولیه بشر و اولین کشتی بخار و محل به گل نشستن کشتی نوح نبی (ع) جذابیت‌های زیادی دارند. آیا در این مورد برنامه و مسئولیتی تعریف شده است؟

۲۲- منابع انسانی، اشتغال و تهیه نظام آموزش دریایی

۱-۲۲- برای دریانوردان سنتی که سواد آکادمیک ندارند ولی مسیرهای بین‌المللی دریایی را بدون قطب‌نما طی می‌کنند، چه مجموعه‌های آموزشی و پرورشی مناسب تهیه شده است؟

۲-۲۲- خدمه شناورهای متردد در منطقه و مناطق فراساحلی دوره‌های آموزشی کار و دانش دریایی ویژه‌ای نیاز دارند، آیا طرح جامعی در این زمینه وجود دارد؟

۳-۲۲- سازندگان شناورهای سنتی نظیر لنج که از نقشه در ساخت شناور استفاده نکرده و حتی از ابزار برقی نظیر دریل در ساخت موتور لنج استفاده نمی‌کنند ولی شناوری که می‌سازند در آب کاملاً متعادل است و بیش از ۳۰ سال می‌تواند فعالیت کند، تحت برنامه آموزشی و توسعه منابع انسانی قرار دارند؟

۴-۲۲- اجرای سیاست آموزشی بخش دریایی به نحوی که ضمن تأمین پیش‌نیازهای وزارت کار، وزارت علوم، وزارت آموزش و پرورش محصول نهایی (فارغ‌التحصیلان این دوره‌ها) طوری کارآموزده شوند که ضمن تأمین الزامات کنوانسیون STCW نیاز واقعی مالکان شناور و تأسیسات فراساحل را تأمین کنند، به عهده کدام سازمان است؟

۵-۲۲- ارزشیابی مدارک تحصیلی و معادل‌سازی مدارک حرفه‌ای اشخاصی که دوره‌های فوق را طی می‌کنند چگونه انجام می‌شود؟ آیا نظام آموزشی دریایی و برنامه تأمین نیروی انسانی کشور در تمامی بخش‌های مرتبط مدون شده است؟

۶-۲۲- برای انطباق مدارک هویت دریانوردان با توجه به کنوانسیون ILO180 چه اقدامی شده است؟

۷-۲۲- نظام تشخیص صلاحیت حرفه‌ای و رتبه‌بندی مشاوران، پیمانکاران، شرکت‌های خدماتی دریایی و بندری، دریانوردان، مهندسان و مشاغل فنی دریایی را کدام سازمان عهده‌دار است؟

۸-۲۲- با توجه به کمبود نیروی متخصص دریایی و بندری کشور، قضیه بورسیه کردن دانشجویان این رشته، آموزش حین خدمت آنها و معافیت از خدمات نظام وظیفه دریانوردان ظرف چه مدتی در داخل نظام آموزشی دریایی حل‌وفصل خواهد شد؟

۹-۲۲- گنج‌نبدین مواد درسی مربوط به طب دریا و چگونگی برخورد با خانواده دریانوردانی که مرد خانه آنها مدت‌ها از کاشانه خود دور هستند به عهده کدام ارگان است؟

۱۰-۲۲- ایجاد بیمارستان‌های تخصصی و فوق تخصصی در پایتخت دریایی کشور در برنامه کدام سازمان است؟

۱۱-۲۲- چه سیاست‌های مالی و مالیاتی برای تشویق به کارگیری دریانوردان، تکنیسین‌ها و مهندسان ایرانی در صنایع و بخش امور دریایی تدوین شده است؟

۱۲-۱۸- برای تهیه قانون کار دریایی با استفاده از کنوانسیون یکپارچه کار دریایی و طرح‌های موجود طبقه‌بندی مشاغل دریایی چه اقداماتی شده است؟

۱۳-۲۲- برای جذب سرمایه و ایجاد کار در بخش دریایی و بندری چه برنامه‌ای تدوین شده است؟ و کدام ارگان مسئول آن است؟

۲۳- آزمایشگاه مرکز داده‌های اقیانوسی و ارتباطات ماهواره‌ای ایجاد و توسعه مرکز داده‌های رایانه‌ای، ارتباطات ماهواره‌ای، مراجع تولید آمار، آزمایشگاه‌های مرجع و پرتابل مشترک امور دریایی و کشتی تحقیقاتی اقیانوس‌شناسی مجهزی که خروجی آنها کاملاً کاربردی بوده و بتواند در ارتباط با مراکز مشابه بین‌المللی فعالیت کند جزء دستور کار کدام ارگان است؟

۲۴- بنادر نسل سوم

ضرورت فراهم ساختن زمینه‌های توسعه حمل‌ونقل، تولید و توزیع کالا در آنها با استفاده از شریان‌های جاده‌ای و ریلی کشور به نحوی که با اجرایی شدن آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی، جایگاه بنادر ایران در ترانزیت و ترانشیپ کالا و کانتینر منطقه بالاتر از امارات متحده عربی شود چگونه پایش و مدیریت می‌شود؟ تبعیت از یک طرح جامع لجستیک کالا و مسافر در سطح کشور و ارتباط آن به بخش دریایی ضروری است.

۲۵- استفاده اقتصادی از سرمایه‌گذاری شرکت‌های کارگزار بندری

استفاده بهینه از سرمایه‌گذاری شرکت‌های کارگزار ترابری دریایی از نظر نرم‌افزاری و سخت‌افزاری، به ویژه در بخش کارگزار بندری به نحوی که شاهد صرفه‌جویی در تولید کلان باشیم در مأموریت کدام سازمان تعریف می‌شود.

۲۶- تولید فولاد دریایی، آلومینیم و مواد کامپوزیت منطبق با استاندارد

نیاز صنایع دریایی ایران از نظر تأمین فولاد و آلومینیم مرغوب دریایی و مواد کامپوزیت استاندارد این است که تماماً از تولیدکنندگان داخلی تأمین شود. آیا در این زمینه سازمانی مسئول پیگیری می‌باشد؟

۲۷- ساخت قطعات و اجزاء کشتی و نرم‌افزارهای پشتیبانی‌کننده

آیا مأموریت ویژه‌ای برای ساخت قطعات مورد نیاز صنایع دریایی ایران چه در بخش کشتی‌سازی و چه صنایع فراساحل و اجزاء تشکیل‌دهنده سازه‌های دریایی و همچنین نرم‌افزارهای مورد نیاز پشتیبانی‌کننده تعریف شده است؟ آیا فرصتی فراهم شده است تا تحقق چنین هدفی، امکان تأمین بهترین نوع خارجی برای سرمایه‌گذاران ایرانی فراهم باشد؟

۲۸- حمایت‌های مالی، ضمانت‌نامه‌ای و بیمه‌ای

باید بخش فراساحل، کشتی‌سازی، کشتیرانی، صیادی و صنایع تبدیلی با دریافت وثیقه مناسب تحت حمایت‌های مالی، بانکی، تضمینی و بیمه‌ای از منابع داخلی قرار گیرند. بدیهی است رویکرد اصولی این گونه صنایع در ایران باید خصوص‌سازی واقعی و صادرات خدمات باشد.

کدام سازمان مسئول این طرح است؟

۲۹- تسخیر سهم عمده از بازار تأمین آذوقه کشتی و سوخت‌رسانی در منطقه

پشتیبانی صحیح و کارآمد از بخش خصوصی ایران، به نحوی که ۲۵ درصد سهم کل بازار منطقه خلیج فارس در اختیار ایران باشد، نیاز است.

این امر در مأموریت کدام سازمان گنجانیده شده است؟

۳۰- ایجاد نظام ملی نوآوری در بخش دریایی و بندری

تهیه نقشه راه برای پیاده‌سازی نظام ملی نوآوری در صنایع دریایی و فراساحلی کشور با تعیین سازمانی مسئول برای آن یک اصل است.

□ کدام سازمان باید تکلیف کند که کلیه فعالیت‌های تجاری، صنعتی و گردشگری در بخش دریا باید تحت پوشش بیمه حوادث، جبران خسارات و بیمه مسئولیت باشد؟

□ بازنگری قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ یک اصل است. حدود ۵۰ سال است این قانون اصلاح نشده است. باید به یکی از سازمان‌های دریایی مأموریت داد با توجه به مقررات جاری کشور و تعهدات بین‌المللی، زمینه تشکیل محاکم دریایی و داوری در داخل را فراهم کند.



۳۱- تهیه سند جامع راهبردی صنایع و امور دریایی کشور
این موضوع مهم محتاج تعیین یک متولی قابل و تأمین بودجه مورد نیاز می‌باشد.

۳۲- طرح ایجاد کلان‌شهرهای ساحلی
تهیه طرحی برای اسکان مردم در شهرهای ساحلی در سده‌های آینده و تعیین مسئولی برای ایجاد کلان‌شهرهای دریایی اهمیت ویژه‌ای دارد.

۳۳- تعریف جدیدی از وظایف حاکمیتی و صلاحیت دست‌اندرکاران آن

با توجه به تغییراتی که در تبدلات بین‌المللی و کنوانسیون‌های دریایی پدید آمده است و پیشرفت فناوری اطلاعات در بسیاری از مرزبندی‌های سنتی، تغییرات مهمی ایجاد شده است، لزوم تعریف جدیدی از وظایف حاکمیتی و تفکیک آنها از وظایف تصدی‌گری بیش از پیش اعمال شده و باید ساختار سازمانی مناسب آن پیش‌بینی شود.

۳۴- محاکم دریایی و داوری - قانون دریایی
بازنگری قانون دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳ یک اصل است. حدود ۵۰ سال است این قانون اصلاح نشده است. باید به یکی از سازمان‌های دریایی مأموریت داد با توجه به مقررات جاری کشور و تعهدات بین‌المللی، زمینه تشکیل محاکم دریایی و داوری در داخل را فراهم کند.

۳۵- واگذاری آبادانی هر یک از جزایر به یک وزارتخانه
به نظر می‌رسد اگر با انجام یک مطالعه کارشناسی هر یک از جزایر ایرانی به یک وزارتخانه واگذار شود تا ظرف یک مهلت تعیین شده آن را آباد کند، کاربردی‌ترین گام برای احیاء جزایر ایرانی صورت گرفته باشد.

۳۶- برگزاری نمایشگاه‌های تخصصی دریایی و بندری
به منظور جهت‌دهی به منابع مالی و انسانی و برای رفع نیازهای بخش‌های بندری و دریایی کشور برگزاری هدفمند این گونه نمایشگاه‌های تخصصی در بعد ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی ضرورت داشته و احتیاج به یک متولی ثابتی دارد.

۳۷- آخرین وضعیت مؤسسات رده‌بندی کشتی در GISIS و لزوم پایه‌گذاری یک مؤسسه رده‌بندی با هویت ایرانی برای کار صرفاً بین‌المللی

دارای مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی برای رده‌بندی کشتی‌های ایرانی با ظرفیت تا GT ۵۰۰۰

در نیمه دوم سال ۹۰ طی اعلامیه رسمی از رده‌بندی کشتی‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی خودداری کرد؛ ولی هنوز در لیست مؤسسات مورد تأیید سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد. در پروژه‌های نفت و گاز و کشتی‌های با پرچم خارجی در بنادر ایران تحت کلاس BV فعال است. در نیمه دوم سال ۹۰ به تأیید سازمان بنادر و دریانوردی رسید. هنوز دفتر ایران خود را دایر نکرده است.

در نیمه اول سال ۹۰ طی یک اعلامیه رسمی کلیه فعالیت‌های خود در ایران را تعطیل کرد و از فهرست مؤسسات مورد تأیید سازمان بنادر و دریانوردی حذف شده است. به عنوان یک مؤسسه اروپایی عضو آی‌اکس مشمول قطعنامه اروپای متحد برای خروج از ایران می‌باشد؛ لیکن خدمات خود را در ایران ادامه داده است.

دارای مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی برای رده‌بندی کشتی‌های ایرانی با ظرفیت تا GT ۵۰۰۰

از ابتدای سال ۹۰ وارد فهرست مؤسسات مورد تأیید سازمان بنادر و دریانوردی شده است. کشتی‌های ایرانی را به صورت رده‌بندی Dual با ICS یا به صورت Single انجام می‌دهد.

در نیمه اول سال ۹۰ طی اعلامیه رسمی از رده‌بندی کشتی‌های کشتیرانی جمهوری اسلامی خودداری کرد؛ لیکن هنوز در بخش صنعتی حضور داشته و در فهرست مؤسسات مورد تأیید سازمان بنادر و دریانوردی قرار دارد و کشتی‌های وارده به ایران تحت کلاس LR را پوشش می‌دهد.

از سال ۹۰ وارد فهرست مؤسسات رده‌بندی مورد تأیید سازمان بنادر و دریانوردی شده است. کشتی‌های ایرانی را به صورت رده‌بندی Dual با ACS یا به صورت Single انجام می‌دهد.

مؤسسه رده‌بندی آسیا (ACS)

مؤسسه رده‌بندی فرانسه (BV)

مؤسسه رده‌بندی چین (CCS)

مؤسسه رده‌بندی نروژ (DNV)

مؤسسه رده‌بندی آلمان (GL)

مؤسسه رده‌بندی ایرانیان (ICS)

مؤسسه رده‌بندی کره (KR)

مؤسسه رده‌بندی انگلیس (LR)

مؤسسه رده‌بندی روسیه (RS)



شرایط حاکم بر اسناد حمل و نقل داخلی کالا
(اعتبارات اسنادی ریالی)

سند مسئولیت پذیری

سوءاستفاده ۳۰ هزار میلیارد ریالی در شبکه بانکی داخلی کشور باعث شد ضمن رسیدگی به پرونده افراد خاطی از طریق قوه قضائیه، گروه‌های کارشناسی نیز به دنبال بررسی‌های دقیق چگونگی فراهم شدن چنین امکانی برای سوءاستفاده بروند. از جمله کاری که صورت گرفت تهیه شرایط حاکم بر اسناد حمل داخلی و تفکیک بنگاه ارائه‌دهنده خدمات حمل و نقل از تولید و توزیع و فروش کالا بود. متن زیر حاصل چهار ماه کار کارشناسی گروهی متشکل از ۱۴ نفر است که به صورت نهایی تسلیم بانک مرکزی شده است تا برای اعتبارات اسناد داخلی مورد اجراء قرار گیرد.

الف- کلیات

ماده ۱- این شرایط از سوی اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران تدوین شده و بر اسناد حمل و نقل داخلی کالا نافذ است و کافی است در قراردادها به صورت تلویحی یا تصریحی به عنوان **شرایط حاکم اتاق بازرگانی** به آن اشاره شود.

ماده ۲- فرستنده کالا و حمل کننده در صورت ذکر این شرایط توافق می کنند مفاد آن بر کلیه توافقات دیگر ارجحیت داشته باشد مگر طرفین قصد داشته باشند میزان مسئولیت حمل کننده را افزایش دهند.

ماده ۳- منظور از حمل و نقل داخلی کالا در **شرایط حاکم اتاق بازرگانی**، کلیه خدمات مربوطه شامل جمع آوری کالا، انبارداری، جابه جایی و خدمات مشورتی مربوطه می باشد.

ماده ۴- منظور از حمل کننده در **شرایط حاکم اتاق بازرگانی**، طرفی است (شخص حقیقی یا حقوقی) که قرارداد حمل را با فرستنده کالا منعقد می کند. از نظر این شرایط حمل کننده خود مسئول اجرای حمل می باشد حتی اگر از خدمات شرکت حمل دیگری استفاده کند.

ماده ۵- فرستنده کالا در **شرایط حاکم اتاق بازرگانی**، شخصی است که طبق قرارداد حمل از خدمات حمل کننده استفاده می کند.

ماده ۶- محموله در **شرایط حاکم اتاق بازرگانی** عبارتست از هر نوع کالایی که توسط فرستنده تحویل حمل کننده می شود شامل: حیوانات زنده، کانتینر، پالت، فله، یا بسته بندی های دیگری که فرستنده تحویل حمل کننده می دهد.

ماده ۷- منظور از محموله خطرناک، کالایی است که در فهرست کالاهای خطرناک رده بندی شده و یا شرایط کالاهای خطرناک را دارا باشد.

ماده ۸- حمل کننده در مورد بیمه کردن محموله مسئولیتی ندارد مگر فرستنده تقاضا کرده باشد. در این صورت هزینه تأمین این پوشش بیمه ای، علاوه بر بیمه رایج حمل و نقل داخلی بوده و به عهده فرستنده خواهد بود.

ماده ۹- حمل کننده طبق مفاد قرارداد حمل و دستورات فرستنده روش و مسیر حمل را تعیین می کند؛ ولی به هر حال حمل کننده در صورت عملی نبودن دستورات فرستنده حق انتخاب روش و مسیر حمل را برای خود محفوظ داشته و مراتب را به فرستنده اعلام می کند.

ب- مسئولیت های حمل کننده

ماده ۱۰- حمل کننده در صورت اثبات تقصیر در انجام وظایف و مسئولیت های خود، پاسخگو می باشد.

ماده ۱۱- اگر حمل کننده در راستای انجام وظایف خود مواظبت لازم و منطقی به عمل نیاورده باشد، در مقابل فقدان، صدمه به محموله و خسارات مالی مستقیم فرستنده مسئول می باشد.

ماده ۱۲- حمل کننده در صورت عدم اعلام فرستنده، در قبال خسارات وارده به کالاهای خطرناک و کالاهای قیمتی مسئولیتی نخواهد داشت.

ماده ۱۳- حمل کننده در قبال تأخیر در تحویل بیش از حد متعارف مسئولیتی ندارد مگر فرستنده، تحویل در زمان مقرر را شرط کرده باشد و موضوع در سند حمل درج شود.

ماده ۱۴- حمل کننده در قبال خسارات غیرمستقیم فرستنده نظیر عدم نفع، از دست رفتن بازار و... هیچگونه مسئولیتی ندارد.

ماده ۱۵- حداکثر مسئولیت حمل کننده برای پرداخت غرامت به صاحب کالا، در صورتی که ارزش محموله در سند حمل درج نشده باشد، معادل ریالی 2 SDR (حق برداشت ویژه می باشد) به ازاء هر کیلوگرم وزن ناخالص محموله است.

ماده ۱۶- در صورت اثبات تقصیر حمل کننده در انجام وظایف خود، محدودیت مسئولیت مندرج در ماده ۱۵ نافذ نبوده و سقف مسئولیت حمل کننده ارزش محموله طبق اسناد مثبته می باشد. در صورت نقص در اسناد مثبته ارائه شده از سوی صاحب کالا، ارزش محموله عبارتست از ارزش بورسی کالا یا قیمت

□ حمل‌کننده در قبال خسارات غیرمستقیم فرستنده نظیر عدم نفع، از دست رفتن بازار و... هیچگونه مسئولیتی ندارد.

□ حمل‌کننده برای دریافت تمام یا بخشی از کرایه حمل و هزینه‌های انبارداری و جابه‌جایی محموله طبق توافقات به عمل آمده حق به وثیقه گرفتن محموله را دارد.

جاری آن در بازار، هر کدام که کمتر بوده باشد. در غیاب چنین منابعی، قیمت اعلام شده از سوی حداقل سه عرضه‌کننده معتبر یا در نظر گرفتن نوع، کمیت و کیفیت محموله ملاک می‌باشد. در این وضعیت، کمترین قیمت اعلام شده محاسبه می‌شود که با نظر کارشناس رسمی دادگستری تعیین می‌شود.

ماده ۱۷- اگر تحویل در زمان مقرر در سند حمل درج شده باشد و میزان غرامت به ازاء هر روز تأخیر در تحویل محموله در مقصد معین شده باشد، حمل‌کننده مکلف به پرداخت غرامت طبق این توافق می‌باشد. اگر غرامت روزانه تعریف نشده باشد، میزان غرامت تأخیر از طریق اتحادیه شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی استعلام می‌شود.

ماده ۱۸- در صورتی که ۱۰ روز پیاپی از تاریخی که محموله باید تحویل می‌شد بگذرد و محموله تحویل گیرنده نشود، مفقوده تلقی می‌شود و صاحب کالا حق ادعای غرامت پیدا می‌کند.

ماده ۱۹- سند حمل صادره طبق این شرایط حاکم باید دارای پوشش بیمه مسئولیت باشد و حمل‌کننده باید در قبال فقدان، صدمه به محموله یا تأخیر در تحویل از یک شرکت معتبر، بیمه لازم خریداری کند.

ماده ۲۰- بیمه مسئولیت حمل‌کننده پرداخت غرامت برای خساراتی که ظرف هفت روز از تاریخ تحویل محموله به حمل‌کننده ادعا شود را پوشش می‌دهد. خسارات ادعا شده بعد از هفت روز از طریق محاکم قضایی قابل رسیدگی است.

ج- مسئولیت‌های فرستنده

ماده ۲۱- چنانچه حمل‌کننده در نتیجه اظهارات خلاف واقع فرستنده متحمل ضرر و زبانی شود، فرستنده از نظر مالی و جانی مکلف به جبران است.

ماده ۲۲- بیمه مسئولیت حمل‌کننده پرداخت غرامت برای خسارات غیرظاهری سه روز بعد از تحویل محموله و برای فقدان یا صدمه وارده بر محموله هفت روز بعد از تحویل را پوشش می‌دهد. خسارات ادعا شده بعد از این مقاطع تعریف شده از طریق محاکم قضایی قابل رسیدگی است.

ماده ۲۳- حمل‌کننده برای دریافت تمام یا بخشی از کرایه حمل و هزینه‌های انبارداری و جابه‌جایی محموله طبق توافقات به عمل آمده حق به وثیقه گرفتن محموله را دارد.

د- رفع اختلاف و مشکل سند حمل

ماده ۲۴- اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران با همکاری اتحادیه شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی نسبت به تهیه شکل سند حمل با کاربرد داخلی اقدام می‌کند به نحوی که ماهیت انبارداری کالا برای حمل را هم در بر بگیرد.

ماده ۲۵- مرجع حل اختلافات ناشی از اجرای این شرایط حاکم بر حمل‌ونقل داخلی به عهده کمیته داوری اتاق ایران طبق مقررات حاکم بر داوری می‌باشد.

ه- سایر موارد

ماده ۲۶- سند حمل صادره از سوی حمل‌کننده باید دارای شرایط ذیل باشد:

۱- شماره و تاریخ صدور، نام حمل‌کننده، محل صدور، نام فرستنده، نام گیرنده، نام ذی‌نفع، نوع وسیله حمل، مقدار کالا (وزن خالص و ناخالص یا حجم) و نوع بسته‌بندی؛

۲- دریافت کالا به وسیله حمل‌کننده در شرایط ظاهری مطلوب؛

۳- غیرقابل تغییر بودن سند حمل پس از صدور مگر تا قبل از رسیدن محموله به مقصد کلیه نسخ اصل به صادرکننده مسترد شود و کلیه اشخاص ذی‌نفع در جریان قرار گیرند؛

۴- تعداد نسخ اصل سند حمل صادره؛

۵- پذیرش مسئولیت نگهداری و در اختیار گرفتن محموله برای توزیع بعدی توسط حمل‌کننده؛

۶- در صورت استفاده از اعتبارات بانکی در قرارداد فروش، هرگونه انتقال محموله به غیر باید با مجوز بانک گشایش‌کننده اعتبار صورت گیرد.

The Economist

گزارش اکونومیست

از کاهش

بدهی‌های

خارجی

ایران

تازه‌ترین گزارش واحد اطلاعات اکونومیست حکایت از آن دارد که بدهی‌های خارجی ایران طی سه سال آینده کاهش می‌یابد.

اکونومیست در گزارش ماه ژانویه ۲۰۱۲ خود بدهی‌های خارجی ایران در سال گذشته میلادی را ۱۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلار (۳/۳ درصد تولید ناخالص داخلی) برآورد و پیش‌بینی کرد که این میزان با ۵۰۰ میلیون دلار افزایش در سال جاری به ۱۴ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار برسد که ۲/۹ درصد تولید ناخالص داخلی خواهد بود.

اکونومیست انتظار دارد طی سال‌های آینده بدهی‌های خارجی ایران روند نزولی داشته باشد؛ به طوری که طی سال ۱۳۹۱ بدهی ۱۴ میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلاری و طی سال ۱۳۹۲ بدهی ۱۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلاری برای کشور به ثبت خواهد رسید که به ترتیب ۲/۶ و ۲/۳ درصد تولید ناخالص داخلی خواهد بود.

در سال ۱۳۹۳ بدهی‌های خارجی ایران در سطح ۱۴ میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار خواهد بود و این در حالی است که در سال ۱۳۹۴ این بدهی روند صعودی در پیش گرفته و به سطح ۱۴ میلیارد و ۷۰۰ میلیون دلار خواهد رسید.

سال ۱۳۹۵ سالی است که در آن بدهی‌های خارجی ایران به ۱۵ میلیارد دلار خواهد رسید.



بانک جهانی پیش‌بینی کرد؛

رشد منفی اقتصاد ایران در سال ۲۰۱۲

کردن جایگزین‌های جدید برای مشتریان نفتی خود است. بر اساس گزارش بانک جهانی، تراز مالی ایران در سال ۲۰۱۱ برابر با ۶/۸ درصد تولید ناخالص داخلی این کشور بوده و این رقم در سال ۲۰۱۲ به ۱/۶ درصد و در سال ۲۰۱۳ به منفی یک درصد می‌رسد. تراز حساب‌های جاری ایران نیز از ۴/۹ درصد در سال ۲۰۱۱ به ۰/۶ درصد در سال ۲۰۱۲ و منفی ۰/۸ درصد در سال ۲۰۱۳ می‌رسد. بر اساس این گزارش، بحرین که با یک سال انقلاب مردمی مواجه شده است رشد منفی ۱/۲ درصدی را در سال ۲۰۱۱ تجربه کرد. رشد اقتصادی این کشور در سال ۲۰۱۰ به ۴/۱ درصد رسیده بود و پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۲ به ۲/۵ درصد برسد. رشد اقتصادی لیبی در سال ۲۰۱۱ نیز منفی ۵۹/۹ درصد بود اما پیش‌بینی شده است این رقم در سال جاری به مثبت ۶۳/۳ درصد برسد. رشد پیش‌بینی شده برای سایر کشورها در سال ۲۰۱۲ عبارت است از کویت ۵/۵، عمان ۴/۹، قطر ۶/۴، عربستان ۵/۹، امارات ۳/۸، الجزایر ۳/۱، عراق ۱۱/۱، سوریه منفی ۶، یمن منفی ۰/۹، جیبوتی ۴/۸، مصر ۲/۵، اردن سه، لبنان ۳/۸، مراکش سه، تونس ۲/۴ درصد و فلسطین ۶/۲ درصد.

تحریم ایران عامل بالا رفتن قیمت جهانی نفت

اقتصاددان ارشد بانک جهانی در امور خاورمیانه و شمال آفریقا در مراسم رونمایی از گزارش جدید این سازمان در رابطه با چشم‌انداز اقتصادی خاورمیانه و شمال آفریقا، تحریم‌های آمریکا علیه ایران را یک دلیل افزایش قیمت جهانی نفت دانست و نسبت به رشد شدید قیمت مواد غذایی به عنوان پیامد این مسئله هشدار داد.

کارولین فروند تأکید کرد: تحریم‌های آمریکا علیه ایران یکی از دلایل افزایش قیمت نفت به سطح کنونی بوده است. وی تصریح کرد: تحریم‌ها علیه ایران باعث ایجاد "تقاضای احتیاطی" در بازار نفت شده و این مسئله قیمت جهانی نفت را افزایش داده است.

وی در ادامه گفت: قیمت‌های بالای نفت می‌تواند باعث طغیان دوباره قیمت مواد غذایی شود، چرا که در نتیجه بالا رفتن قیمت نفت قیمت کود شیمیایی، خدمات حمل‌ونقل و ماشین‌آلات کشاورزی نیز افزایش می‌یابد و تقاضا برای سوخت‌های فسیلی نیز بالا می‌رود.

این مقام بانک جهانی با اشاره به گزارش جدید این سازمان در مورد خاورمیانه گفت که کشورهای این منطقه از نظر رشد اقتصادی در سال ۲۰۱۲ در دو گروه جای می‌گیرند. کشورهای صادرکننده نفت رشد ۵/۴ درصدی را در این سال تجربه خواهند کرد اما رشد کشورهای واردکننده نفت نصف این رقم خواهد بود. کشورهای صادرکننده نفت در سال ۲۰۱۱ نیز رشد ۳/۴ درصدی و کشورهای واردکننده رشد ۲/۴ درصدی را تجربه کردند.

منبع: تین نیوز

اجلاس بهاره ۲۰۱۲ صندوق بین‌المللی پول و بانک جهانی از ۱۹ تا ۲۲ آوریل ۲۰۱۲ در واشنگتن برگزار شد. وزرای دارایی و رؤسای بانک‌های مرکزی از سراسر جهان در این اجلاس شرکت کردند.

پیش از برپایی اجلاس، بانک جهانی در پی صندوق بین‌المللی پول گزارش خود از وضعیت اقتصاد جهان و ایران را منتشر کرد. این نهاد در گزارشی اختصاصی به بررسی چشم‌انداز اقتصادی منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا طی چند سال آینده پرداخته و طی آن در حالی رشد اقتصادی ایران طی سال ۲۰۱۲ را منفی ۰/۸ درصد اعلام کرد که صندوق بین‌المللی پول در گزارش ۱۸ آوریل خود این رقم را مثبت ۰/۴ درصد پیش‌بینی کرده بود.

بانک جهانی در گزارشی تحت عنوان "توسعه و دورنمای اقتصادی در جدول دورنمای اقتصاد کلان" رشد اقتصادی کشورهای صادرکننده نفت در خاورمیانه و شمال آفریقا (منا) را طی سال ۲۰۱۱ معادل ۳/۴ درصد اعلام کرده و پیش‌بینی می‌کند این رقم طی سال ۲۰۱۲ به ۵/۴ درصد افزایش یافته و در سال ۲۰۱۳ به ۳/۶ درصد کاهش بیاید؛ این در حالی است که رشد اقتصادی کشورهای واردکننده نفت در منطقه منا طی سال ۲۰۱۱ معادل ۲/۴ درصد اعلام شده و انتظار می‌رود این رقم طی سال ۲۰۱۲ و ۲۰۱۳ به ترتیب به ۲/۸ و ۴ درصد افزایش یابد.

بر اساس این گزارش، متوسط رشد اقتصادی منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا در سال ۲۰۱۱ بالغ بر ۳/۱ درصد بوده و انتظار می‌رود این رقم در سال ۲۰۱۲ به ۴/۸ درصد و در سال ۲۰۱۳ به ۳/۷ درصد برسد. بانک جهانی در این گزارش رشد اقتصادی ایران در سال ۲۰۱۱ را دو درصد اعلام کرده که نسبت به سال قبل از آن ۰/۹ درصد کاهش داشته است.

همچنین پیش‌بینی شده است رشد اقتصادی ایران در سال جاری میلادی به منفی ۰/۸ درصد و در سال ۲۰۱۳ نیز به منفی ۰/۷ درصد برسد.

در حالی این نهاد بین‌المللی انتظار دارد رشد اقتصادی ایران در سال ۲۰۱۲ منفی شود که قیمت نفت از ابتدای این سال حدود ۱۵ درصد رشد داشته است و بر اساس پیش‌بینی همین سازمان رشد اقتصادی کشورهای نفتی منطقه از ۳/۴ درصد در سال ۲۰۱۱ به ۵/۴ درصد در سال ۲۰۱۲ می‌رسد. بخش قابل توجهی از اقتصاد ایران را بخش نفت و گاز در بر می‌گیرد.

به عقیده کارشناسان، پیش‌بینی بدبینانه بانک جهانی در مورد رشد اقتصادی ایران با توجه به تحریم نفتی غرب علیه این کشور انجام شده است. بنابراین تحقق این پیش‌بینی منوط به کاهش شدید صادرات نفت و ناتوانی ایران در پیدا

□ به عقیده کارشناسان، پیش‌بینی بدبینانه بانک جهانی در مورد رشد اقتصادی ایران با توجه به تحریم نفتی غرب علیه این کشور انجام شده است.

اهداف سازمان همکاری اقتصادی اکو؛

توسعه اقتصادی پایدار

- ۴- آزادسازی اقتصادی و خصوصی سازی؛
- ۵- تجهیز استفاده از منابع عمده منطقه اکو؛
- ۶- استفاده بهینه از پتانسیل های کشاورزی و صنعتی منطقه اکو؛
- ۷- همکاری منطقه ای جهت کنترل استفاده از مواد مخدر، حفاظت از محیط زیست و اکوسیستم و همچنین تقویت علائق تاریخی و فرهنگی بین مردم منطقه اکو؛
- ۸- همکاری های مفید چندجانبه با سازمان های منطقه ای و بین المللی.

منبع: سایت سازمان بنادر و دریانوردی

سازمان همکاری های اقتصادی اکو (Economic Cooperation Organization) یک سازمان بین الدولی منطقه ای است که در سال ۱۹۸۵ میلادی توسط سه کشور ایران، پاکستان و ترکیه، به منظور ترویج همکاری های اقتصادی، فنی و فرهنگی بین کشورهای عضو تأسیس شد. سازمان اکو جانشین "سازمان همکاری عمران منطقه ای" (RCD) است که در طول سال های ۱۹۶۴ تا ۱۹۷۹ میلادی به طور عملی کارآیی نداشت و در سال ۱۹۸۵ نام این سازمان به اکو تغییر یافت و دور جدید فعالیت آن آغاز شد. در سال ۱۹۹۲ هفت کشور دیگر به اعضای اکو ملحق شدند و به این ترتیب اکو به یک سازمان بزرگ و مهم

منطقه ای تبدیل شد. این سازمان به لحاظ وسعت و جمعیت دومین سازمان همکاری منطقه ای در جهان به شمار می رود و مساحت تحت پوشش فعالیت آن برابر با هفت میلیون و ۲۱۱ کیلومتر مربع است و بیش از ۳۵۰ میلیون نفر را در بر می گیرد. ۱۰ کشور عضو اکو عبارتند از: ایران، پاکستان، ترکیه، قزاقستان، افغانستان، آذربایجان، قرقیزستان، تاجیکستان، ترکمنستان و ازبکستان. اهداف:

سازمان همکاری اقتصادی اکو به منظور تأمین و برقراری همکاری های اقتصادی فیما بین کشورهای عضو بر اساس اصولی همچون دسترسی آزاد به بازارهای یکدیگر، دستیابی به رشد اقتصادی پایدار در هر یک از کشورهای عضو و اتخاذ سیاست ها و رویه های مشترک تجاری در مجامع بین المللی در جهت کمک به رشد تجارت جهانی و اجتناب از اثرات سیاست های تجاری ناعادلانه و پرهیز از رقابت ناسالم تجاری در بین کشورهای عضو تأسیس شده است. اهداف اکو عبارتند از:

- ۱- توسعه اقتصادی پایدار کشورهای عضو؛
- ۲- رفع موانع تجاری و ترغیب تجارت بین منطقه ای، افزایش نقش منطقه اکو در رشد تجارت جهانی و یکپارچگی تدریجی اقتصاد کشورهای عضو با اقتصاد جهان؛
- ۳- توسعه زیرساخت های حمل و نقل و ارتباطات که کشورهای عضو را به یکدیگر و به سایر کشورها متصل می کند.

□ سازمان اکو جانشین "سازمان همکاری عمران منطقه ای" (RCD) است که در طول سال های ۱۹۶۴ تا ۱۹۷۹ میلادی به طور عملی کارآیی نداشت و در سال ۱۹۸۵ نام این سازمان به اکو تغییر یافت و دور جدید فعالیت آن آغاز شد.

آشنایی با بیمه دریایی (۱۱)

نجات زیان همگانی

مجید رحمتی - معاون مدیر بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا

شرکت سهامی بیمه ایران mrahmati@iraninsurance.ir

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

به دریا انداختن به دلیل این باشد که کشتی در اثر خطرات جنگ دچار خسارت شده باشد (مثلاً وقتی که کشتی با یک مین جنگی در دریا برخورد و آب به داخل آن نفوذ کرده باشد)، خسارتی تحت عنوان به دریا انداختن قابل طرح نخواهد بود چرا که خطر جنگ در بند (۲۴) بیمه‌نامه (همان طور که در شماره قبل آمد) استثناء شده است.

دزدی (راهزنی) دریایی (۵-۱-۶)

واژه "Pirate" امروزه در ارتباط با موارد مختلفی مورد استفاده قرار می‌گیرد ولی آنچه در بند (۵-۱-۶) مورد نظر می‌باشد به مفهوم، کسانی که به منظور منافع شخصی و نه پس از طی فرآیندهای قانونی، به یک کشتی حمله می‌کنند و یا آن را به تسخیر خود در می‌آورند، می‌باشد. قانون بیمه دریایی سال ۱۹۰۶ یک وجه دیگر را به این تعریف اضافه کرده است و آن به این شرح می‌باشد: دزدان دریایی و شورشیانی که از طریق دریا و مسافران شورشی که به کشتی حمله می‌کنند. این تعریف بیانگر آنست که در برخی موارد خطر دزدی دریایی می‌تواند از طریق اشخاصی که بر روی کشتی حضور دارند روی دهد.

تا سال ۱۹۸۳ صنعت بیمه‌های دریایی، خطر دزدی دریایی را به عنوان نوعی خطر جنگ لحاظ و آن را از خطرات تحت پوشش استثناء کرده بود. بدیهی است این خطر با خرید پوشش جنگ تحت پوشش در می‌آمد. در عین حال مشکلاتی در تشخیص دزدی دریایی از دزدی توأم با اعمال زور به وجود آمد؛ لذا تصمیم گرفته شد تا دزدی دریایی از خطرات جنگ خارج و در بیمه‌نامه‌های بدنه کشتی درج شود. لذا دزدی دریایی در بند (۵-۱-۶) کلوزهای بیمه بدنه شناورها لحاظ شد. این پوشش شامل دزدی کشتی و یا بخش‌هایی از آن، توأم با اعمال زور، توسط دزدان دریایی است و علاوه بر آن خسارات و یا زیان وارد به کشتی بیمه شده ناشی از اقدامات دزدان دریایی را نیز در بر می‌گیرد. به هر حال ممکن است این نکته مورد سؤال قرار گیرد که استثنائات جنگ و خطرات دیگر که در بندهای (۲۴) تا (۲۷) کلوز بیان شده‌اند دارای شرایط حاکم و برتر نسبت به سایر شرایط بیمه‌نامه از جمله بند (۵-۱-۶) بوده و زمانی که بیمه‌گران بتوانند اثبات کنند که خسارت به وجود آمده ناشی از این خطرات استثناء شده بوده است، خسارتی از این بابت قابل بررسی و پرداخت نخواهد بود. به ویژه این بحث در مورد شورشیانی که از ساحل به کشتی حمله می‌کنند حائز اهمیت بیشتری است چرا که اگر چه قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶ این افراد را به عنوان دزد دریایی معرفی می‌کند، اما استثناء اعتصابات در بند (۱-۲۵) به

در ادامه مبحث شماره قبل در مورد خطرات (ریسک‌های) تحت پوشش، موارد ذیل مورد مطالعه قرار می‌گیرد:

به دریا انداختن (بند ۶-۱-۴)

این خطر مربوط به اقدام عمدی به دریا انداختن بخش‌هایی از کشتی (به طور مثال ذخائر کشتی) به منظور سبک‌سازی، نجات شناور و جلوگیری از خسارت در زمان بروز خطرات می‌باشد. چنین اقدامی اگر از روی احتیاط و منطقی باشد، به عنوان بخشی از وظایف بیمه‌گزار، کارکنان و نمایندگان وی به منظور انجام اقدامات منطقی و پیشگیرانه برای دفع خطر یا کاهش خسارات وارده، تحت پوشش بیمه‌نامه و تحت بند (۱-۱۱) می‌باشد.

بند (۱-۱۱) به شرح ذیل است:

«۱-۱۱/ در صورت وقوع حادثه و یا ایجاد خسارت، چنانچه خسارت تحت شرایط این بیمه‌نامه قابل بررسی و تسویه باشد، بیمه‌گزار و نمایندگان یا خدمه او موظفند اقدامات منطقی به منظور دفع یا تقلیل خسارت به عمل آورند.»

بیمه‌گزار می‌تواند مستقیماً مدعی خسارات وارده تحت شرایط فوق از طریق بیمه‌نامه بدنه شناور خود و بدون در نظر داشتن این مطلب که این خسارت شامل موارد زیان همگانی خواهد شد یا خیر، باشد. با این حال چنانچه سایر ذی‌نفعان نیز دارای منافع در کشتی باشند (به طور مثال کشتی حامل کالا تحت قرارداد حمل باشد) و این ذی‌نفعان از اقدام سبک‌سازی و به دریا انداختن بخش‌هایی از کشتی منتفع شده باشند، این وظیفه بیمه‌گزار، کارکنان و یا نمایندگان ایشان است که اعلام زیان همگانی کنند و اقدامات زیان همگانی را برای جبران خسارات تحت عنوان "نجات زیان همگانی" به عمل آورند. به این ترتیب حق جانشینی بیمه‌گر محفوظ خواهد ماند.

هنگامی که در خلال مدت اعتبار بیمه‌نامه، بعد از اقدام به سبک‌سازی و به دریا انداختن خسارت کلی ایجاد شود (به طور مثال زمانی که به دریا انداختن به منظور سبک‌سازی کشتی به گل نشسته صورت می‌گیرد ولی کشتی بعد از کشیده شدن به سمت دریا غرق می‌شود) خسارت به دریا انداختن با خسارت کلی ادغام می‌شود و فارغ از اینکه آیا خسارت کلی تحت پوشش بیمه‌نامه می‌باشد یا خیر، خسارت جداگانه‌ای بابت به دریا انداختن قابل بررسی نخواهد بود. علاوه بر این باید توجه داشت که خطرات ذکر شده در بند (۴-۱-۶) نباید به معنی در برگرفتن شرایطی باشد که خطر احاطه‌کننده کشتی به خودی خود به واسطه خطر بیمه نشده یا استثناء شده به وجود آمده باشد. به طور مثال اگر



شرح ذیل، قابل طرح است و خسارت تحت پوشش نخواهد بود.
 "۲۵) استثناء خطر اعتصاب

در هیچ حالتی خسارت دیدن، آسیب دیدگی، مسئولیت یا هزینه‌ای که توسط اشخاص زیر ایجاد شود تحت پوشش این بیمه نخواهد بود:

۱-۲۵) اعتصاب کنندگان، کارگرانی که از ورودشان به سرکار جلوگیری می‌شود یا اشخاصی که در نهضت‌های کارگری، شورش یا اغتشاش‌های داخلی شرکت می‌کنند.

۲-۲۵) هر فرد تروریست یا شخصی که با انگیزه سیاسی اقدام نماید"
برخورد با وسایل زمینی مخصوص جابه‌جایی کالاها، تجهیزات و تأسیسات بندری و حوضچه تعمیر و ساخت کشتی (۶-۱-۶)

این خطر می‌تواند در شرایط و موقعیت‌های گوناگونی پدید آید. مواردی وجود دارد که طی آن قطار از خط خارج و پس از سقوط از روی پل با کشتی برخورد کرده است و یا اینکه وسائط نقلیه جاده‌ای به صورت مشابه خساراتی را به کشتی‌ها وارد کرده‌اند. جرثقیل‌های چنگ‌دار و وسایل حمل‌کننده کانتینر نیز می‌توانند در این تعریف بگنجانند؛ اما جالب است بدانیم که بند (۶-۱-۶) تنها به وسائط نقلیه زمینی که قابلیت جابه‌جایی داشته باشند اشاره دارد. هر چند این امر در برخی مواقع شبهه‌ای را به وجود می‌آورد چرا که در مواردی که خسارت و یا زبانی به واسطه وسیله حمل زمینی که خود قابلیت جابه‌جایی ندارد به وجود آید می‌توان از پرداخت خسارت آن سر باز زد. علاوه بر این کشتی ممکن است به دروازه ورودی یا تجهیزات نصب شده مانند جرثقیل‌های جابه‌جاکننده کالا یا جرثقیل‌های دروازه‌ای در نواحی لنگرگاه برخورد کند. تمام موقعیت‌های فوق‌الذکر و شرایط مشابه تحت بند (۶-۱-۶) دارای پوشش می‌باشند؛ به عبارت دیگر خسارات و صدمات وارد به کشتی به تبع چنین برخوردها و تصادماتی تحت پوشش بیمه‌نامه بدنه شناورها (کلوز ۲۸۰) می‌باشد.

علی‌رغم همه این موارد باید توجه داشت که استثنائات ذکر شده در بندهای (۲۴) لغایت (۲۷) دارای خاصیت برتر و مسلط نسبت به سایر بندهای کلوز هستند و در جایی که چنین برخوردهایی ناشی از هر یک از خطرات استثناء شده باشد، تحت پوشش بند (۶-۱-۶) نخواهد بود. علاوه بر این باید توجه داشت که بند (۶-۱-۶) خسارات مسئولیت قانونی بیمه‌گزار، مالکان و یا مدیران شناور، ناشی از این برخوردها را پوشش نمی‌دهد. همچنین بند (۸) کلوز (به شرح ذیل) نیز چنین مسئولیت‌هایی را پوشش نخواهد داد.

"۸) سه چهارم مسئولیت ناشی از تصادم

۱-۸) بیمه‌گر موافقت می‌کند سه چهارم مبلغ یا مبالغی را که بیمه‌گزار در

قابل شخص یا اشخاص ثالث بابت زیان‌های زیر قانوناً ملزم به پرداخت آنها باشد را جبران نماید.

۱-۱-۸) خسارت یا آسیب وارد به کشتی دیگر یا اموال موجود در آن کشتی
 ۲-۱-۸) تأخیر در استفاده یا محرومیت از استفاده از کشتی دیگر یا اموال موجود در آن کشتی

۳-۱-۸) زیان همگانی، هزینه نجات یا هزینه نجات قراردادی کشتی دیگر یا اموال موجود در آن کشتی به شرطی که پرداخت بیمه‌گزار به علت تصادم کشتی بیمه شده با کشتی دیگر باشد.

۲-۸) خسارتی که در این بند پیش‌بینی شده است مازاد بر خسارتی است که به موجب سایر مواد و شرایط این بیمه‌نامه پیش‌بینی شده و تابع شرایط زیر می‌باشد:

۱-۲-۸) هرگاه کشتی بیمه شده با کشتی دیگری تصادم کند و هر دو طرف مسئول باشند، چنانچه مسئولیت یک یا هر دو کشتی به موجب قانون محدود نشده باشد، محاسبه خسارت موضوع بند (۸) بر اساس مقررات مربوط به مسئولیت متقابل می‌باشد به این ترتیب که مالکان کشتی‌ها موظف به جبران خسارت وارد به کشتی طرف مقابل می‌باشند و حسب مورد مابه‌التفاوت خسارت یا مبلغی که بیمه‌گزار در نتیجه تصادم باید بپردازد را دریافت کند تعیین شده و ملاک عمل خواهد بود.

۲-۲-۸) در هیچ حالتی مجموع تعهد بیمه‌گران یک کشتی بابت بندهای (۱-۸) و (۲-۸) در هر تصادم از سه چهارم سهم مورد تعهد آنها از مبلغ بیمه شده کشتی موضوع این بیمه‌نامه تجاوز نخواهد کرد.

۳-۸) بیمه‌گر همچنین سه چهارم هزینه‌های قانونی را که بیمه‌گزار از لحاظ اعتراض به مسئولیت یا انجام اقداماتی در جهت تحدید مسئولیت خود پرداخت کرده و یا مجبور به پرداخت آن باشد را پرداخت خواهد کرد مشروط بر آنکه قبلاً موافقت کتبی بیمه‌گر جلب شده باشد.

مشاوران و وکلا در مقایسه بین کلوز ۲۸۰ سال ۱۹۸۳ و ۱۹۹۰ همواره اشاره می‌کنند که خطر "برخورد با هواپیما" که در کلوز سال ۱۹۸۳ آمده است در کلوز سال ۱۹۹۵ در بند (۶-۲-۵) قرار داده شده است.

زمین‌لرزه، فوران آتشفشان یا صاعقه (۶-۱-۷)

هم‌گروه کردن این خطرات در یک بند بیانگر وجود ارتباط بین آنها نیست. امواج و وضعیت آب‌وهوا با اصطلاح "خطرات دریا" در بند (۶-۱-۱) تحت پوشش می‌باشد. بنابراین پوشش بیمه‌ای در ارتباط با اختلالات ناشی از زمین‌لرزه و فوران کف دریا نیز در بند (۶-۱-۷) جاری می‌باشد. زمین‌لرزه و



فوران آتشفشان ذکر شده در این بخش در زمانی هم که کشتی در لنگرگاه، در حوضچه شناور و یا در حوضچه خشک برای بازرسی یا تعمیرات قرار داشته باشد نیز جاری خواهد بود.

هنگامی که صاعقه در جریان هوای توفانی روی دهد خسارات وارده تحت خطرات دریا و وفق بند (۱-۶) تحت پوشش خواهد بود. به همین ترتیب خسارات آتش سوزی ناشی از صاعقه تحت بند (۲-۱-۶) تحت پوشش بوده و سایر خسارات ناشی از صاعقه در بند (۷-۱-۶) تحت پوشش می باشد. به طور مثال در شرایطی که اگر چه آتش سوزی ناشی از حادثه رخ نداده باشد، خسارات وارد به رادار یا وسایل ارتباطی بی سیم ناشی از صاعقه تحت پوشش خواهد بود.

حوادث ناشی از عملیات بارگیری و یا جابه جایی کالا یا سوخت (۸-۱-۶)

عنوان این بند به خودی خود واضح و شفاف است و نیازی به ارائه توضیحات اضافی و یا مثال ندارد. اما به هر حال باید در نظر داشت، زمانی که زیان و یا خسارتی به کشتی مورد بیمه و به سبب عوامل فوق وارد می شود، تحت پوشش بیمه نامه خواهد بود؛ لیکن این پوشش دربرگیرنده مسئولیت قانونی وارد به اشخاص ثالث به تبع حوادث فوق نمی باشد.

خطرات مرتبط با خسارات مشروط به "تلاش و کوشش مقتضی"

هر چند منظور کلوز ۲۸۰ سال ۱۹۹۵ مهیا کردن پوشش های گسترده تر می باشد، تجربه نشان داده است که خطرات مشخصی وجود دارند که در صورت انجام اقدامات منطقی و معقولانه توسط مسئولان و مدیران عملیاتی کشتی، می توان به خوبی از آنها احتراز کرد که برخی از این خطرات در کلوز سال ۱۹۹۵ در بند (۲-۶) تحت پوشش قرار گرفته است؛ لیکن این خطرات تنها مرتبط با خسارات و صدمات وارد به شناور و مشروط به وجود شرط علت تامه (علت نزدیک) می باشد که در این زمینه در بخش های قبلی بحث شد.

در انتهای بند (۲-۶) شرطی آمده است که به بیمه گران اجازه می دهد در قبال خسارات ناشی از این بند با اثبات اینکه زیان یا خسارت وارده علی رغم خواست بیمه گزار و پس از انجام اقدامات مقتضی لازم توسط بیمه گزار، مالکان، مدیران، ناظران ایشان و یا مدیریت بر روی خشکی به وجود آمده باشد نسبت به پرداخت خسارت اقدام کنند. مشاوران همواره در مقایسه دو کلوز سال های ۱۹۸۳ و ۱۹۹۵ به این نکته اشاره می کنند که "ناظران و مدیریت بر روی خشکی" در کلوز ۱۹۸۳ بیان نشده است (شرح ذیل).

"(۲-۶) خسارت هایی که به علت امور زیر به مورد بیمه وارد شود تحت پوشش این بیمه می باشد:

۱-۳-۶) ترکیب دیگ بخار، شکستن شافت یا هر عیب مخفی ماشین آلات یا بلنه کشتی؛

۲-۳-۶) غفلت فرمانده، افسران، کارمندان یا راهنمایان کشتی؛

۳-۳-۶) غفلت تعمیرکنندگان یا اجاره کنندگان به شرطی که ایشان در این بیمه نامه، بیمه گزار نباشند.

۴-۳-۶) بارانری (ارتکاب خطا) فرمانده، افسران یا کارکنان کشتی؛

۵-۳-۶) برخورد هواپیما یا وسایل مشابه دیگر، یا آشیایی که از آنها سقوط کند و همچنین برخورد وسیله نقلیه زمینی، حوضچه تعمیر یا تجهیزات و تأسیسات ساحلی به شرط اینکه خسارت وارده ناشی از عدم مراقبت لازم بیمه گزار یا مالکان یا مدیران کشتی نباشد."

در بخش بعد به خطرات ذکر شده در بند (۲-۶) پرداخته خواهد شد.

□ در صورت وقوع حادثه و یا ایجاد خسارت، چنانچه خسارت تحت شرایط این بیمه نامه قابل بررسی و تسویه باشد، بیمه گزار و نمایندگان یا خدمه او موظفند اقدامات منطقی به منظور دفع یا تقلیل خسارت به عمل آورند.

کشتی‌هایی که با خطر دزدی دریایی مواجه هستند

چه کسی سود می‌برد؟

مجید رحمتی - معاون مدیر بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالا

شرکت سهامی بیمه ایران mrahmati@Iraninsurance.ir

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

تقریباً نیمی از ۲۰ شرکت بزرگ استفاده‌کننده از کشتی‌های کانتینرپر در منطقه آسیا واقع شده‌اند. همچنین این ناحیه سرزمین اصلی تقریباً ۳۵ ناوگان اصلی تجاری دنیا می‌باشد. برای عملیات دریانوردی مابین آسیا - اقیانوسیه و اروپا، مسیری که در حدود ۵۰ درصد از تجارت جهانی در آن صورت می‌گیرد، کشتی‌ها باید از طریق دو منطقه‌ای که بیشترین رویدادهای دزدی دریایی در آنجا صورت می‌گیرد تردد کنند؛ یعنی آب‌های ساحلی نواحی سومالی تا کانال سوئز و تنگه ۵۵۰ میلی مالاکا.

پوشش‌های بیمه‌ای ویژه برای کشتی‌ها برای عبور از مناطق پر خطر در حوالی سومالی و سواحل خلیج عدن در سال ۲۰۰۹ حدود ۴۰۰ میلیون دلار هزینه برای صنعت دریانوردی در پی داشته است. شرکت‌های کشتیرانی آسیایی و مالکان کشتی این منطقه حداقل نیمی از این هزینه‌ها را پرداخت کرده‌اند و این در حالی است که بیمه‌گران و بیمه‌گران اتکایی مبالغ روزافزون باج‌های پرداختی به دزدان دریایی را در میان خود تقسیم می‌کنند.

این مقاله نگاهی دارد بر آنچه که می‌توان از طریق صنعت دریانوردی و بیمه انجام داد تا بتوان این ریسک‌های روزافزون را از طریق تغییر قوانین، روش‌های بیمه‌گری متفاوت و جابه‌جایی هزینه‌ها مدیریت کرد.

دزدی پر سود برای دزدان دریایی - اما چه کسی هزینه آن را پرداخت می‌کند؟

بر اساس گزارش "مرکز گزارش‌دهی دزدی دریایی" واقع در کوالالامپور، از میان بیش از ۲۰ هزار شناوری که سالانه از آب‌های نواحی خلیج عدن و سومالی تردد می‌کنند، در سال ۲۰۰۹ تعداد ۲۱۷ شناور مورد تلاش برای دزدی دریایی قرار گرفته‌اند که از این میان ۴۷ شناور در دست دزدان دریایی گرفتار و ۸۶۷ خدمه آنها به گروگان گرفته شدند. تخمین میزان باج پرداختی در سال ۲۰۰۹ برای آزادی هر شناور از دو میلیون دلار شروع شده و تا سقف هفت میلیون دلار نیز رسیده است.

از آنجایی که موضوع دزدی دریایی در حال افزایش می‌باشد، میزان باج پرداختی به دزدان دریایی نیز در حال افزایش است. آنچه در کنار رشد دزدی دریایی حائز اهمیت می‌باشد آن است که تجارت آسیا (که در حال حاضر آن قدر گسترده است که نمی‌توان از عهده امنیت کامل آن برآمد) تاجرانی دارد که مشتاق‌اند تا اطمینان خاطر



سرمایه‌گذارانشان را تقویت کنند. در نتیجه صادرکنندگان و واردکنندگان آسیایی به طور روزافزون بر صنعت بیمه اتکاء می‌کنند تا لایه حفاظتی لازم برای ادامه عملیات تجاری خود با مشتریانشان را تضمین کنند.

وقتی دزدان دریایی حمله می‌کنند، هر شرکتی به دنبال آن است که از موقعیت خود به عنوان یک طرف تجاری قابل اتکاء محافظت کند و کارفرمایان همواره اولویت اصلی‌شان آن است که جان خدمه، کارکنان و مسافران روی شناورها را حفظ کنند. بنابراین در حالی که مالکان یا اجاره‌کنندگان کشتی (کسانی که در مقابل رسانه‌ها باید با این چالش روبرو شوند) به شدت با فشار خانواده، خدمه و مسافران کشتی، صاحبان کالای بر روی کشتی، بیمه‌گران و دولت‌هایشان مواجه می‌باشند، معمولاً پرداخت باج تنها راه حل می‌باشد.

در حالی که دولت‌ها در حال بررسی مذاکره بر سر این موضوع هستند که آیا تعداد بیشتری کشتی جنگی برای محافظت از مناطقی که مورد حمله دزدان دریایی قرار می‌گیرد، به کار برند و دادگاه‌ها در حال سنجش پیچیدگی‌های قانونی دزدی دریایی مدرن می‌باشند، کمک کمتری به مالکان و یا اجاره‌کنندگان ارائه می‌شود. با این حال دستگیری و مجازات مجرمان مشکل است و اغلب عامل بازدارنده مؤثری برای دزدان دریایی نمی‌باشد.

بیمه‌گران پوشش "آدم‌ربایی و باج‌خواهی" که اغلب در صف مقدم مذاکره و تصمیم‌گیری بر روی پرداخت باج می‌باشند، به بخشی از آسیب‌دیدگان از دزدی دریایی که چنین پوششی را دریافت کرده‌اند کمک می‌کنند. اما هنگامی که چنین پوشش بیمه‌ای وجود نداشته باشد (که اغلب هم این چنین است) بخش اعظم چنین هزینه‌هایی به ناچار بر عهده صاحبان کالا خواهد بود.

این به این دلیل است که حتی قبل از اینکه باج پرداخت شود، مالکان کشتی اغلب مدعی مبلغ پرداختی به اضافه هزینه‌های مرتبط از ذی‌نفعان کالا، کشتی و کرایه تحت عنوان مشارکت در زیان همگانی، خواهند شد. بنابراین در انتها صاحبان کالا با بخش عمده‌ای از این صورت‌حساب به عنوان سهم مشارکتی خود بر مبنای ارزش خالص کالای سالم در مکانی که سفر خاتمه می‌یابد، مواجه می‌شوند.

بررسی‌های صورت گرفته در مورد چنین پرداخت‌هایی (قبل و بعد از اجرایی شدن آنها) زمان بسیار طولانی را نه تنها از طریق Adjuster زیان همگانی بلکه سایر تعدیل‌گران، کارشناسان، مذاکره‌کنندگان، و کلا، کلپ‌های پی.اند.آی و بیمه‌گران به خود اختصاص می‌دهد. برخی از آنها نقش پیگیری‌کننده برای وصول مبالغ پرداختی و هزینه‌های مرتبط را داشته و برخی دیگر متخصص دفاع برای پرداخت نکردن آن بر اساس قاعده No Cure No Pay (پرداخت در صورت انجام کار) و یا Percentage of Saving (درصدی از مبلغ نجات یافته) می‌باشند.

نکته حائز اهمیت

حمل اسلحه گرم: نظر به اینکه اخیراً مشاهده می‌شود برای دفاع از خود علیه دزدان دریایی، خدمه مسلح به اسلحه گرم می‌شوند لازم است تا مطالبی در این زمینه بیان شود. حمل اسلحه گرم بر روی کشتی ممکن است باعث بروز خشونت بیشتر و خلاء قانونی بزرگ‌تری شود. چنانچه تیراندازی بر روی کشتی صورت گیرد، چه کسی تحت تعقیب قانونی قرار می‌گیرد؟ شلیک‌کننده یا شرکت کشتیرانی؟

بحث‌هایی نیز در بخش بیمه‌گران دریایی وجود دارد. در یک خسارت زیان همگانی، ممکن است چنانچه یک کشتی در محدوده آب‌های در معرض خطر دزدی دریایی تردد کند بدون اینکه مسائل ایمنی و امنیتی لازم (مانند آموزش خدمه و آماده‌سازی کشتی و یا حمل سلاح بدون اخذ مجوزهای لازم) را رعایت کند، این امر تحت عنوان سرپیچی از (عدم رعایت) انجام الزامات قانونی و فنی لحاظ و تسویه خسارت با مشکل مواجه شود. همچنین این موضوع به عنوان یک اقدام غیرقانونی منظور می‌شود؛ در جایی که طبق قانون دریایی ۱۹۰۶ و در بخش ۴۱ آمده است: "سفر بیمه شده باید قانونی بوده ...

□ پوشش‌های بیمه‌ای ویژه کشتی‌ها برای عبور از مناطق پر خطر در حوالی سواحلی خلیج عدن در سال ۲۰۰۹ حدود ۴۰۰ میلیون دلار هزینه برای صنعت دریانوردی در پی داشته است.

□ دزدی دریایی اقدامی است صرفاً برای اهداف شخصی در حالی که تروریسم از انگیزه‌های سیاسی یا مذهبی نشأت می‌گیرد. نحوه برخورد هم از نقطه نظر حقوقی و هم بیمه‌های دریایی، در دزدی دریایی و تروریسم بسیار متفاوت است.

و در تمام مدت سفر نیز بر اساس اصول قانونی ادامه یابد....^۱ در انتها فدراسیون کارگران حمل و نقل بین المللی، اعلام می کند: از حقوق دریانورد است که از قرار گرفتن در موقعیت آسیب زنده دوری کرد و حق دارد که قبل از ورود کشتی به نواحی پر خطر خود را نجات دهد. بنابراین با لحاظ این قانون، دریانوردان نباید مسلح شوند و همچنین هیچگونه سلاح گرمی نباید توسط کشتی حمل شود.

چه کسی در این میان نفع می برد؟

مشخصاً، دزدان دریایی در این وضعیت سود می برند. آیا بیمه گران در واقع در این شرایط درآمد کسب می کنند یا با پرداخت باج به دزدان دریایی متضرر می شوند؟

جزئیات مبالغ پرداختی اغلب محرمانه می باشد اما به هر حال با لحاظ اینکه در اغلب موارد زیان همگانی اعلام می شود، مشارکت در زیان همگانی توسط طرف های ذی نفع و بیمه گران شان مورد قبول واقع می شود. لیست زیر می تواند بیانگر طرف هایی باشد که این هزینه ها را پرداخت می کنند. ضمناً این لیست بر اساس کسانی که بیشترین درصد این هزینه را پرداخت می کنند بیان شده است:

- ۱- بیمه گران پوشش "آدم ربایی و باج خواهی"؛
- ۲- ذی نفعان کالا (و بیمه گران کالای شان در زمانی که بیمه مناسب تهیه شده باشد)؛
- ۳- بیمه گران جنگ و بیمه گران بدنه کشتی؛
- ۴- کلوپ های پی.اند.ای.

در این لیست دولت ها، که گاه هزینه های بسیار هنگفتی از خزائن خود بابت سرمایه گذاری بر روی ناوهای جنگی و فعالیت های مختلف سیاسی مصروف می دارند، لحاظ نشده است. مابقی پرداخت کنندگان لیست شده لزوماً این مبالغ را از ذخائر خود هزینه نمی کنند. چنانچه آنها پیش بینی، مطالعات و اقدامات لازم را صورت داده باشند می توانند از سود بیمه گری لازم برخوردار شوند. البته این موضوع ممکن است برای بیمه گران کالا که اغلب به نظر می رسد آخرین نفری هستند که درگیر می شوند، صادق نباشد. آنان نه تنها در موارد زیان همگانی بسیار دیر درگیر ماجرا می شوند بلکه قابلیت ارسال اعلامیه فسخ برای خطرات دزدی دریایی نخواهند داشت. علاوه بر این براساس روال تاریخی حق بیمه های اضافی حتی در موارد دزدی دریایی پیچیده توسط بیمه گران دریافت نمی شود مگر اینکه اعلامیه فسخ دزدی دریایی توسط بیمه گر کالا صادر شده باشد.

همچنین نیاز است تا به ذی نفعان کالا یادآوری شود در جایی که پوشش بیمه ای کافی و یا برنامه جلوگیری از خسارت وجود نداشته باشد، به احتمال بسیار زیاد آنها در معرض خطر خواهند بود. از جمله این خطرات، از دست دادن کنترل بر روی کالا، نیاز به ارسال مجدد کالا، فشار شرکت های کشتیرانی برای پیدا کردن حمل کننده جدید و یا شرایط مذاکره، پیش پرداخت مبالغ کرایه و از دست دادن مشتریان با ارزش خود، می باشند.

مهم نیست که یک شرکت، در کجای این زنجیره قرار گرفته باشد، هر کسی در چنین شرایطی قرار داشته باشد، این شرایط غیر قابل تحمل بوده و موقعیت باید به نفع همه بهبود یابد. اما سؤال اساسی آن است که چطور؟

آنچه بیمه گران باید تشخیص بدهند

به عنوان یک طرف مهم درگیر، وقتی بحث دزدی دریایی پیش می آید، فعالیت درگیرانه بیمه گران برای دستیابی به هر گونه تغییر، اساسی و مؤثر است. در این میان نقطه آغاز درک برخی اصول کلیدی خواهد بود:

دزدی دریایی همانند تروریسم نیست

در یک دید کلی می توان گفت دزدی دریایی اقدامی است صرفاً برای اهداف شخصی در حالی که تروریسم از انگیزه های سیاسی یا مذهبی نشأت می گیرد. نحوه برخورد هم از نقطه نظر حقوقی و هم بیمه های دریایی، در دزدی دریایی و تروریسم بسیار متفاوت است.

در سوماتالی و خلیج عدن هیچ ارتباط قابل ذکری بین دزدی دریایی و تروریسم وجود ندارد. اما چنانچه ارتباط اقدامات تروریستی در دزدی دریایی مشخص شود، پرداخت زیان همگانی وفق بیشتر قوانین ملی غیرقانونی خواهد بود. آیا آیین نامه ISPS (آیین نامه بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری) اجراء می شود؟

یک اقدام کلیدی امنیتی مرتبط با تروریسم بعد از حادثه ۱۱ سپتامبر سال ۲۰۰۱ میلادی و با معرفی در اول ژوئیه سال ۲۰۰۴ به عنوان "آیین نامه بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری" یا ISPS صورت گرفت. هر چند به دلیل عدم ارتباط بیمه گران دریایی با این آیین نامه، آنها را از مسئولیت مبرا می سازد، اما موضوع دزدی دریایی متفاوت است، حتی اگر بندر، مالکان کشتی یا خطرات حمل دریایی تحت تاثیر قرار گرفته واقعاً شبیه به هم بوده و مقاصد بیمه و حمل یکسان باشد.

به هر حال می توان این گونه تفسیر کرد که اگر یک بندر یا مالک کشتی تابع آیین نامه ISPS نباشد، آنها آمادگی لازم جهت دفع حملات دزدان دریایی را نخواهند داشت. به همین دلیل موقعیتی ممکن است پدید آید که یک بیمه گر دریایی به عدم قبول آیین نامه ISPS اشاره کند تا بتواند از زیر بار خسارات مرتبط با دزدی دریایی شانه خالی کند.

شرایط مشابهی ممکن است در ارتباط با وظیفه "اظهار" وجود داشته باشد: بیمه گزار باید هر شرط مخاطره آمیز مشخص یا قابل تشخیص را اعلام و اظهار کند. چنانچه بیمه گزار در اظهار بخشی از این شرایط کوتاهی کند (و در غیاب هر شرط مشخص دیگری) بیمه گر متعهد به پرداخت نخواهد بود.

پوشش نه ثابت است و نه بلا شرط و قطعی

حتی برای چنین ریسکی، انواع متفاوت بیمه های دریایی ممکن است پوشش های مشابهی را مهیا نکنند؛ بنابراین دزدی دریایی می تواند در هر یک از شرایط مختلف بیمه شده، استثناء شده یا به طرز شفاف بیان نشده باشد.

بعضی مواقع پوشش های بدنه و جنگ از یک بیمه گر اخذ می شوند و برخی مواقع هر یک از بیمه گری متفاوت و یا اینکه اصلاً بیمه نمی شوند. بعضی



بازارها مکان‌های مختلف را بر حسب دسته‌بندی شدت خطر گروه‌بندی می‌کنند. تغییرات مکرر و متفاوت است؛ لذا استانداردهای بیمه‌ای نیز بر اساس آن تغییر می‌کنند.

همچنین نباید بر روی اقدامات پیشگیرانه از توسعه خسارت یا چارچوب زیان همگانی امید بست؛ چرا که کسی که در آن طرف میز قرار دارد اساساً خیلی مایل نیست تا خسارتی را که ایشان خواست به وجود آمدنش را نداشته است، پرداخت کند. این عملی عاقلانه نیست که صرفاً به وجود پوشش بیمه‌ای دل بست تا شرکت بیمه همه انواع هزینه‌های مرتبط با دزدی دریایی که به صورت مکتوب هم ارائه شده است، پرداخت کند.

به یاد داشته باشیم که وقتی که دزدی دریایی تحت بیمه‌نامه کالا و یا بدنه کشتی بیمه شده باشد، باج دزدی دریایی یک خطر معمول و مرسوم و ذکر شده در لیست خطرات تحت پوشش نمی‌باشد؛ اما چنانچه این سؤال مطرح شود که آیا پوشش دزدی دریایی به طور اتوماتیک باج را نیز تحت پوشش قرار می‌دهد، این خود آغازی است بر عدم شفافیت پوشش.

روش مورد قبول (در ابتدا در بازارهای انگلیسی - آمریکایی) برای پرداخت باج در موارد زیان همگانی، شمول آن تحت مشارکت در زیان همگانی و هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت بوده است. اما با در نظر گرفتن مشخصه‌های دزدی دریایی مدرن و تغییرات اساسی در میانگین باج‌های چند سال گذشته، تعبیر و تفسیر پوشش‌های بیمه‌ای دریایی نیز باید تغییر یابند.

کالا جایی برای ابهام ندارد

صاحبان کالا منافع‌شان را در حفاظت از اموال با ارزش خود با بیمه‌گران‌شان تقسیم می‌کنند. بنابراین چنانچه آنان پیش‌بینی کنند که پوشش باج مرتبط با دزدی دریایی مورد نیاز باشد، باید این نیاز را با شفافیت تمام اعلام کنند تا شرایط خاص و حق بیمه مرتبط با آن تعیین شود. عدم انجام این امر به بیمه‌گر اجازه می‌دهد که بر اساس هر مورد به وجود آمده بر اساس تفسیر خود تصمیم‌گیری کند.

برخی موارد حقوقی در زمینه آنکه آیا پرداخت باج و هزینه‌های مرتبط به عنوان زیان همگانی لحاظ شود یا خیر وجود دارد. مواردی هم که در دسترس است بسیار قدیمی می‌باشند. در واقع قانونی بودن چنین هزینه‌هایی چنانچه در زیان همگانی مطرح شوند در دزدی‌های دریایی مدرن مورد آزمایش قرار نگرفته و ممکن است باعث بروز اختلاف مابین صاحبان کالا و بیمه‌گران آنها شود.

چنانچه بیمه‌گر کالا تمایلی به ارائه پوشش بیمه‌ای برای هزینه‌های مرتبط با پرداخت باج به دزدان دریایی نداشته باشد خواه خسارات فیزیکی به کالا وارد شده باشد یا خیر، این امر باید به وضوح و با شفافیت کامل در شرایط بیمه‌نامه درج شود. در غیر این صورت اگر جمع‌بندی بیمه‌گر به پرداخت منجر شود، دلیل و نوع این پرداخت خاص باید واضح و روشن باشد. این شفافیت باید در زمان پرداخت ارفاقی (عدم وجود اجبار قانونی یا قراردادی برای بیمه‌گر در پرداخت خسارت) یا پرداخت توافقی (الزام منطقی برای بیمه‌گر در راستای پرداخت خسارت) نیز وجود داشته باشد.

به عبارت دیگر، کسی می‌تواند مطرح کند که چنانچه یک بیمه‌گذار (مانند صاحب کالا) بداند که خطر (به طور مثال دزدان دریایی سومالی) کاملاً غیرممکن نیست، آنان نباید فرض کنند که در زمان وقوع چنین خطری بیمه‌گر همه هزینه‌های مرتبط با آن را به راحتی و بدون لحاظ قید و شرطی پرداخت کند. صاحب کالا باید به تبع آگاهی از احتمال وقوع خسارت برای تأمین بهترین شرایط ایمن برای حمل کالا و همچنین بیمه‌نامه مناسب اقدامات لازم را معمول دارد.

در مواردی که صاحبان منافع کالا هزینه‌ای بابت زیان همگانی پرداخت نمی‌کنند، مالکان کشتی به طور طبیعی جبران خسارت خود را از طریق پوشش‌های کلپ پی‌اند.آی خود (در صورت وجود) پیگیری خواهند کرد.

صورت حساب متعلق به چه کسی است؟

شکل‌های سنتی پوشش‌های پی‌اند.آی، مشخصاً خطرات باراتری و دزدی دریایی را از گروه خطرات شرح داده شده در بخش "ضبط، توقیف، بازداشت و تبعات ناشی از آن" استثناء می‌کنند، به این ترتیب می‌توان گفت که گروگان‌گیری خدمه، تحت پوشش کلپ خواهد بود. در حقیقت کلوز مجموعه شرایط مربوطه و بسیاری از قوانین کلپ‌های پی‌اند.آی خطرات دزدی دریایی را تحت پوشش قرار می‌دهند.

اما کلپ‌های پی‌اند.آی، به عنوان نمایندگان با نفوذ مالکان عضوشان و بیمه‌گران پوشش جنگ، اغلب نقطه‌نظرهای متفاوتی، به خصوص هنگامی که با پرداخت‌های مرتبط با باج به عنوان خطر تحت پوشش بیمه‌گران بدنه، آدم‌ربایی و یا دزدی دریایی مواجه هستند، اتخاذ می‌کنند. هم‌زمان چنانچه علت زیان همگانی عدم قابلیت دریانوردی کشتی باشد ادعای خسارت زیان همگانی می‌تواند منجر به شکست شود. این اتفاق زمانی می‌تواند روی دهد که مالک کشتی، بدون آموزش خدمه و همچنین آماده کردن کشتی، آن را به سمت آب‌های سومالی روانه سازد.

بیمه‌گران بدنه و ماشین‌آلات باید از اقدامات اساسی که بیمه‌گذار در جلوگیری از بروز و توسعه خسارت تحت شرط "وظایف بیمه‌گذار" انجام داده است اطمینان حاصل کنند. شایان ذکر است بیمه‌گران معمولاً هزینه‌هایی که منطقی و معقولانه در مواقع وقوع خسارت یا شرایط نامساعد صورت می‌گیرد را تنها در مورد بدنه شناور، به عهده می‌گیرند.

مشخص است که همه ذی‌نفعان درگیر باید از این موضوع مطمئن شوند که بیمه مضاعف وجود نداشته و اطمینان حاصل کنند که چه کسی چه بخشی از خسارت را پرداخت می‌کند. یک مالک کشتی محتاط و یک صاحب کالای دقیق و هوشیار باید بدانند که بیمه‌گران هر یک سهم و تعهد خود را رسیدگی خواهند کرد.

پیگیری آخرین تغییرات در کلوزها و مجموعه شرایط بیمه‌نامه‌ها
چنانچه دزدی دریایی به عنوان ریسک سیاسی نیز لحاظ شود، مجدداً به



عنوان یکی از خطرات بیمه بدنه سال ۱۹۸۳ انستیتو بیمه‌گران لندن تحت پوشش می‌باشد. لازم به ذکر است در آسیا نسخه سال ۱۹۸۳ بیشتر از نسخه ۱۹۹۵ طرفدار دارد. به هر حال برخی بازارهای کلیدی مانند ژاپن، نروژ و انگلستان امروزه دزدی دریایی را از پوشش‌های اصلی جدا کرده‌اند و آن را تحت بیمه‌نامه جداگانه جنگ پوشش می‌دهند. این امر به بیمه‌گران این اجازه را می‌دهد تا اعلامیه فسخ کوتاه‌مدت را در زمان مورد نیاز ارائه کنند. به این ترتیب فرانشیز نیز اعمال نمی‌شود (مگر با توافق خاص قبلی).

با توجه به رشد سریع دزدی‌های دریایی در تنگه مالاکا، این منطقه در ۱۷ اکتبر سال ۲۰۰۵ توسط "کمیته مشترک جنگ" در لیست نواحی جنگ، اعتصاب و خطرات مرتبط قرار گرفت. چند بازار بدنه کلوزهای جدیدی را ارائه کردند که به وسیله آن دزدی دریایی را مجدداً به عنوان یک ریسک سیاسی لحاظ کرده و حق بیمه بالاتری برای آن در نظر گرفتند. با این وجود بازارهای کالا در این زمینه تاکنون اقدامی نکرده‌اند. در هفت اوت سال ۲۰۰۶، دزدی دریایی بعد از اقدامات هم‌زمان سنگاپور، مالزی و اندونزی از لیست خطرات فوق‌الذکر حذف شد.

پایانی بر این اغتشاش نیست

برخی بیمه‌گران دزدی دریایی را تحت عنوان "دزدی همراه با خشونت، دزدی دریایی و باربری" برای استفاده به همراه کلوز جنگ بدنه سال ۱۹۸۳ قرار دادند. از ماه نوامبر سال ۲۰۰۹ و به دلیل اینکه نقاطی که کشتی‌ها در خطر بودند به اقیانوس هند بین سواحل آفریقا و ماداگاسکار گسترش یافت، کمیته مشترک جنگ از کشتی‌ها خواست در زمانی که به این نواحی سفر می‌کنند قبلاً بیمه‌گران بدنه خود را از این موضوع مطلع کنند.

همچنین بیمه "از دست دادن کرایه" همیشه دزدی دریایی را تحت پوشش قرار نمی‌دهد. کلوز LPO454 (مجموعه شرایط از دست دادن کرایه) بر روی کلوزهای مختلف بدنه طراحی شده و معمولاً دزدی دریایی را پوشش نمی‌دهد مگر این که این خطر مشخصاً قید شود.

از نقطه نظر کالا، کلوز مجموعه شرایط حمل کالا (CL.252 1/1/82) A و نسخه جدید CL.382 1/1/2009 و چندین کلوز حمل و نقل کالا، مشخصاً دزدی دریایی را از بخش "ضبط، توقیف، بازداشت و تبعات ناشی از آن" استثناء کرده‌اند. اما با این وجود خسارات تبعی مرتبط با دزدی دریایی تحت پوشش می‌باشند. به هر حال دزدی دریایی تحت کلوز B و C پوشش ندارند. بهتر است بیمه‌گران آسیایی "اعلامیه فسخ دزدی دریایی کالا (JC2008/024 11/12/2008)" را به بازارهایشان معرفی کنند تا این قابلیت به بیمه‌گران داده شود تا در مواقعی که شرایط بد و بدتر می‌شوند بتوانند تئیراتی را در مجموعه شرایط خود اعمال کنند.

بیمه‌گزاران محافظه کار و دقیق می‌توانند این سردرگمی را با استفاده از پوشش "آدم‌ربایی و باج‌خواهی" مرتفع کنند.

چرا تعداد بسیار زیاد روش‌ها بیشتر اوقات حرفه‌ای‌ها را نیز سردرگم می‌کند؟

از نقطه نظر آسیا - اقیانوسیه، تعداد زیادی از بیمه‌گران بدنه هنوز دزدی دریایی را در پوشش اصلی لحاظ و آن را از پوشش‌های جنگ و اعتصابات استثناء کرده‌اند. بدون شک، هر گونه پتانسیل سردرگمی باید از بین رفته و منظور پوشش‌ها و استثنائات آن هر چه باشد، باید به طور صریح و کاملاً شفاف و بدون ابهام در مجموعه شرایط قید شوند.

برای اطمینان بیشتر و آگاهی کامل همه از شرایط بفرنج در نواحی حساس مانند شاخ آفریقا، مالکان کشتی یا اجاره‌کنندگان دقیق و متعهد باید اختصاصاً بیمه آدم‌ربایی و باج‌خواهی را از بازارهای تخصصی غیردریایی تهیه کنند.

در حالی که بیمه‌های معمولی دریایی، خسارات و صدمات فیزیکی را تحت پوشش قرار می‌دهند و معمولاً بعد از وقوع خطر تحت پوشش پاسخگو می‌باشند، پوشش آدم‌ربایی و باج‌خواهی در قبال خسارات و صدمات غیرفیزیکی پاسخگو خواهد بود. این پوشش به مالکان کشتی و اجاره‌کنندگان پیشنهاد می‌کند تا

□ چنانچه بیمه‌گر کالا تمایلی به ارائه پوشش بیمه‌ای برای هزینه‌های مرتبط با پرداخت باج به دزدان دریایی نداشته باشد، این امر باید به وضوح و با شفافیت کامل در شرایط بیمه‌نامه درج شود.

□ در نواحی حساس مانند شاخ آفریقا، مالکان کشتی یا اجاره‌کنندگان باید اختصاصاً بیمه آدم‌ربایی و باج‌خواهی را از بازارهای تخصصی غیردریایی تهیه کنند.

نقاط حساس مانند کنیا، تانزانیا، نیجریه، آمریکای جنوبی و آسیای جنوبی معمول دارید.

- کنترل کنید آیا مالکان کشتی یا اجاره کنندگان، بیمه‌نامه آدریایی و باج‌خواهی را که به واسطه آن مشاوره‌های سریع، مذاکره و پرداخت باج لحاظ شده باشد را خریداری کرده‌اند یا خیر؟
- نهایت شفافیت ممکن را ایجاد کنید و به بیمه‌گر دریایی خود اطلاع دهید. هماهنگی تدارکات، اقدامات پیشگیرانه از دزدی دریایی و برنامه مقابله با حمله دزدان دریایی توسط شرکت کشتیرانی (شامل آموزش فرمانده و خدمه)، در ارتباط با بهترین مسیر و قابلیت دریانوردی کشتی‌ها دستورات شفاف را در قرارداد با فروشنده، خریدار، ارسال‌کننده کالا و حمل‌کننده لحاظ کنید.
- از وجود آیین‌نامه ISPS منطبق با کشتی و بنادر در مسیر اطمینان حاصل کنید.
- بیمه‌گران هم نباید برای کاهش و یا کنترل خطرات دزدی دریایی تأثیرگذار بر کارشان بر دیگران اتکاء کنند. در ذیل نیز برخی توصیه‌ها برای بیمه‌گران آمده است:
- توصیه‌های بالا را به بیمه‌گزاران و سایر ذی‌نفعان بیان و در انجام اقدامات لازم در این راستا آنان را یاری کنید.
- برخی کشورها، مناطق و یا نواحی خاص را در بیمه‌نامه استثناء کرده و یا دستورات لازم در ارتباط با آنجا را ارائه کنید.
- شرایط مرتبط با دزدی دریایی از جمله پوشش، استثنائات و یا پوشش‌های اضافی مرتبط با آن را در بیمه‌نامه مشخص‌تر کنید. حق بیمه مرتبط با پوشش‌های اضافی را جداگانه بیان کنید.
- موضوع اعلامیه فسخ دزدی دریایی کالا را به بیمه‌گزاران خود معرفی کنید.
- بیمه‌گران بدنه باید به طور دوره‌ای ارزش کشتی‌های تحت پوشش خود را بررسی تا از بیمه کردن کشتی‌های با ارزش بیشتر و یا کمتر از حد معمول احتراز کنند.

مشاوره‌های سریع و تخصصی در زمان اعلام باج‌خواهی را ارائه کنند. این کمک در شکل مذاکرات حرفه‌ای و پرداخت مبلغ باج به همراه کارمزدهای مربوطه، انتقال پول و سایر هزینه‌هاست و به عنوان یک قانون هیچگونه فرانشیزی برای آن لحاظ نمی‌شود.

یک مالک کشتی یا اجاره‌کننده که پوشش آدریایی و باج‌خواهی را تهیه می‌کند باید بیمه‌گر دریایی خود را از این موضوع مطلع کند. به این ترتیب بیمه‌گر دریایی خود را از خطر باج‌خواهی در امان می‌بیند. همچنین ذی‌نفعان کالا باید مشخص کنند که پوشش خاص آدریایی و باج‌خواهی وجود دارد یا خیر.

نکات حائز اهمیت

استفاده از مسیر آفریقای جنوبی با امید کاهش ریسک:

اگر چه کشتی‌های بزرگ و یا کشتی‌های قله‌بر با ارزش‌های نسبتاً کم در حال حاضر مسیر طولانی‌تر را لحاظ کرده و حدود ۶ هزار میل و هفته‌ها مسیر خود را دورتر می‌کنند، این اقدام هیچگونه صرفه‌جویی هزینه‌ای در پی نداشته و در عوض تبعات بزرگی را برای بیمه‌گر دریایی به همراه خواهد داشت. به طور مثال، خطر بیشتر به خاطر طول زمان و مسیر بیشتر، خطرات اضافی دیگر مانند توفان‌های سواحل شرقی آفریقا و هوای بد در جنوب آن. همچنین خطرات دزدی دریایی در سایر مناطق در مسیرهایی مانند سواحل غربی آفریقا همچنان وجود خواهد داشت.

بیمه کردن از طرق دیگر:

بیمه‌گران کالا نباید دزدی دریایی را از طرق دیگر تحت پوشش درآورند. مخصوصاً از طریق گسترش پوشش کلوزهای B و C به واسطه کلوز خسارات ناشی از اعمال بدخواهانه CL.266 1/8/82 وقتی که تعریف اقدامات بدخواهانه و دزدی دریایی وجود نداشته و حق بیمه اضافی لحاظ نمی‌شود.

حق بیمه اضافی بدون ارائه توضیحات لازم:

دزدی دریایی نباید به عنوان دلیل اصلی افزایش حق بیمه باشد چرا که در بیمه‌نامه استاندارد دریایی به عنوان یک خطر دریایی تحت پوشش می‌باشد. از طرف دیگر حق بیمه‌ها باید متناسب با همه خطراتی باشد که تحت پوشش قرار می‌گیرند. این موضوع وقتی که پوشش مورد دزدی دریایی ارائه می‌شود نیز صادق است. از آنجایی که این ریسک وزن بیشتری در این روزها پیدا کرده است، پوشش‌ها و محدودیت‌ها باید اول به طور شفاف و واضح تعریف و خطرات عمده و بارز مشخص شوند.

پیشنهادهای

- بیمه‌گزاران و ذی‌نفعان آنها نباید برای کنترل خطرات دزدی دریایی که توانایی آنها برای انجام یک تجارت پر منفعت را تحت تأثیر جدی قرار می‌دهد به دیگران اتکاء کنند. در عوض توصیه می‌شود نکات ذیل را مد نظر قرار دهند:
- از خود بپرسید: آیا مسیر ما به آن سمت تلاقی می‌کند؟ اگر بلی، چه مسیر و اقداماتی باید مورد نظر قرار گیرد؟ در صورت وجود هر گونه شک و یا نیازمندی‌های خاص، اول با بیمه‌گر دریایی خود مشورت کنید.
- بهترین شیوه‌های مدیریتی را به کار گیرید تا از خطرات دزدی دریایی در خلیج عدن و نزدیک سواحل سومالی برحذر باشید. اقدامات مشابهی در دیگر



PERSIAN GULF

Abu Musa

ادعای کهنه و تو خالی بازخوانی ابعاد حقوقی مالکیت ایران بر جزایر سه‌گانه در گفت‌وگو با پیروز مجتهدزاده

بین‌المللی درباره این جزایر عمل کند. اشاره به تعهدات بین‌المللی که در آنجا مورد بحث قرار گرفت اشاره به قراردادی بود که بین ایران و شارجه در ماه نوامبر سال ۱۹۷۱ زیر نظر وزارت خارجه بریتانیا امضاء شد. در آن هنگام امارات متحده عربی هنوز به وجود نیامده بود و سه روز بعد از آن تشکیل شد. وی ادامه داد: در این تاریخ همه امارات تحت قیمومیت بریتانیا بود. به این دلیل ایران با هوشیاری حقوقی تمام معتقد بود که این قرارداد که شاهد بر بازگشت این جزایر به ایران است باید زیر نظر بریتانیا و با شرکت فعال آن امضاء شود. وقتی امارات در بیانیه ۱۹۹۲ از ایران دعوت کرد که باید به تعهدات بین‌المللی‌اش عمل کند منظور تعهداتی بود که در این قرارداد پیش‌بینی شده است و ایران نه تنها این قرارداد را رعایت می‌کند؛ بلکه با تمام وجود از آن حمایت می‌کند؛ زیرا این قرارداد رسماً و قانوناً این جزایر را متعلق به ایران می‌داند.

این استاد دانشگاه گفت: این قرارداد همان سال در سازمان ملل ثبت شد و چهار کشور تندرو عربی آن موقع که شامل عراق، لیبی، الجزایر و یمن جنوبی می‌شد شکایتی را به سازمان ملل در شورای امنیت مطرح کردند. کویت و امارات متحده عربی هم در جلسه‌ای که شورای امنیت تشکیل داد شرکت

یک استاد دانشگاه با بیان اینکه ادعای امارات در مورد جزیره ابوموسی مضحک است، گفت: این ادعا از نظر حقوقی، تاریخی، جغرافیایی، سیاسی و ژئوپولیتیک جای هیچ توجیهی ندارد.

دکتر پیروز مجتهدزاده در گفت‌وگو با خبرنگار سیاسی - خارجی خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا) خاطرنشان کرد: مباحثی که امارات متحده عربی درباره ادعا نسبت به جزایر تنب و ابوموسی مطرح می‌کند، ادعاهایی کهنه، تو خالی و بی‌ارزش بیش نیست.

وی گفت: امارات در سال ۱۹۹۲ (حدود ۲۰ سال پیش) این ادعا را مطرح کرد و برای پیگیری آن در اکتبر همان سال با پخش بیانیه‌ای در مجمع عمومی سازمان ملل مدعی مالکیت این جزایر شد؛ حتی در همان بیانیه اولیه امارات با تناقض‌گویی‌های وحشتناک خود را محکوم کرد و ناحق بودن مباحثات را به توجه خانواده بشری رساند.

مجتهدزاده با بیان اینکه سایر بخش‌های امارات چنین ادعاهایی را مطرح نمی‌کنند و از این هفت شیخ‌نشین فقط خاندان آل نهیان ابوظبی است که این بحث را مطرح می‌کند، گفت: در آن زمان امارات ضمن اینکه اعلام کرد مالکیت تنب و ابوموسی با امارات است از ایران دعوت کرد به تعهدات



نتیجه این اعتراض نامه مفصل و مستند به اسناد حقوقی و تاریخی و جغرافیایی، پرونده شکایت اتحادیه عرب بسته شد و حتی دستور دادند در سایت این شورا نیز شکایت اتحادیه عرب حذف شود.

مجتهدزاده با بیان اینکه مواردی که امارات تلاش کرده ادعایش در مورد این جزایر را بین المللی کند بسیار زیاد است، تأکید کرد: قاطعانه می توان گفت در هیچ موردی امارات حتی نتوانسته است یک قدم به پیش بردارد، زیرا حرف و بحث شان کاملاً غیرقانونی است. امارات از ایران می خواهد به قراردادی متعهد باشد که حق حاکمیت ایران را بر جزایر تنب و ابوموسی تأیید می کند، آن وقت خود این قرارداد را در همان بیانیه نقض می کند و می گوید این جزایر متعلق به امارات است.

وی گفت: ما باید توجه داشته باشیم که در امواج جدید ایجاد جو سیاسی علیه ایران، امارات گام به گام همراه با عربستان سعودی و در مواردی قطر تلاش می کنند در جوسازی های محور آمریکا - اسرائیل علیه ایران با شرکت اتحادیه اروپا شرکت کنند. تاکتیک محور آمریکا - اسرائیل ایجاد جنجال علیه ایران برای اعمال فشار است تا با این فشار ایران را وادار کند در برابر خواست های به ناحق آمریکا - اسرائیل در مورد فعالیت های هسته ای سر فرود آورد. فراخواندن سفیر و جلوی مسابقات ورزشی را گرفتن جز خدمت به محور یاد شده معنی دیگری ندارد. من امیدوارم ما در ایران توجه داشته باشیم که البته ما برای روابط با شش عضو دیگر امارات متحده ارزش زیادی قائل هستیم ولی روابط با ابوظبی تحت حاکمیت خانواده آل نهیان برای ایران یک ریال هم ارزش ندارد.

این استاد دانشگاه گفت: باید توجه داشته باشیم این جنجال آفرینی ها فقط در خدمت آمریکا و اسرائیل و برای سنگین کردن فشار این محور علیه ایران

کردند. شورای امنیت پس از بررسی آن شکایت، واقعیتهای حقوقی و امنیتی در آن شکایت ندید و شکایت کشورهای عربی در مورد حاکمیت و مالکیت بر این جزایر را رد و پرونده اش را مختومه اعلام کرد. اما امروز نمی دانیم که امارات صحبت از مراجع بین المللی می کند منظورش کدام دادگاه و مراجع بین المللی و کدام حق است، کاملاً مشخص است که اظهارات خاندان آل نهیان در این زمینه به کلی نامربوط است.

وی توضیح داد: امارات متحده عربی از آن زمان تلاش کرد موضوع این ادعا را جنبه بین المللی بدهد و در تمام این مراحل با شکست مواجه شد.

مجتهدزاده گفت: در مقطعی امارات با دادن پول های گزاف به سیاستمداران اروپایی و آمریکایی آنها را وادار کرد در بیانیه های مشترک با ابوظبی تأیید کنند که این جزایر متعلق به امارات است. فقط یک مورد این گونه در این مورد رخ داد که آن هم بیانیه ای بود که در کمیسیون مشترک شورای همکاری خلیج فارس و اتحادیه اروپا مطرح شد که متأسفانه دولت وقت در این زمینه بسیار کوتاهی کرد و اعتراضی نکرد. البته من اعتراضات تندى را خطاب به مسئول روابط خارجی اتحادیه اروپا مطرح کردم و اتحادیه اروپا آن بیانیه را پس گرفت. در مقطعی دیگر امارات در سال ۲۰۰۸ اتحادیه عرب را وادار کرد که در این زمینه شکایتی را به شورای امنیت سازمان ملل مطرح و اعلام کند که ایران این جزایر را اشغال کرده است که متأسفانه وزیر خارجه پیشین ایران نیز در آن جلسه شرکت کرد.

دکتر مجتهدزاده اظهار کرد: خودم را ناچار دیدم که نامه اعتراض آمیز مفصلی به دبیرکل سازمان ملل بنویسم و در بحث حقوقی، تاریخی، جغرافیایی مفصلی که ترجمه متن فارسی آن در ایران از سوی خبرگزاری ایسنا منتشر شد، به بررسی مستند حاکمیت ایران از نظر تاریخی و حقوقی بر این جزایر بپردازم. در

شکل گرفته است.

وی گفت: وقتی که طالبان در افغانستان به کمک عربستان، پاکستان، امارات و CIA آمریکا تشکیل شد، به امارات انتقاد شد که این یک گروه تروریستی است؛ چرا به آنها کمک می‌کنید. وزیر خارجه امارات گفت چون ما می‌دانیم طالبان برای ایران زحمت ایجاد خواهد کرد، هر جا آتشی علیه ایران باشد در آن نفت می‌ریزیم. همان طور که در حال حاضر در این مورد نیز این اقدام را شاهدیم.

مجتهدزاده در ادامه گفت‌وگوی خود با ایسنا، در مورد حاکمیت ایران بر بخش نیمه شمالی ابوموسی و حاکمیت امارات بر بخش جنوبی این جزیره گفت: در تفاهم‌نامه ۶ ماده‌ای نوامبر ۱۹۷۱ آمده است که پرچم ایران در نیمه شمالی جزیره ابوموسی به اهتزاز در خواهد آمد و نیروهای نظامی ایران در آنجا مستقر خواهند شد. پرچم شارجه نیز بر فراز قرارگاه پلیس شارجه در روستای بوموسی در اهتزاز خواهد بود که به این معنی است روستای بوموسی در حاکمیت شارجه خواهد بود و بقیه متعلق به ایران خواهد بود. منابع ناوارد این مورد را متأسفانه به صورت "اداره مشترک" این جزیره عنوان داده‌اند، در صورتی که این گونه نیست؛ بلکه جزیره از نظر مدیریت استراتژیک تماماً در اختیار ایران است. ایران قبول کرد تابعیت مردم روستای بوموسی با شارجه خواهد بود و رفت و آمد آنها به شارجه ایرادی ندارد. همان زمان وزارت خارجه ایران بیانیه‌ای رسمی صادر کرد که ضمیمه این قرارداد است که می‌گوید فعلاً این قرارداد را قبول می‌کنیم اما حق خود را حفظ خواهیم کرد که هر زمان شرایط استراتژیک ایجاب کند تمامی جزیره را در اختیار خواهیم گرفت. اما سیاست ایران از آن تاریخ تاکنون این گونه بوده است که این اقدام را انجام ندهد.

وی گفت: ایران هیچ زمان با شارجه مسئله‌ای نداشته است و امارت همواره از بهترین دوستان ایران بوده است و ایران تا جایی که توانسته به شارجه کمک کرده است. در حال حاضر نیز شارجه در ادعاهای امارات متحده عربی شرکت ندارد و حکومت غیرقانونی آل‌نهیان بر اتحادیه امارت دست به این اقدامات می‌زند زیرا در قانون اساسی امارات پیش‌بینی شده است که ریاست اتحادیه

دوره‌ای خواهد بود. این اتحادیه هفت شیخ‌نشین دارد که هر پنج سال یکی از آنها باید به ریاست اتحادیه برسد، اما شیخ آل‌نهیان ابوظبی در بیش از ۴۰ سال گذشته این مسند را غصب کرده و طبق همان قانون اساسی پیش‌بینی شده بود که به هنگام درگذشت رئیس وقت اتحادیه امارات عربی نایب رئیس به ریاست می‌رسد. نایب رئیس زمان مرگ شیخ زاید که رئیس قبلی امارات بود، شیخ دبی بود. اما خاندان آل‌نهیان آن پست را نیز غصب کردند و ولیعهد ابوظبی را به عنوان رئیس اتحادیه امارات منصوب کردند و پس از آن بر اساس همان قانون اساسی وقتی که بحث مسائل سرزمینی مطرح می‌شود، از آنجا که اتحادیه امارات زمانی می‌تواند وارد شود که شیخ‌نشینی مربوطه تفویض اختیار کند یعنی در مورد ابوموسی شیخ‌نشین شارجه باید به رئیس امارات اختیار می‌داد. در سال ۱۹۹۲ که شورای شیوخ به مناسبت طرح چنین ادعا تشکیل شد، وقتی شیخ زاید رئیس اتحادیه امارات متحده عربی از شیخ شارجه خواست که به او در مورد پیگیری ادعا نسبت به جزیره ابوموسی تفویض اختیار کند، شیخ شارجه به رئیس امارات در آن جلسه گفت چنین کاری نخواهد کرد چون به قرارداد خود با ایران متعهد است و مشکلی با ایران ندارد و جلسه را ترک کرد. پس از آن رئیس امارات دست به اقدام غیرقانونی دیگری زد و بدون داشتن تفویض اختیار از شارجه چنین اظهاراتی را مطرح میکند و مشخص نیست با چنین وضع حقوقی چگونه چنین ادعاهایی را مطرح می‌کنند که اگر دادگاه هر روستایی تشکیل شود در همان روز اول این ادعا محکوم خواهد شد و امروز سخن از مراجع بین‌المللی و دادگاه معنا ندارد. اگر واقعاً روزی ایران قبول کند که با آنها به دادگاه بین‌المللی مراجعه کند که مقررات بین‌المللی نیز تصریح می‌کند که در دعوی سرزمینی باید دو طرف با توافق به دادگاه بروند که ایران هرگز چنین اقدامی را انجام نخواهد داد زیرا ایران مسئله‌ای ندارد. اما اگر قبول کند قطعاً می‌گوییم همان روز اول امارات محکوم و از دادگاه اخراج خواهد شد؛ زیرا به هیچ وجه این بحث‌هایش پایه حقوقی ندارد.

منبع: خبرگزاری ایسنا



بیمه ناوگان دریایی ابزار تحریمی غرب علیه ایران

بازیگران دنیای محرمانه بیمه اتکایی

رویتز طی گزارشی مدعی شد بیمه ناوگان دریایی مؤثرترین تحریم مورد استفاده غرب علیه ایران است. به گفته این خبرگزاری بیمه ناوگان دریایی مؤثرترین تحریم مورد استفاده غرب علیه ایران در ۱۷ سال اخیر بوده است. بر اساس این گزارش توقف واردات نفت ایران از سوی اتحادیه اروپا از ابتدای ژوئیه، بیمه‌گران اتحادیه اروپا را از پوشش صادرات نفت ایران در هر جای جهان منع می‌کند. با در نظر گرفتن این موضوع که ۹۰ درصد بیمه نفتکش‌های جهان در غرب واقع شده است، دنیای محرمانه بیمه اتکایی و مسئولیت پوشش بیمه‌ای یک سلاح قدرتمند به حساب می‌آید. ایران دومین تولیدکننده نفت اوپک، بیشترین صادرات ۲/۲ میلیون بشکه در روز خود را به آسیا و دیگر خریداران اصلی مانند هند، چین، ژاپن و کره جنوبی صادر می‌کند. این خریداران مجبور هستند که راهی برای جایگزینی پوشش بیمه‌ای غرب برای محموله‌های بزرگ نفتی در مسیر ایران به پالایشگاه‌های آسیایی بیابند. این امر می‌تواند به صادرات نفت ایران به ویژه به بازارهای کلیدی مانند ژاپن ضربه وارد کند. قیمت نفت در جهان در اثر نگرانی از اختلال در عرضه نفت از سوی ایران حدود ۲۰ درصد افزایش یافت و به بیش از ۱۰۰ دلار در هر بشکه از ماه اکتبر رسید.

یکی از خریداران ژاپنی نفت ایران گفت: بیمه تنگنایی است که اگر حل نشود ما مدت زیادی قادر به حمل نفت نخواهیم بود. بر اساس این گزارش، اکثر بیمه‌کنندگان ناوگان دریایی پوشش بیمه‌ای خود را یکی کرده و زمانی که این پوشش به هشت میلیون دلار رسید از بازار بیمه اتکایی استفاده می‌کنند. یک نفتکش بسیار بزرگ که حدود دو میلیون بشکه نفت حمل می‌کند، در برابر صدمات کارکنان و دادخواست‌های ایجاد آلودگی یک میلیارد دلار بیمه می‌شود. ویویان هو رئیس سازمان بیمه ناوگان دریایی در فدراسیون بیمه‌گران هنگ‌کنگ گفت: در چین و روسیه بازیگران اصلی هنوز به پشتیبانی بیمه اتکایی نیاز دارند. این پشتیبانی اصلی بیمه اتکایی و بازیگران اصلی همیشه از اروپا هستند. هر چه به پایان مهلت تعیین شده نزدیک می‌شویم، فرستنده‌ها از خود می‌پرسند که آیا دولت‌ها هزینه‌های پاک‌سازی هر گونه نشت نفت را ضمانت می‌کنند. دیگران نیز در حال بررسی قوانین محلی برای استفاده از محموله‌های نفتکش‌های ایرانی بیمه شده توسط ایران هستند.

ژاپن و کره جنوبی در حال مذاکره برای دریافت معافیت از تحریم‌ها علیه ایران هستند اما مدیران کشتیرانی معتقدند که احتمال یک تحریم کامل وجود دارد. مقامات اتحادیه اروپا در نیمه ماه مه درباره این موضوع با یکدیگر ملاقات می‌کنند. یک کارگزار بیمه کشتی در انگلیس گفت: هیچ راه حل واضحی پس از اجرای تحریم‌ها وجود ندارد. یک منبع آگاه صنعتی گفت: بیمه‌گران ژاپنی هشدار دادند که تنها یک تانکر را در زمان حمل نفت ایران در خلیج فارس بیمه خواهند کرد.

منبع: تین نیوز



طراحی، تخمین و کاهش قیمت تمام‌شده ساخت کشتی چالش‌های عقد یک قرارداد

خسرو مهبین‌روستا

کارخانه قبل از تکمیل نقشه‌های طراحی تفصیلی نباید نسبت به عقد قرارداد با مالک یا خریدار کشتی اقدام کند. فقدان نقشه‌های تفصیلی به آن معنی است که مالک هنوز آنچه را که خریدارش است موشکافی و سنجش نکرده است. این امر تا آنجا پیش می‌رود که به تدریج و در حین ساخت متوجه هندسه کار و شکل نهایی اتاق‌ها و موتورخانه و بالاخره مدل نهایی شناور خود می‌شود؛ در حالی که برخی قسمت‌ها چندان و به هر دلیل مورد پسند وی قرار نمی‌گیرد. در این مقاله با نگاهی دقیق بر جزئیات مراحل یک طراحی مناسب، اثر آن بر تعیین هزینه تمام‌شده ساخت کشتی بررسی، روش‌های کلی تخمین هزینه ساخت عنوان و در نهایت با بررسی فاکتورهای مؤثر بر تأخیرات، پیشنهادهایی برای کاهش قیمت تمام‌شده ارائه می‌شود.

عقد قرارداد خام بدون تعیین تکلیف نقشه‌های اجرایی تنها مختص کارخانه‌ها و کارگاه‌های داخلی نیست. به عنوان مثال در بسیاری موارد در نیروی دریایی آمریکا قراردادهایی امضاء می‌شوند در حالی که هنوز طراحی تفصیلی (Design Detailed) تکمیل نشده است. دلیل این امر آن است که طراحی تفصیلی به همراه تخمین هزینه جزییات ساخت، بسیار گران و وقت‌گیر است. این امر منجر به چالش و احتیاط فراوان بین فروشنده و خریدار خواهد شد؛ خریدار از این لحاظ که حق دارد و نمی‌خواهد بیشتر از هزینه توافق شده مبلغی بپردازد و فروشنده (سازنده) از این لحاظ که نمی‌خواهد متحمل هزینه‌های گزاف‌تر به دلیل شفاف نبودن جزییات کار شود.

از آنجا که کشتی‌سازان می‌دانند به دلیل تغییرات نقشه ساخت در طول پروژه، قراردادهای تبصره‌ها و افزایش هزینه همراه خواهند شد لذا در حین انجام مناقصه، قیمت خود را کمتر اعلام می‌کنند. قرارداد را برنده می‌شوند و با قیمت بالاتری به مشتری برمی‌گردانند. از این مفهوم در شرکت‌های داخلی با عنوان "زخمی کردن پروژه" یاد می‌شود. مهم، گرفتن پروژه است، چگونگی انجام آن یا پتانسیل ساخت آن ایجاد خواهد شد. برخی این امر را نوعی بازاریابی هوشمندانه نیز قلمداد می‌کنند. با این وصف، یک مالک خبره، باید به نکته‌های ویژه و ظریف دقت داشته باشد.

نگاهی به وضعیت کشتی‌سازان داخلی

در زمینه ساخت شناورهای کوچک، قراردادهای ساخت کشتی در ایران بسیار سنتی و ابتدایی منعقد می‌شود. مالکان اغلب بدون در نظر گرفتن سطح فناوری و نیروی کار حرفه‌ای کارگاه یا کارخانه به چنین امری تن می‌دهند. مفاهیم حقوقی و تعهدات مابین سازنده و مشتری بسیار سست و کم‌رنگ است و قابل پیگیری نیست. این در حالی است که فناوری‌های ساخت در دنیای کشتی‌سازان غرب و شرق عمری بین سه تا پنج سال دارند. یعنی از آغاز به کارگیری یک فناوری جدید در ساخت کشتی تا زمانی که آن فناوری به کنار گذاشته شود یا بازار استفاده از آن اشباع شده باشد حداکثر پنج سال می‌گذرد. در ایران، قراردادهای معمولاً شفاف نیستند و کمی بعد از آغاز ساخت، چالش‌هایی را بین مالکان و سازندگان فراهم می‌کند. نقطه آغاز این چالش‌ها، متن قرارداد می‌باشد که اغلب مبهم، کلی و ناقص است. در نقشه‌های اجرایی یا تفسیری چنانچه به پیوست قرارداد باشد - که در ۹۰ درصد موارد وجود ندارد - خواسته‌های مالک ارضاء نمی‌شود. پس از آنکه این نقشه‌ها در کارگاه تولید، اجرا می‌شوند، مالک، شکل هندسی کار تمام شده را مشاهده می‌کند و چنانچه مطابق با خواسته وی نباشد، به یک چالش تبدیل می‌شود. ممکن است مالک بر سر نحوه برش‌ها، نحوه اتصال پانل‌ها و میز کاری که برای تراز ساخته شدن شناور استفاده می‌شود نظرات به حق اما خارج از چارچوب تعهدات در قرارداد داشته باشد.

در شرکت‌ها، روش و دستورالعمل معینی برای تخمین هزینه‌های ساخت وجود ندارد. به دلیل تازه‌کار بودن کارگاه‌ها و کارخانه‌ها، مالکان برای کاهش هزینه‌ها وارد کار می‌شوند و به تدریج، کشتی‌ساز می‌شوند! در عمل قراردادهای به صورت صفر تا ۱۰۰ منعقد نمی‌شوند بلکه به صورت مجزا و اغلب برای امور پیمانکاری ساخت بدنه، تأسیسات لوله‌کشی، برق، نصب تجهیزات و ماشین‌آلات مختلف، دکوراسیون و رنگ‌آمیزی تفکیک می‌شوند. از این بدتر آنکه قبل از شروع ساخت، برخی مالکان از کشتی‌سازان زمین اجاره می‌کنند، برق می‌خرند و مجوز می‌گیرند. به این ترتیب جایگاه کارخانه یا کارگاه کشتی‌سازی تا حد نگاه معاملات ملکی پایین می‌آید.

اینکه این مجوزها چگونه صادر می‌شوند و آیا کارخانه یا کارگاه اساساً دارای قابلیت حداقل نظارتی برای کنترل ساخت قسمت‌های مختلف کشتی را دارد جای بسی تأمل است. فقدان حداقل تجهیزات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری در کارخانه سبب می‌شود که به راحتی چنین قراردادهایی برای ساخت کشتی منعقد شود. عیاری برای رتبه‌بندی کارگاه‌ها و کارخانه‌ها وجود ندارد. یعنی محدود مشتریان یا مالکان داخلی تنها بر اساس شنیده‌ها و روایت‌ها و بازدیدهایی که

□ قراردادهای ساخت کشتی در ایران در زمینه ساخت شناورهای کوچک، بسیار سنتی و ابتدایی منعقد می‌شود. مالکان اغلب بدون در نظر گرفتن سطح فناوری و نیروی کار حرفه‌ای کارگاه یا کارخانه به چنین امری تن می‌دهند.

□ روش و دستورالعمل معینی در شرکت‌ها، برای تخمین هزینه‌های ساخت وجود ندارد.

□ کشتی‌سازان می‌دانند در مدت اجرای پروژه با افزایش هزینه‌ها و تبصره‌ها مواجه خواهند شد به همین جهت قیمت را در زمان برگزاری مناقصه کمتر اعلام می‌کنند.

از کارخانه‌ها داشته باشند نسبت به ساخت یا تعمیرات تصمیم‌گیری می‌کنند. نقش سازمان بنادر و دریانوردی بسیار کم‌رنگ است و وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز اشرافی بر ماهیت موضوع ساخت و تعمیرات و حداقل سازوکارها برای رتبه‌بندی شرکت‌ها ندارد. در نتیجه می‌توان گفت کارگاه‌ها و کارخانه‌ها به امان خدا رها شده‌اند.

عوامل مؤثر در تأخیرات پروژه

بنابر دلایل مختلف و از جمله کاهش هزینه‌های بالاسری، نیاز است تا مراحل طراحی پیش از عقد قرارداد ساخت به طور کامل صورت گیرد. مالک یا شرکت کشتیرانی باید طی جلسات متعدد به خوبی از جزییات ساخت کشتی با خبر شوند تا تغییرات در حین ساخت به حداقل برسد. این مهم تا آنجا اهمیت دارد که به باور اغلب مدیران صنایع کشتی‌سازی بعد از منابع مالی و انسانی، نکته کلیدی و اساسی در افزایش زمان ساخت قلمداد می‌شود. در زیر به برخی نکته‌های دیگر اشاره می‌شود:

- ۱- فقدان و کمبود نیروی متخصص و حرفه‌ای؛
- ۲- تأخیر در تحویل تجهیزات و مواد؛
- ۳- کیفیت نامناسب ساخت به دلیل نبود نظارت لازم بر روی نقشه‌های اجرایی و در نتیجه دوباره‌کاری‌ها در ساخت و نصب؛
- ۴- کیفیت نامناسب ساخت به دلیل نبود نظارت لازم در ساخت و نصب به هنگام اجرا؛
- ۵- اضافه‌کاری ناهمگون پرسنل، خستگی‌های جسمی و روانی و عوارض مربوط؛
- ۶- ضعف پشتیبانی و تدارکات پروژه به دلیل فرسودگی تجهیزات و ماشین‌آلات یا فقدان آنها و یا نبود نگهداری و تعمیرات مناسب کارگاهی؛
- ۷- تغییرات بنیادین در نوع و تعداد شرکت‌های تأمین‌کننده تجهیزات و قطعات یدکی. توضیح آنکه در شرایط خاص فعلی و در مقیاس ملی، این امر بسیار حیاتی و ضروری شده است. بعد از جنگ سرد، کاهش متوالی تعداد کشتی‌های ساخته شده منجر به کاهش انعطاف‌پذیری و محدودیت در ساخت کشتی‌های جدید شده بود. این تغییرات منجر به یک‌تازی شرکت‌ها و کارگاه‌های جانبی و در نتیجه افزایش هزینه خرید محصولات و قطعات یدکی کشتی‌ها می‌شد؛ چرا که رقابت از میان رفته بود. در نمونه‌هایی بیشتر از ۷۵ درصد از تجهیزات یک شناور تنها از یک شرکت تأمین شده بود. این مهم در مقایسه با کشور ایران قابل توجه می‌نماید. نمایندگی‌های تولیدکننده و ارائه خدمات به کشتی‌ها در داخل ایران جایگاهی ندارند و شرکت‌های تأمین‌کننده نیز اغلب از بازار دبی یا ترکیه به خرید اجناس خود اقدام می‌کنند. واردات اغلب به صورت انحصاری و تک‌بعدی است و واردکنندگان نیز در بیش از ۹۹ درصد از موارد دارای علم، تخصص و آگاهی از حرفه خود نیستند. اتکاء کشتی‌سازان داخلی به این واردکنندگان خود دلیل جالبی است که صنعت کشتی‌سازی ولو در ساخت شناورهای کوچک در ایران عقیم‌تر از چیزی است که تصور می‌شود.

۸- به وفور مشاهده می‌شود که شرکت کشتی‌ساز یا کارگاه تولیدی شناور توان ارزیابی هزینه، واردات، توان فنی لازم از ارکان ساخت کشتی و تیم نظارتی و فنی و مهندسی لازم را ندارد. همان‌طور که گفته شد این مهم سبب می‌شود که به طور ناخودآگاه خسارت‌های پی‌درپی به مالکان وارد شود و در نتیجه مالکان خود به فکر تأمین تجهیزات، نصب و حتی ساخت شناور با کرایه کردن محل کشتی‌سازی شوند. چیزی که حداقل در منطقه خوزستان بسیار شایع است و حاکی از وضعیت نامناسب کارگاه‌های ساخت شناور است.

۹- مثال‌هایی وجود دارند که چگونه ارتقاء نظام تولید اثر معکوس در زمان و کیفیت ساخت داشته است. در چنین مواردی کارگران و تکنیسین‌ها به دلیل ناآشنایی و سعی و خطای اولیه در استفاده از سازوکارهای جدید تولید، سبب تأخیرات قابل ملاحظه در تکمیل ساخت شناور شده‌اند. در این موارد بومی‌سازی و ارتقاء تدریجی روند تولید بسیار مهم است به گونه‌ای که تخصص و شیوه اجرایی یک کارخانه نباید به سرعت تحت تأثیر ماشین‌آلات و روش‌های جدید تولید قرار گیرد. در این موارد از آنجا که کارگران به مدت زمان مناسبی برای یادگیری سازوکار جدید تولید نیاز دارند، تغییرات باید به آرامی صورت گیرد. یک مثال از این‌مورد کارخانه کشتی‌سازی فیادلفیا

□ مفاهیم حقوقی و تعهدات مابین سازنده و مشتری بسیار سست و کم‌رنگ و قابل پیگیری نیست.

□ با تخمین دقیق هزینه ساخت کشتی طراحان به خوبی از مزایا و معایب طرح آگاه می‌شوند و می‌توانند با بررسی اقتصادی طرح خود در نهایت باعث کاهش هزینه ساخت کشتی شوند.



(Philadelphia Kvaerner Masa Yard)

است که تغییرات اساسی در تجهیزات سبب افزایش هزینه ساخت کشتی‌ها شده بود چرا که کارگران برای کار با آنها، آموزش ندیده بودند. ۱۰- شرایط بی‌ثبات تأمین برق، خطوط مخابراتی و انرژی، به عنوان مثال سرقت کابل تلفن و برق در منطقه حفار شرقی از خرمشهر سبب شده است تا کارخانه‌ای تا مدت ۶ ماه فاقد خطوط ارتباطی باشد.

۱۱- تخمین هزینه نادرست از ساخت کشتی، تأمین نشدن به موقع منابع مالی و یا تخصیص نادرست آن برای مصارفی غیر از ساخت کشتی. ۱۲- تغییرات در نقشه به دلیل تغییر درخواست مالک و یا ابتدایی بودن طراحی‌های انجام شده سبب ایجاد هزینه‌های بالاسری و افزایش قابل ملاحظه در زمان تکمیل ساخت است.

در توضیح بند ۱۱ بالا باید گفت تحلیل کاهش یا افزایش هزینه ساخت به دلیل تغییرات اعمال شده در حین ساخت کار ساده‌ای نیست و بسیار زمان‌بر است. به عنوان مثال، در یک کارخانه کشتی‌سازی، بنابر درخواست مالک، ارزیابی طراحان آن بود که دو فوت کاهش در عرض کشتی، باعث کاهش قیمت تمام شده خواهد شد؛ اما در عمل، هزینه‌ها بالاتر رفت و مشکلات عدیده‌ای به وجود آمد تا جایی که برانکاردها در کریدورهای باریک دو فوتی ثابت نمی‌شدند.

وقتی ساخت کشتی به درازا می‌کشد کارخانه و یا دولت مجبور است بودجه بیشتری برای تکمیل ساخت در نظر بگیرد. تمام سعی شرکت‌های کشتی‌سازی آن است که ساخت شناور را بر اساس نفرساعت کار کاهش دهند تا هزینه‌های بالاسری کمتری پرداخت کنند.

هزینه‌های بالاسری

اغلب هزینه‌های بالاسری به دلیل تأخیرات روی می‌دهد. درک این اصل بسیار مهم است. یعنی تمام سعی و توان مجموعه کارخانه باید بر این اصل باشد تا هر چه زودتر و حتی زودتر از موعد قرارداد، کار به پایان برسد حتی اگر ساعات کار

پرسنل افزایش یابد. تجربه شرکت‌های پیش‌تاز در صنعت کشتی‌سازی نشان داده است که:

۱- هزینه کردن برای به کارگیری نیروی بیشتر و خبره‌تر برای تکمیل زودتر پروژه، منافع بیشتری در پی دارد.

۲- تخمین مواد برای خرید اغلب بدون در نظر گرفتن ریزه کاری‌ها، پرت‌ها و مسائل فنی کلیدی است و لذا پیشنهاد می‌شود همیشه ۱۵ تا ۲۰ درصد بیشتر از حد تخمین شده، کالا خریداری شود، ضمن آنکه از خرید بیشتر در درازمدت می‌توان سود بهتری عاید کارخانه کرد، اما نه به قیمت رسوب کردن و انبارداری مواد.

۳- معمولاً برای کسب پروژه، قیمت ساخت پایین‌تر داده می‌شود و سپس با وارد کردن اقلام و مواردی به فهرست ساخت، هزینه واقعی و چه بسا بیشتر از مالک اخذ می‌شود. چیزی که اگر مالک پیشاپیش متوجه باشد، به گونه دیگری اقدام خواهد کرد. تورم داخلی و خارجی در تخمین هزینه بسیار مهم است و باید در قرارداد لحاظ شود.

۴- فقدان رقابت میان تأمین‌کنندگان و فروشندگان کالا عامل مهم دیگری در انحصاری بودن فروش و در نتیجه افزایش قیمت خرید است.

۵- تورم عامل مهمی در افزایش هزینه‌های بالاسری است. اصلح است که قبل از ساخت بدنه، مجموعه تجهیزات شناور در کارخانه موجود باشد. در کارگاه‌های داخلی درست عکس این حالت رخ می‌دهد.

چگونه می‌توان از بروز هزینه‌های بالاسری و تأخیرات در ساخت کشتی‌ها کاست؟ تخمین دقیق هزینه ساخت کشتی و بهینه‌سازی طراحی یکی از پاسخ‌های اصلی است.

تخمین هزینه ساخت کشتی و رابطه آن با طراحی

با تخمین دقیق هزینه ساخت کشتی طراحان به خوبی از مزایا و معایب طرح خود آگاه می‌شوند و می‌توانند با بررسی اقتصادی طرح خود در نهایت باعث کاهش هزینه ساخت کشتی شوند.

ماهیت ساخت کشتی چنان است که برای زبده‌ترین و با تجربه‌ترین گروه‌ها و کارشناسان، تخمین دقیق ساخت کشتی امری پیچیده است. همچنین با تعیین دقیق عوامل اصلی و کلیدی در ساخت، شرکت سازنده می‌تواند براساس موضوعات و عناوین مطرح در قرارداد (تعهدات کارخانه یا سازنده) به صورت شفاف‌تر، نسبت به کاهش هزینه‌های خود اقدامات مؤثرتری انجام دهد. به

صورت سستی وزن شناور ملاکی برای تعیین قیمت قرارداد بوده است. این مهم امروزه دیگر کاربری چندانی ندارد چرا که وزن تنها عامل مؤثر نیست.

هزینه ساخت کشتی مجموعه‌ای از هزینه نیروی کارگری، خرید مواد و تجهیزات و هزینه‌های بالاسری است. قیمت نهایی شامل قیمت تمام‌شده ساخت، سود کارخانه کشتی‌سازی، عوارض و تورم است (مالیات و عوارض مالیاتی).

به دلیل ماهیت خاص صنعت کشتی‌سازی و تغییرات فوق‌العاده بین پروژه‌های متفاوت، لازم است تا تخمین هزینه درستی از ساخت داشته باشیم. پیچیدگی و هزینه زیاد انجام طراحی تفصیلی و صرف زمان زیاد مابین انجام طراحی مقدماتی (Preliminary Design) تا طراحی تفصیلی، عوامل اساسی در میزان انعطاف‌پذیری قرارداد کارخانه با مشتریان یا مالکان هستند. این انعطاف‌پذیری که ذات کار است و فقدان شفافیت لازم در قرارداد، علت اساسی افزایش پیشنهاد تغییرات در طراحی و رشد قیمت تمام‌شده ساخت کشتی است.

همان گونه که گفته شد در اغلب موارد قرارداد ساخت کشتی امضاء می‌شود در حالی که هنوز نقشه‌های اجرایی تکمیل نشده‌اند. یک دلیل آن این است که تهیه نقشه‌های کامل اجرایی برای تخمین درست از هزینه‌های ریز ساخت، کاری بسیار پر هزینه و زمان‌بر است. بنابراین کشتی‌سازان بر مبنای هزینه‌هایی بالاسری اقدام به عقد قرارداد می‌کنند. این امر می‌تواند ریسک بزرگی برای مالکان و کشتی‌سازان در بر داشته باشد.

پیچیدگی و هزینه زیاد طراحی تفصیلی و طول مدت زیاد بین طراحی مقدماتی تا طراحی نهایی معمولاً منجر به عقد قرارداد بدون قطعی شدن نقشه‌های اجرایی است. بنابراین در طول ساخت کشتی، امکان اعمال سلیقه و تغییرات طرح بسیار پیش می‌آید و در نتیجه بر قیمت نهایی تأثیر می‌گذارد.

کارخانه‌های کشتی‌سازی برای تخمین هزینه، معمولاً ساخت کشتی را به

قسمت‌های متعددی نظیر ساخت بدنه، نصب تجهیزات و متعلقات روی بدنه بیرونی، نصب ماشین‌آلات، تأسیسات لوله‌کشی و برقی تقسیم‌بندی می‌کنند. ساخت بدنه با در نظر گرفتن قیمت مواد و وزن شناور قیمت‌گذاری می‌شود. در سیستم‌های پیشرفته‌تر، قسمت‌های بدنه را جدا می‌کنند و براساس پیچیدگی هر قسمت، قیمت مجزایی را در نظر می‌گیرند. قطعات و تجهیزات اصلی معمولاً از طرف فروشندگان قیمت‌گذاری می‌شود. نصب سایر تجهیزات و متعلقات روی بدنه نیز بر اساس داده‌های محلی و استعلام از تولیدکنندگان یا قطعه‌کاران قیمت‌گذاری می‌شود.

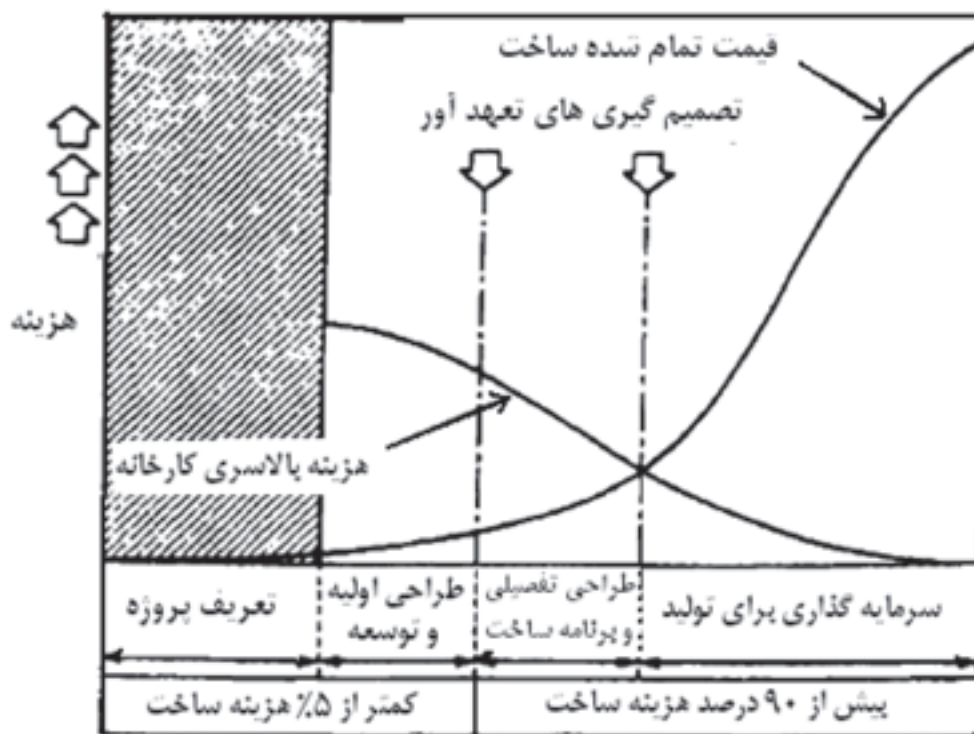
تخمین هزینه در تمامی مراحل توسعه طراحی ضروری است. تخمین هزینه مناسب و دقیق در آغاز مذاکرات برای عقد قرارداد و براساس پیشنهادها می‌تواند متفاوت طراحی، نشان‌دهنده قوت و قدرت کارخانه کشتی‌سازی است. روش‌های مختلف تخمین هزینه به سه دسته در مراحل مختلف طراحی طبقه‌بندی می‌شوند:

طراحی کلی (Concept Design)؛

طراحی مقدماتی (Preliminary Design)؛

طراحی تفصیلی و نهایی (Detailed Contract Design).

در نمودار (۱) مشاهده می‌شود که چگونه تحلیل و ارزیابی هزینه در مراحل آغازین طراحی دارای بیشترین تأثیر با کمترین هزینه است (در مقایسه با هزینه ساخت). هر چه پروژه شفاف‌تر و دقیق‌تر تعریف شده باشد، هزینه بالاسری کارخانه کاهش می‌یابد. این نمودار به ویژه در مورد ظهور فناوری‌های پیشرفته در طراحی (اعمال تغییرات وابسته به فناوری‌ها در طراحی) صادق است. بهترین نتیجه زمانی است که عوامل وابسته به این فناوری‌ها در مرحله آغاز طراحی در نظر گرفته شود. اعمال این فناوری‌ها در مراحل بعدی طراحی، توأمان باعث افزایش هزینه‌های کارگری و هزینه تغییرات خواهد شد.



نمودار ۱: هزینه تغییرات طراحی

ساخت به وجود می‌آید.

در روش تخمین پارامتری، پارامترهای طراحی نظیر اندازه کشتی، وزن، قدرت موتورها و... ملاک محاسبه هستند.

چنین تحلیلهایی با استفاده از روابط ریاضی بین داده‌های ورودی و قیمت صورت می‌گیرد؛ یعنی قیمت تابعی از وزن شناور خواهد بود (تحلیل رگرسیون). کسانی که با این روش هزینه را تخمین می‌زنند باید به حد کافی دانش آموخته باشند تا بدانند در کدام قسمت نیاز به فاکتور تعدیل است و این فاکتورها چه باید باشند.

روش‌های برون‌یابی تنها در صورتی قابل استفاده است که فهرست هزینه‌ها در پروژه‌های مشابه در ساخت شناورها موجود باشد تا با لحاظ تورم، قیمت تمام‌شده را بتوان به روز کرد. دقت این روش تابعی از مدت زمان برون‌یابی و قابلیت اعتماد به عواملی است که ملاک برون‌یابی قرار می‌گیرند. این روش تنها وقتی باید گزینش شود که پروژه یک چنین سطح تعریف مشخصی داشته باشد. در صورت استفاده از فناوری‌های نوین، کاربرد چنین روشی بسیار دشوار است. ایده‌پردازی و اظهارنظر کارشناسان می‌تواند بسیار مؤثر باشد اما می‌تواند گمراه‌کننده نیز باشد. شغل و حرفه شخص یا گروه ارزیاب هزینه بسیار مهم است. طراحان، سازندگان، کارخانه‌داران و تأمین‌کنندگان تجهیزات که معمولاً علاقمند به ساخت کشتی هستند رقم تخمین را کمتر برآورد می‌کنند؛ در حالی که دولتیان و شرکت‌های مشاور و ارزیاب وابسته به دلیل آنکه وقتی پروژه به هر دلیل نیازمند سرمایه‌گذاری بیشتر باشد نمی‌خواهند مورد بازرسی و پاسخگویی قرار گیرند، رقم را بالاتر تخمین می‌زنند و طرح‌ها را غیرقابل توجیه می‌دانند.

ارزش یک متخصص تخمین هزینه آن است که وی به درستی می‌داند از چه رابطه تخمین هزینه در چه شرایطی استفاده کند. از آنجا که هر رابطه تخمین هزینه به طور تجربی دارای فاکتورهای مشتقی است ضروری است تا اشخاصی از این روابط استفاده کنند که کاربرد آنها را به درستی می‌شناسند. این به خصوص در مواردی که در طراحی‌های جدید از فناوری‌های نوین استفاده می‌شود، اهمیت بیشتری دارد. همچنین نقطه‌نظرات کارشناسان برای چک کردن منطقی داده‌های استخراجی از معادلات پیچیده و مدرن رایانه‌ای بسیار کمک‌دهنده است.

در جدول (۱) چکیده‌ای از کارآمدی انواع روش‌های تخمین هزینه درج شده است.

در مرحله طراحی کلی، هدف از تخمین هزینه، دستیابی به یک حدود قیمتی است که چندان دقیق نیست اما تصویر کلی از هزینه‌ها را برای کارخانه و مشتری یا مالک مشخص می‌کند. در این مرحله، نوع و مأموریت کشتی تعریف و نیازمندی‌های کلی شناور مشخص می‌شود. هزینه تخمینی براساس عرف قیمت ساخت شناورها و مطالعات میدانی از پروژه‌های مشابه انجام می‌شود.

مرحله طراحی مقدماتی بسیار حساس و کلیدی است. در این مرحله تعیین روش و اعتبار تخمین هزینه واجب است؛ چرا که درست در همین مرحله است که گزینه "طراحی" در برابر سایر گزینه‌ها ملاک ارزیابی هزینه می‌شود. بنابراین برای یک شرکت یا گروه طراح بسیار مهم خواهد بود تا چگونگی اثرگذاری نحوه طراحی و نوع طراحی بر قیمت تمام شده ساخت را تعیین کنند. در این مرحله سبک و سنگین کردن طرح انجام و تصمیم‌های اساسی برای آینده طرح اتخاذ می‌شود.

این زمان، مرحله جالبی در طراحی است اما مرحله‌ای است که نیازمند تصمیم‌گیری‌های دقیق و فهم درست از هزینه انتخاب و اجرای طرح است. دو نکته اساسی در این مرحله وجود دارد:

الف: سرمایه‌گذاری اولیه برای ساخت کشتی چقدر است؟

ب: صرفه‌جویی خالص در هزینه‌های عملیاتی شناور در طول مدت عمر یک کشتی چقدر خواهد بود؟

انتخاب روش تخمین هزینه در مرحله طراحی مقدماتی به نوع پروژه بستگی دارد. اگر پروژه دارای تغییرات بنیادین نسبت به پروژه‌های پیشین است و در ساخت آن از فناوری‌های نوین، مواد ترکیبی و تجهیزات جدید استفاده شده است، در این صورت سختی انجام تخمین هزینه واقعی و قابل اعتماد توأمان در نظر خواهد بود. این به دلیل آن است که در این مرحله از چهار روش تخمین هزینه می‌توان استفاده کرد:

۱- مقایسه‌ای (Analogy)؛

۲- پارامتری و بر اساس متغیرها (Parametric)؛

۳- برون‌یابی (حدسی) (Extrapolation)؛

۴- اظهار نظر متخصصان (Expert Opinion)؛

روش مقایسه‌ای، قیاس مستقیم بین دو کار مشابه است. این روش در مرحله آغازین طراحی به کار می‌رود و شیوه‌ای سنتی است. عیب اصلی آن سعی و خطای تخمین به ویژه در قسمت‌هایی است که تغییراتی در تولید و ترکیب کار

روش تخمین هزینه	دقت	هزینه	زمان	قابلیت انعکاس تغییرات تولید	قابلیت انعکاس تغییرات طراحی
پارامتری	مناسب	پایین	سریع	نیاز به فاکتورهای دیگر است	نیاز به فاکتورهای دیگر است
مهندسی	پالا	خیلی زیاد	کند	مثبت	مثبت
مقایسه‌ای	مناسب / خوب	متوسط	متوسط	نیاز به فاکتورهای دیگر است	مثبت
برون‌یابی	مناسب	پایین	سریع	نیاز به فاکتورهای دیگر است	نیاز به فاکتورهای دیگر است
نظر متخصصان	مناسب / ضعیف	پایین	متوسط	محتمل است	محتمل است
کارایی محور	ناشناخته	پایین	سریع	نیاز به فاکتورهای دیگر است	محتمل است
استفاده مجدد / اندازه‌گیری	پالا	پایین / متوسط	سریع / متوسط	مثبت	مثبت

جدول ۱: کارکرد انواع روش‌های تخمین هزینه

آخرین مرحله طراحی قبل از آنکه پروژه اجرایی شود مرحله طراحی تفصیلی است. در این مرحله از یک روش مهندسی برای تعیین هزینه‌ها استفاده می‌شود. این مرحله بسیار زمان‌بر، گران و پردردسر است و بر مبنای محاسبه کار و مواد مورد نیاز از پایین به بالا در ساخت کشتی است. با این وجود دقیق‌ترین روش ارزیابی هزینه، همین روش است. اطلاعات مربوط به هزینه در این روش مبنای اساسی برای عقد قرارداد و تعیین قیمت ساخت کشتی است. آخرین فنی که می‌توان به کار برد، استفاده از مدل‌سازی مجدد است. در این روش به کمک طراحی تفصیلی دقیق، کشتی به مدل‌هایی متنوع تقسیم‌بندی می‌شود.

برای ارائه یک تخمین هزینه مناسب‌تر لازم است موارد دیگری نیز در نظر گرفته شوند:

۱. تغییرات فناوری: روش‌های جدید در ساخت بدنه و نصب تجهیزات و نیز مواد جدید تولید شده شناسایی شوند.
۲. شرایط سیاسی، اقتصادی و اجتماعی تأثیرگذار بر ساخت کشتی شناسایی شوند. تغییرات قوانین و دستمزدهای نیروی کارگری و رکود یا شتاب اقتصاد بررسی شوند.
۳. پروژه‌های متوقف شده در کارخانه به دقت بازنگری شوند و علل توقف ریشه‌یابی شود. کاهش سفارش ساخت نیز علت‌یابی شود چرا که باعث از دست رفتن نیروهای تربیت شده خواهد بود.
۴. قیمت مواد اولیه و زمان سفارش برای خرید تا تحویل به کارخانه بازنگری شود. قطعه‌کاران و تولیدکنندگان داخلی و خارجی فهرست شوند.
۵. قوانین و آیین‌نامه‌های جدید بررسی شوند.
۶. تورم و پیش‌بینی آن برای فهرست تجهیزات و مواد در نظر گرفته شود.

مزایای کاهش زمان ساخت

کشتی‌سازان کرایه‌ای اثبات کرده‌اند که با داشتن تحلیل دقیقی از زمان ساخت به همراه برنامه ریز ساختار تولید، نصب و تحویل شناور (PWBS) و نیز حذف تغییرات طراحی در حین اجرا، می‌توان تا حدود ۳۰ درصد زمان ساخت را کاهش داد. تحلیل هزینه تمام‌شده ساخت کشتی‌ها نیز نشان می‌دهد چنانچه

بتوان از زمان انجام طراحی اولیه تا تحویل شناور، مدت زمان پیش‌بینی شده را به نصف کاهش داد، در مجموع هزینه تمام شده تا حدود ۳۰ درصد صرفه‌جویی خواهد شد. بنابراین سرعت عمل و رفع تنگناها در حین ساخت با تدابیر هوشمندانه و تأمین پیشاپیش تجهیزات و مواد مختلف، پیش‌بینی گلوگاه‌ها و آینده‌نگری برای رفع آنها بسیار مهم است. لازم است کارخانه‌های کشتی‌سازی نگرشی ویژه به این مهم داشته باشند.

تأخیر در تحویل کشتی خسارت‌ها و ضررهای زیر را برای کارخانه کشتی‌سازی در پی دارد:

۱. هزینه تمام‌شده ساخت افزایش می‌یابد.
۲. نیروهای ماهر و ورزیده از دست می‌روند.
۳. استهلاک مواد و تجهیزات مصرفی در ساخت افزایش می‌یابد.
۴. تورم باعث افزایش هزینه تأمین مواد و نیروی کار خواهد شد.
۵. تجهیزات زیربنایی و ماشین‌آلات مورد استفاده برای ساخت شناور، در کار دیگری مصرف و یا حداقل نیاز به سرویس و نگهداری بیشتری خواهد بود.
۶. هزینه آماده‌سازی آهن‌آلات و تجهیزات برای انجام عملیات اجرایی تکمیلی افزایش می‌یابد. (به عنوان مثال بدنه شناوری که دو سال از زمان اجرای رنگ کارگاهی یا لایه اول آن می‌گذرد مجدد باید زنگ‌زدایی شود در حالی که اگر پروژه به تأخیر نیفتاده بود، نیازی به این امر نبود. در مورد تمام اجزای ساختمانی یک شناور، چنین مسئله‌ای حاکم است).
۷. هزینه زمان‌بندی و برنامه‌ریزی اجرایی افزایش می‌یابد.
۸. تأثیرات روانی توقف پروژه بر روی کارکنان و مؤسسه‌های نظارتی و همکار در ساخت کشتی فراوان است.

به طور خلاصه می‌توان گفت به محض آغاز توقف پروژه، هزینه‌های بالاسری به طور صعودی رشد می‌کنند. بنابراین به عنوان یک اصل کلی، تمام تلاش یک کارخانه کشتی‌سازی باید بر تکمیل طرح حتی با اضافه کردن نیروها و نفراخت خبره و ورزیده در این صنعت متمرکز باشد؛ ولو آنکه هزینه بیشتر از عرف نیز به نیروها پرداخت شود. این مهم با در نظر گرفتن شرایط کارخانه‌ها و کارگاه‌های ایران، به ویژه کارخانه‌های دولتی بسیار جالب



می‌نماید. زمانی که به دلیل بی‌ثباتی شرایط، مدیرعامل یا سرپرستان اجرایی تغییر می‌کنند و پس از تغییر، اولین اقدام برای به اصطلاح اصلاحات در کارخانه، تعدیل نیروی کار، آن هم نیروهای کارآموده، در دستور کار قرار می‌گیرد. طرز فکر حاکم بر نیروهای کار در بنگاه‌های دولتی آن است که تا پایان پروژه نیاز به نیروی کار وجود دارد؛ لذا تمایل به تأخیر در کار و کاهش سرعت کار وجود دارد. در واقع چنین نکاتی به مراتب تأثیر بیشتری در تکمیل ساخت و تحویل کشتی می‌گذارند تا جایی که در حال حاضر استفاده از فناوری‌های مدرن و روش‌های جدید تولید آنقدر اولویت نیافته و اصلاح دیدگاه‌ها و بینش‌ها بیشتر اهمیت یافته است.

چه باید کرد؟

در قسمت پایانی به سه راهکار اساسی برای کاهش هزینه ساخت و زمان تحویل شناورها اشاره می‌شود:

۱- طراحی برای بهبود تولید و برنامه ساخت

تعریف و پیاده‌سازی روش تولید در کارخانه‌ها مهم است. اینکه بدنه به صورت سنتی و با فرش کردن کف شناور و فریم‌گذاری ساخته شود یا آنکه ساخت ایستگاهی و به صورت بلوکی انجام شود تا حد زیادی به داشتن گروه متخصص فنی و تجهیزات و ماشین‌آلات ساخت بستگی دارد. در هر روش نیز ترتیب و توالی ساخت مهم است. اینکه چه پانل‌هایی به صورت موازی تولید شوند و اولویت با کدامیک باشد. در مجموع روش ساخت و توالی آن باید منجر به افزایش جبهه‌های کار، رفع تجمع قطعات تولیدی و سهولت و روانی ترتیب نصب قطعات و پانل‌ها باشد.

طبقه‌بندی قطعات، کدگذاری و چینش صحیح و روان آنها نیز در کارگاه‌ها مهم است. رعایت نکردن موارد فوق باعث سردرگمی، گم شدن قطعات و در نهایت تأخیر بیشتر در ساخت است. طی یک بررسی در کارگاه‌های شناورسازی، مشخص شده است آشفته‌گی کارگاه ساخت یا مونتاژ علاوه بر خسارت‌های مادی و انسانی، می‌تواند تا ۱۰ درصد بر تأخیر ساخت بیفزاید.

در ساخت بدنه کشتی‌ها درصد زیادی از قطعات را می‌توان سری‌سازی و در یک گروه طبقه‌بندی کرد. قبل از قطعه‌سازی، داشتن محیط پاکیزه، بدون گردوخاک و مسطح برای اجرای میز کار یا چینش کیل‌بلوک‌ها ضروری است. در مناطقی که امکان گردوخاک وجود دارد، می‌توان با کاشت ردیفی درختان در جلوی محوطه سوله‌ها یا انبارها، از تأثیر مخرب ریزگردها کاست.

چینش انبارها از انبار ورود قطعات و آهن‌آلات گرفته تا جانمایی ماشین‌های سندبلاست، رنگ‌آمیزی و حمل‌ونقل کارگاهی باید به گونه‌ای باشد که در مجموع سهولت و روانی عملیات مختلف را در بر داشته باشد و در مجموع کار در گستره کوچک‌تری انجام گیرد به گونه‌ای که ازدحام و شلوغی نیز برای سایر بخش‌های تولیدی ایجاد نشود. ساخت جزء به جزء (Modular Construction) و ساخت حوزه‌ای (Zonal Construction) نیازمند نقشه‌های طراحی شده مطابق با رویه ساخت کارخانه است. برای افزایش بهره‌وری، قسمت‌های همپوشانی شده طراحی، تدارک مواد و تجهیزات و روش تولید نیز باید در نقشه‌های طراحی درج شوند.

۲- پیاده‌سازی سیستم ساخت جزء به جزء

ساخت جزء به جزء بخش مهمی از برنامه تولید کارخانه‌های کشتی‌سازی است. در این برنامه، تعداد قطعات مختلف مصرفی روی طراحی‌های کشتی‌ها استاندارد می‌شود. (به عنوان مثال از پمپ‌های مشترک، اندازه یکسان لوله‌ها و ورق‌ها استفاده می‌شود). اگر یک جزء تعریف شده در برنامه ریز ساختار تولید تعریف، کلاس‌بندی و قیمت‌گذاری شود، در آن صورت آن جزء می‌تواند در تخمین هزینه شناور استفاده شود. بنابراین داده‌های قیمت‌گذاری به صورت شفاف و طبقه‌بندی شده در جدول تخمین هزینه نهایی وارد می‌شوند.

روش‌های جدید طراحی و سازماندهی تولید منجر به ارزانی، سرعت و سادگی تدارک پروژه ساخت کشتی می‌شود. همچنین زمان بررسی اثر یک تغییر در

طراحی و تأثیر آن بر روی هزینه کاهش می‌یابد. در نتیجه تعقیب و سنجش هزینه یک تغییر در طراحی به سهولت انجام می‌شود و بازخورد بهتری به طراحان و مهندسان کشتی‌سازی خواهد داد تا بتوانند با سبک و سنگین کردن معیارهای طراحی، هزینه تمام‌شده را کاهش دهند ضمن آنکه خرید مواد و تجهیزات نیز بهتر انجام می‌شود.

۳- ریز ساختار تولید

کشتی‌ها معمولاً در قسمت‌های مجزا و به صورت مونتاژکاری این قسمت‌ها ساخته می‌شوند. برنامه ریز ساختار تولید ساخته‌های مجزا را طبقه‌بندی و کارهای تکمیلی مربوط به آنها را دسته‌بندی می‌کند. در این صورت به دلیل در اختیار داشتن اطلاعات و جزییات هر قسمت، امکان تخمین هزینه بهتر است و برنامه زمان‌بندی مناسبی برای اجرای کار فراهم می‌شود.

استفاده از برنامه ریز ساختار تولید از اواخر دهه ۸۰ میلادی به کار گرفته شد. در همان کارخانه‌هایی که پروژه‌های نظامی را با هزینه‌های گزاف و زمان قابل ملاحظه‌ای می‌ساختند، سیاست‌گذاری‌ها چنان بود که در نمونه‌هایی، کشتی فله‌بر اقیانوس‌پیما به مدت ۴۳ روز پس از کیل‌گذاری، آب‌اندازی می‌شد! نمونه بارز این امر در کارخانه کشتی‌سازی Avondale آمریکا صورت گرفت.

بسیار دور و بعید است که کارخانه‌ها و کارگاه‌های تولیدی ایران بتوانند تجربه‌هایی نظیر فوق را داشته باشند؛ با این وجود الگوبرداری از نظام ساخت و تولید و شیوه مدیریت پرسنلی این نمونه‌ها می‌تواند هر چند در مقیاس کوچک در کارگاه‌ها تجربه و آزموده شود.

□ کارخانه‌های کشتی‌سازی برای تخمین هزینه، معمولاً ساخت کشتی را به قسمت‌های متعددی نظیر ساخت بدنه، نصب تجهیزات و متعلقات روی بدنه بیرونی، نصب ماشین‌آلات، تأسیسات لوله‌کشی و برقی تقسیم‌بندی می‌کنند.



ارزیابی خصوصیات پایانه‌های کانتینری و انواع تجهیزات آنها زنجیره اصلی شبکه تجارت جهانی

پیشگفتار

صنایع بنادر و پایانه‌داری جزو صناعی هستند که طی ۳۰ سال اخیر رشد چشمگیری یافته‌اند. از آنجا که سیستم‌های حمل‌ونقلی در چند دهه اخیر به یکی از زنجیره‌های اصلی تحقق شبکه تجارت جهانی تبدیل شده‌اند، تکوین و توسعه بنادر و پایانه‌ها در این مدت در سراسر جهان رشد فزاینده‌ای داشته است. رشد روزافزون بخش بنادر با سیر تکاملی دانش صنعت بنادر و پایانه‌داری و تطور قواعد بازار آن همراه شده است. ترازهای دیروز این صنایع به دلیل هویت جهانی آنها و ماهیت و رفتار مشتریان (به خصوص خطوط کشتیرانی) به سرعت در سراسر این بخش‌های اقتصادی گسترده، متعارف و تبدیل به استانداردهای پایه صنعت می‌شوند. در این میان پیشتازی در بازارها نصیب کسانی می‌شود که ضمن شناخت دقیق این صنایع و بازارهای آنها، بتوانند ترازهای جدید این صنایع را وضع کرده و از رقبای موجود در بازار پیشی بگیرند.

در طی چند سال اخیر، مراجع شناساننده صنعت بنادر، فناوری‌های رایج و در حال توسعه در آن، قواعد عملیات و تولید، سامانه‌های مدیریت، و نوآوری‌ها

در آن رو به فزونی گذاشته و این موضوع مسیر شناخت پیکربندی دانش این صنعت را بسی هموارتر کرده است. این دانش در سطح جهانی در حال توسعه و رشد است و در حال تبدیل به هنجارهای جهانی این صنعت در آینده نزدیک می‌باشد. فعالان صنعت برای بقای خود در بازار فوق‌العاده رقابتی بنادر باید به این دانش مجهز و از آن بهره‌مند شوند تا بتوانند بقای خود را در آینده نزدیک بازار بنادر حفظ کنند. با نگاهی به بنادر پیشتاز دنیا، به راحتی می‌توان دریافت که آنچه آنها را از رقبای توانمندشان ممتاز کرده، بهره‌مندی آنها از دانش، کوشش ساختاریافته آنها برای یادگیری، اجرای عملی این دانسته‌ها و آموخته‌ها و تأکید بر نوآوری بوده است. این موضوعی است که متأسفانه در صنعت بنادر کشور ما چندان توجهی بدان نمی‌شود. بی‌شک این موضوع یکی از دلایل اصلی سهم اندک بنادر کشور ما از بازار بنادر حوزه خلیج فارس و مناطق خاورمیانه و آسیای میانه و مزایای سرشار مترتب بر آن است. این موضوعی است که امیدواریم به سرعت در خصوص آن چاره‌اندیشی شود.

مقاله حاضر، یکی از مقالات جالبی است که نگارنده در حین مطالعات خود بدان برخورد. این تحقیق که حاصل بررسی عملیات ۱۳۳ پایانه کانتینری

توسعه باشد، وضعیت احداث آن در جدول داده‌ها ذکر شده است. همچنین در صورت موجود بودن اطلاعات کافی، تاریخ تکمیل احداث بر اساس طرح احداث/ توسعه پایانه قید شده است. راستای خطوط کانتینری در جانمایی پایانه کانتینری نسبت به جهت امتداد اسکله در ستون "جانمایی" مشخص شده است. مقادیر طول اسکله، تعداد گتتری کرین‌ها، ظرفیت‌های انبارش، مقادیر مساحت پایانه و محوطه آن و توان عملیاتی سالانه (TEU در سال) نشان‌دهنده مقادیر درج شده در زیر مجموعه هر یک از پایانه‌های کانتینری هستند.

کل داده‌های جمع‌آوری شده در این تحقیق در جدول (۷) ارائه شده است. این مجموعه شامل داده‌های موضوعی ۱۳۳ پایانه کانتینری فهرست شده است. داده‌های این جدول ابتدا بر حسب منطقه استقرار و سپس بر مبنای طول اسکله موجود در هر پایانه مرتب شده‌اند. بیشترین طول اسکله در پایانه یازیر *بان یانگ سنگاپور (بانگ بر ۷۹۰۰ متر/اسکله)* مشاهده شده است.

بزرگ‌ترین اراضی پایانه‌ای در پایانه گاردن سیتی ساوانا/به مساحت ۴۸۵/۶ هکتار/ رویت شده که از این مقدار ۱۹۵/۵ هکتار به عنوان محوطه کانتینری مورد استفاده است. در مجموع ۲۹ پایانه کانتینری در زمان اجرای تحقیق حاضر در حال توسعه، طراحی و یا در دست احداث هستند. این مقدار نشان‌دهنده نسبت ۲۱/۸ درصد کل پایانه‌های مورد بررسی است. منطقه‌بندی پایانه‌های کانتینری مورد بررسی نشان‌دهنده آن است که ۵۳ پایانه (۴۰ درصد) در آسیا، ۳۲ پایانه (۲۴ درصد) در اروپا، ۳۲ پایانه (۲۴ درصد) در آمریکا، ۹ پایانه (هفت درصد) در خاورمیانه، پنج پایانه (چهار درصد) در استرالیا / اقیانوس آرام و دو پایانه (دو درصد) در آفریقا واقع هستند.

مطرح در بنادر سراسر جهان است؛ در عین سادگی، قواعد و استانداردهای جاری در صنعت بنادر را به تصویر می‌کشد و می‌تواند تصویری از آنچه به عنوان استاندارد متعارف عملکرد پایانه‌های کانتینری بنادر جهان محسوب می‌شود، در اختیار خواننده قرار دهد. این گونه مطالعات امکان مقایسه را بین پایانه‌های کشور ما با پایانه‌های سایر بنادر جهان فراهم می‌کند و فاصله ما را از هنجارهای عملکردی صنعت پایانه‌داری در بنادر جهان نشان می‌دهد.

درک این فاصله می‌تواند برای افزایش پویایی فعالان صنعت، حذف عوامل زمینه‌ای بازدارنده و شتاب بخشیدن به مسیر بهبود، بسیار کارساز باشد. امید است که با ارائه این گونه آثار به جامعه بندری و دریایی، مسئله مورد اشاره به یک دغدغه در صنعت بنادر کشور تبدیل شود و این دغدغه موجب همکاری و هم‌آوایی همه فعالان و ذی‌نفعان صنعت بنادر برای بهبود و ارتقای این صنعت و فراهم آمدن زمینه مساعد برای تحقق هر چه بیشتر توانمندی‌های این صنعت و بهره‌گیری از مزایای منحصر به فرد آن در سطح بازار منطقه‌ای شود. این آرزویی است که امید است محقق شود.

۱- مقدمه

طی دهه‌های گذشته ترافیک کانتینری جهان به طور مستمر افزایش یافته است. امروزه در سراسر جهان شاهد پایانه‌های کانتینری هستیم که در ابعاد مختلف و با بهره‌گیری از انواع تجهیزات توسعه یافته‌اند. اغلب پایانه‌های کانتینری دارای خصوصیات متفاوتی هستند؛ به عنوان نمونه از بین این خصوصیات می‌توان به ابعاد و قواره‌بندی پایانه، انواع تجهیزات مورد بهره‌برداری و سازمان محوطه کانتینری اشاره کرد.

در این مقاله، تمرکز اصلی بر تجهیزات مورد بهره‌برداری در عملیات صفافی محوطه‌های کانتینری است. ارزیابی حاضر برای پاسخ به پرسش‌های زیر طراحی شده است:

- بهره‌برداری از کدام یک از انواع تجهیزات در عملیات صفافی بیشتر رایج است؟ در کدام منطقه از چه نوع تجهیزاتی بیشتر بهره‌برداری می‌شود؟
- کدام الگوی آرایش خطوط محوطه برای جانمایی ناشی از عملیات چه نوع تجهیزاتی مورد استفاده است؟
- توان عملیاتی پایانه کانتینری به ازای واحد هکتار پایانه و واحد متر اسکله چقدر است؟

برای این منظور، بیشتر از اطلاعات موجود در سایت‌های اینترنتی اپراتورهای پایانه‌های کانتینری استفاده شده است. اما اطلاعات موجود در برگرفته اطلاعات کل پایانه‌های کانتینری جهان نیست. داده‌های موجود در اینترنت محدود بوده و از این رو بخشی از داده‌های مورد نیاز برای تحقیق در این زمینه فراهم نیست. همچنین به دلیل ناهمخوانی اطلاعات موجود در بخش‌های مختلف اینترنت در زمینه برخی از پایانه‌ها، بخش دیگری از این اطلاعات قابل صحت‌گذاری نیست. در این گونه موارد محققان از داده‌های همخوان موجود استفاده کرده‌اند.

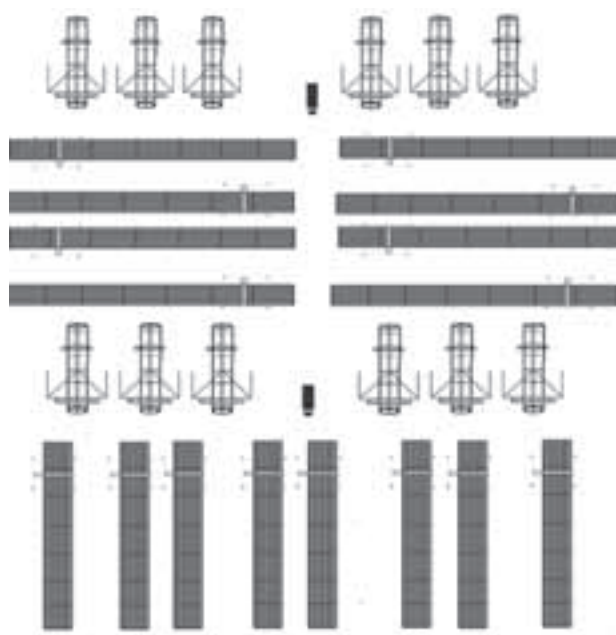
ساختار ادامه این مقاله به صورت زیر تعریف شده است: بخش دوم به توصیف داده‌های گردآوری شده در این تحقیق می‌پردازد. بخش سوم به پاسخ پرسش‌های مشروح بالا با استفاده از داده‌های مورد نظر می‌پردازد. در بخش چهارم نیز نتایج حاصل به تلخیص آورده شده است.

۲- تلخیص داده‌های جمع‌آوری شده

کلیه داده‌ها با توجه به تعداد کانتینرها با واحد TEU (واحد معادل کانتینر ۲۰ فوت)^۱ سنجیده و بیان می‌شوند. انواع تجهیزات مورد بهره‌برداری برای صفافی معمولاً عبارتند از ترانستینر (RTG)^۲، ترانستینر ریلی (RMG)^۳، ترانستینر ریلی خودکار (ARMG)^۴، اُورهد بریج کرین (OHBC)^۵، استرادل کاریر (SC)^۶، استرادل کاریر خودکار (ALV)^۷، ریج استاکرها و خطوط یک طبقه صفافی سامانه کانتینر - کفی^۸. ویژگی‌های مختلف پایانه‌ها و عبارات اختصاری نشانگر آنها در جدول (۱) درج شده است.

در مواردی که پایانه مورد نظر طراحی شده، در دست احداث بوده، و یا در حال

□ اغلب پایانه‌های کانتینری دارای خصوصیات متفاوتی هستند که از بین آنها می‌توان به ابعاد و قواره‌بندی پایانه، انواع تجهیزات مورد بهره‌برداری و سازمان محوطه کانتینری اشاره کرد.



تصویر ۱ - جانمایی موازی (الف) و قائم (ب) خطوط پایانه‌ای

۳- تجزیه و تحلیل داده‌های پایانه کانتینری

در این بخش به جستجوی پاسخ برای پرسش‌های مطرح شده در بخش یک می‌پردازیم. از این رو اطلاعات مربوط به تجهیزات مورد بهره‌برداری در جدول (۷) جمع‌آوری و مورد تحلیل قرار گرفته است. علاوه بر این، نسبت‌های توان عملیاتی نیز برای پایانه‌های مختلف محاسبه شده است.

۱-۳ تجزیه و تحلیل گونه‌های تجهیزاتی مورد بهره‌برداری
جدول (۲) نشان‌دهنده فراوانی کاربرد عمده هر یک از تجهیزات صفافی است. به علاوه مناطقی که در آن تجهیزات مورد اشاره بیشترین کاربرد را یافته‌اند، در این جدول مشخص شده‌اند. از بین ۱۳۳ پایانه مورد بررسی، اطلاعات تجهیزات مورد بهره‌برداری در ۱۱۴ پایانه موجود بوده است.

در میان پایانه‌های مورد نظر، ترانستینر متداول‌ترین تجهیز صفافی است که در ۶۳/۲ درصد پایانه‌ها کاربرد یافته است. تجهیز صفافی متداول بعدی، استرادل کاریر است که در ۶۵/۲ درصد پایانه‌ها مورد استفاده قرار گرفته است. تجهیزات خودکار عمدتاً در پایانه‌های اروپایی مورد استفاده هستند. از بین هفت مورد بهره‌برداری از ترانستینر ریلی خودکار، ۶ مورد آن در اروپا بوده است. استرادل کاریر خودکار و آورهد بریج کرین (OHBC)، هر یک صرفاً یک مورد استفاده یافته‌اند. در پایانه شرکت پاتریک در فیشرمَن آیلند بندر بریسمین استرالیا از استرادل کاریر خودکار و در پایانه پازیر پان یانگ سنگاپور از OHBC استفاده شده است.

ویژگی	شرح
منطقه	منطقه محل استقرار پایانه
طول اسکله	طول اسکله به واحد متر
گفتی کرین	تعداد گفتی کرین‌های مورد بهره‌برداری در پایانه
ظرفیت انبارش محوطه	ظرفیت انبارش در محوطه کانتینری پایانه (به واحد TEU)
تعداد خانه‌های انبارش کانتینری در سطح محوطه	تعداد خانه‌های انبارش کانتینر بر روی زمین محوطه کانتینری پایانه (به واحد TEU)
مساحت پایانه	مساحت کل پایانه به واحد هکتار
مساحت محوطه	مساحت کل محوطه کانتینری پایانه به واحد هکتار
ظرفیت یخچالی	تعداد پلاک‌های یخچالی موجود در محوطه کانتینری پایانه
گونه عمده تجهیزات	گونه اصلی تجهیزات مورد بهره‌برداری برای صفافی کانتینر عبارتند از: ترانستینر (RTG)، ترانستینر ریلی (RMG)، ترانستینر ریلی خودکار (ARMG)، آورهد بریج کرین (OHBC)، استرادل کاریر (SC)، استرادل کاریر خودکار (ALV)، ریج استاکرها و سامانه کانتینر - کفی. مواردی که دو گونه از تجهیزات صفافی مورد استفاده عمده هستند، هر دو گونه ذکر شده‌اند.
توان عملیاتی سالانه	گردش کانتینر (توان عملیاتی) مورد دستیابی در عرض یک سال به صورت ضریبی از ۱۰۰۰ TEU ارائه شده است. این مقدار از روی گزارش‌های سالانه مورد استناد در سال قبل (در صورت استناد) و یا حداکثر ظرفیت پایانه تعیین شده (در صورت انتشار) و یا حداکثر ظرفیت پایانه تعیین شده است. (در هر مورد استفاده از اطلاعات "حداکثر ظرفیت پایانه"، آن مورد با علامت (*) مشخص شده است).
جانمایی	جانمایی خطوط انبارسازی کانتینر که به صورت آرایش قائم یا موازی این خطوط با راستای امتداد اسکله پایانه تعریف می‌شود. (تصویر ۱ - ۱)
وضعیت احداث	نشان‌دهنده وضعیت احداث پایانه است و یکی از سه وضعیت زیر در آن تعریف می‌شود: طراحی، در دست احداث، یا در حال توسعه نشان‌دهنده اطلاعات وضعیت احداث پایانه.

جدول ۱ - داده‌های اختصاصی جمع‌آوری شده و شرح آنها

تجهیزات محوطه‌ای	فراوانی	درصد از کل	منطقه به کارگیری عمده	فراوانی در آن منطقه
ترانستینر	۷۲	۶۳/۲۰٪	آسیا	۴۰
استرادل کاریر	۲۳	۲۰/۲۰٪	اروپا	۱۵
ترانستینر ریلی خودکار	۷	۶/۱۰٪	اروپا	۶
سامانه کفی / کانتینر	۲	۱/۸۰٪	آمریکا	۲
سامانه ترانستینر / استرادل کاریر	۲	۱/۸۰٪	آسیا	۲
ریج استاکر	۲	۱/۸۰٪	اروپا	۱
ترانستینر / ترانستینر ریلی	۲	۱/۸۰٪	اروپا	۱
استرادل کاریر خودکار	۱	۰/۹۰٪	استرالیا	۱
ترانستینر ریلی	۱	۰/۹۰٪	آسیا	۱
ترانستینر / ترانستینر ریلی خودکار	۱	۰/۹۰٪	آسیا	۱
OHBC	۱	۰/۹۰٪	آسیا	۱
جمع کل	۱۱۴			

جدول ۲- فراوانی بهره‌برداری از تجهیزات صفافی کانتینر و نسبت کاربرد آن در مناطق مختلف جهان

تصویر (۲) نشان‌دهنده نسبت کاربرد گونه‌های تجهیزاتی مورد استفاده در مناطق مختلف جهان است. طبق این تصویر، ۵۶ درصد پایانه‌های استفاده‌کننده از ترانستینر در آسیا قرار دارند. تجهیزات استرادل کاریر عمدتاً در اروپا مورد استفاده هستند. این موضوع در مورد ترانستینر ریلی خودکار نیز صدق می‌کند.

جدول (۳) نشان‌دهنده فراوانی کاربرد تجهیزات صفافی محوطه در مناطق مختلف جهان است. از بین ۵۳ پایانه واقع در آسیا ۴۰ پایانه از ترانستینر استفاده می‌کنند. این مقدار حدود ۷۵/۵ درصد از جمعیت پایانه‌های آسیایی مورد بررسی را تشکیل می‌دهد.



تصویر ۲- فراوانی کاربرد عمده گونه‌های تجهیزات صفافی کانتینر در مناطق مختلف جهان

□ رشد روزافزون بخش بنادر با سیر تکاملی دانش صنعت بنادر و پایانه‌داری و تطور قواعد بازار آن همراه شده است.

تجهیزات محوطه‌ای	آسیا	اروپا	آمریکا	خاورمیانه	استرالیا	آفریقا	جمع
ترانستینر	۴۰	۸	۱۵	۷	۱	۱	۷۲
استرال کاریر	-	۱۵	۳	۲	۳	-	۲۳
ترانستینر ریلی خودکار	-	۶	۱	-	-	-	۷
سامانه کفی / کانتینر	-	-	۲	-	-	-	۲
سامانه ترانستینر / استرال کاریر	۲	-	-	-	-	-	۲
ریج استاکر	-	۱	-	-	-	۱	۲
ترانستینر / ترانستینر ریلی	۱	۱	-	-	-	-	۲
استرال کاریر خودکار	-	-	-	-	۱	-	۱
ترانستینر ریلی	۱	-	-	-	-	-	۱
ترانستینر / ترانستینر ریلی خودکار	۱	-	-	-	-	-	۱
OHBC	۱	-	-	-	-	-	۱
غیر مشخص	۷	۱	۱۱	-	-	-	۱۹
جمع	۵۳	۳۲	۳۲	۹	۵	۲	۱۳۳

جدول ۳- فراوانی بهره‌برداری از تجهیزات صفای کانتینر در پایانه‌های مناطق مختلف جهان

جانمایی	ترانستینر	ترانستینر ریلی خودکار
موازی	۴۹ (۹۰/۷)	۱ (۱۴/۳)
قائم	۲ (۳/۷)	۶ (۸۵/۷)
موازی و قائم	۳ (۵/۶)	- (۰/۰)
جمع	۵۴	۷

جدول ۴- جانمایی خطوط کانتینری در پایانه‌های استفاده‌کننده از سامانه‌های ترانستینر و ترانستینر ریلی

جدول (۴) نشان‌دهنده جانمایی خطوط کانتینری پایانه است که بر آرایش این خطوط (در راستای موازی یا قائم نسبت به جهت امتداد اسکله) در پایانه‌های استفاده‌کننده از ترانستینر یا ترانستینر ریلی خودکار دلالت دارد. اطلاعات جانمایی برای پایانه‌های استفاده‌کننده از سایر گونه‌های تجهیزات در دسترس نیست. در پایانه‌های استفاده‌کننده از تجهیزات ترانستینر، جانمایی موازی با ۹۰/۷ درصد فراوانی، جانمایی غالب به شمار می‌آید. از بین ۵۳ پایانه مورد بررسی، جانمایی قائم خطوط کانتینری صرفاً در دو پایانه دیده شده است.

۲-۳ نسبت‌های توان عملیاتی پایانه‌ها

اطلاعات توان عملیاتی پایانه‌ها در مورد تمام پایانه‌های فهرست جدول (۷) موجود نیست و در برخی موارد صرفاً برای کل بندر و یا مجموعه‌ای از پایانه‌های کانتینری ارائه شده است. از این رو تجزیه و تحلیل نسبت توان عملیاتی پایانه‌ها در بندر سنگاپور یا بندر هنگ‌کنگ با بهره‌گیری از اطلاعات انجام شده که قابل فهرست کردن در جدول (۷) نیستند، داده‌های توان عملیاتی پایانه‌های سنگاپور و هنگ‌کنگ برای مجموعه‌ای از پایانه‌ها تعریف شده است. براساس اطلاعات مراجع مورد استناد در این تحقیق، بندر سنگاپور در صدر فهرست ۲۰ بندر کانتینری برتر جهان قرار می‌گیرد. چهار پایانه کانتینری بندر سنگاپور در جدول (۷) فهرست شده‌اند که توان عملیاتی مجموع آنها به ۲۷/۱ میلیون TEU در سال ۲۰۰۷ بالغ می‌شده است.

بندر هنگ‌کنگ در جایگاه سوم در فهرست ۲۰ بندر کانتینری برتر جهان قرار می‌گیرد. پنج پایانه فعال در آن توان عملیاتی معادل ۱۷/۳۲ میلیون TEU

را رقم زده است. طول کل اسکله‌ها در پایانه‌های کانتینری فهرست شده بندر سنگاپور در جدول (۷) به ۱۶ هزار متر بالغ می‌شود. این پایانه‌ها دارای ۱۹۰ دستگاه گنتری کرین و محوطه پایانه‌ای به مساحت ۲۵۲/۱ هکتار هستند. در مقام مقایسه، توان عملیاتی به ازای واحد طول اسکله در بندر هنگ‌کنگ برابر ۲۰۲۵/۶ TEU و در بندر سنگاپور برابر ۱۶۳۹/۷۵ TEU بر متر بوده است. توان عملیاتی به ازای واحد هکتار محوطه پایانه در هنگ‌کنگ برابر ۶۸۷۰۲/۹۰ TEU بر هکتار و در سنگاپور برابر ۴۵۱۶۶/۶۷ TEU بر هکتار بوده است. طبق اطلاعات مراجع مورد استناد در این تحقیق، شدت ترافیک کانتینری در هنگ‌کنگ بیشتر است.

جدول (۵) حاوی اطلاعات توان عملیاتی پایانه به ازای واحد متر اسکله و توان عملیاتی پایانه به ازای واحد هکتار از مساحت محوطه پایانه است که به طور جداگانه در هر یک از پایانه‌های فهرست شده در جدول (۷) که اطلاعات آنها موجود بوده، محاسبه شده است. بالاترین نسبت TEU به ازای متر اسکله در پایانه‌های هنگ‌کنگ مشاهده می‌شود که مقدار آن برابر ۲۰۲۵/۶ TEU بر متر اسکله است که برای بندر هنگ‌کنگ ذکر شد. پایانه کانتینری خودکار شرکت HHLA (پایانه کانتینری آلتینورد CTA) دومین رکورد

نام پایانه	طول اسکله	مساحت پایه (هکتار)	توان عملیاتی (TEU/سال)	توان عملیاتی (TEU/متر)	توان عملیاتی (TEU/هکتار)
Hong Kong Terminals	۸۵۵۲	۲۵۲/۱	۱۷۳۲۰	۲۰۲۵/۳	۶۸۷۰۲/۹
HHLA- Container Terminal Altenwerder CTA	۱۴۰۰	۸۰	۲۴۰۰	۱۷۱۴/۳	۳۰۰۰۰
Singapore Terminals	۱۶۰۰۰	۶۰۰	۲۷۱۰۰	۱۶۹۳/۸	۴۵۱۶۶/۷
Yantian International Container Terminals Limited (YICT)	۶۰۹۲	۴۰۷/۲	۱۰۰۱۶	۱۶۴۴/۱	۲۴۵۹۷/۲
Pusan East Container Terminal (PECT)	۱۵۰۰	۱۰۱/۲	۲۴۵۰	۱۶۳۳/۳	۲۴۲۰۹/۵
Westports Malaysia (KMT)	۳۲۰۰	۱۱۳/۳	۴۹۶۶	۱۵۵۱/۹	۴۳۸۳۰/۵
ECT Delta Terminal	۳۶۰۰	۲۵۶	۵۰۰۰	۱۳۸۸/۹	۱۹۵۳۱/۳
Eurogate Container Terminal Hamburg CTH	۲۰۵۰	۱۴۰	۲۷۰۰	۱۳۱۷/۱	۱۹۲۸۵/۷
Port of Felixstowe (PFL)	۲۹۰۸	۱۵۲/۲	۳۵۰۰	۱۲۰۳/۶	۲۲۹۹۶/۱
Container Terminal Bremerhaven	۴۷۲۰	۲۹۰	۵۵۰۰	۱۱۶۵/۳	۱۸۹۶۵/۵
Dalian Container Terminal	۱۸۵۶	۷۴	۲۱۰۰	۱۱۳۱/۵	۲۸۳۷۸/۴
Gioia Tauro – Med Center Container Terminal	۳۳۹۵	۱۶۰	۳۴۶۸	۱۰۲۱/۵	۲۱۶۷۵
HHLA - Container Terminal Burchardkai CTB	۲۸۵۰	۱۶۰	۲۸۰۰	۹۸۲/۵	۱۷۵۰۰
Dongbu Pusan Container Terminal	۸۲۶/۵	۳۰/۸	۸۰۰	۹۶۷/۹	۲۵۹۷۴
Manzanillo International Terminal	۱۶۴۰	۵۲	۱۵۸۰	۹۶۳/۴	۳۰۳۸۴
HHLA - Container Terminal Tollerort CTT	۹۹۵	۴۰	۹۵۰	۹۵۴/۸	۲۳۷۵۰
Port of Balboa Container Terminal	۱۱۹۶	-	۱۰۰۰	۸۳۶/۱	-
Jakarta International Container Terminal (JICT)	۲۱۵۰	۱۰۰	۱۷۰۰	۷۹۰/۷	۱۷۰۰۰
ECT City Terminal	۱۴۰۰	۵۹/۳	۱۱۰۰	۷۸۵/۷	۱۸۵۴۹/۷
La Spezia Container Terminal	۱۴۰۲	۳۲/۵	۱۰۵۲	۷۵۰/۴	۳۲۳۶۹/۲
Suez Canal Container Terminal	۱۲۰۰	۶۰	۷۰۰	۵۸۳/۳	۱۱۶۶۶/۷
Cagliari Container Terminal	۱۵۲۰	۴۰	۲۵۶	۱۶۸/۴	۶۴۰۰

جدول ۵- توان عملیاتی سالانه حاصل به ازای واحد طول اسکله در تعدادی از پایانه‌های کانتینری جهان

داده‌های مشابه جدول ۶ دربردارنده ظرفیت سالانه پایانه‌ها در فاز طراحی آنهاست. در این فهرست بالاترین مقدار توان عملیاتی به ازای واحد متر اسکله به بندر تان یونگ پِلِاس تعلق دارد که به ۲۰۸۳/۳ TEU بر متر بالغ می‌شود.

توان عملیاتی به ازای واحد طول اسکله را با مقدار ۱۷۱۴/۳ TEU بر متر نشان داده است. در مقابل توان عملیاتی واحد هکتار محوطه در پایانه‌های بندر سنگاپور با رکورد ۴۵۱۶۶/۷ TEU بر هکتار دارای برتری نسبت به پایانه CTA (با رکورد ۳۰ هزار TEU به ازای واحد هکتار محوطه) است.

نام پایانه	طول اسکله	مساحت پایه (هکتار)	توان عملیاتی (TEU/سال)	توان عملیاتی (TEU/متر)	توان عملیاتی (TEU/هکتار)
Port of Tanjung Pelepes	۲۸۸۰	۱۲۰	۶۰۰۰	۲۰۸۳/۳	۵۰۰۰۰
Deurganck Terminal	۲۷۵۰	-	۵۷۰۰	۲۰۷۲/۷	-
PSA Hazira International Terminal	۶۵۰	۳۳/۲	۱۲۳۰	۱۸۹۲/۳	۳۷۰۴۸/۲
PSA ABG Kandla Container Terminal	۵۴۵	۴۰	۱۰۰۰	۱۸۳۴/۹	۲۵۰۰۰
SP-PSA International Port (SP-PSA)	۱۲۰۰	۵۴	۲۲۰۰	۱۸۳۳/۳	۴۰۷۴۰/۷
Gateway Terminals India	۷۱۲	۵۰	۱۳۰۰	۱۸۲۵/۸	۲۶۰۰۰
Chennai International Terminals	۸۳۲	۳۵	۱۵۰۰	۱۸۰۲/۹	۴۲۸۵۷/۱
Noordze Terminal	۱۱۲۵	۷۹	۲۰۰۰	۱۷۷۷/۸	۲۵۳۱۶/۵
Eastern Sea Laem Chabang Terminal	۱۲۵۰	۴۵/۵	۲۲۲۰	۱۷۷۶	۴۸۷۹۱/۲
Tianjin Port Pacific International Container Terminal	۲۳۰۰	۲۱۸	۴۰۰۰	۱۷۳۹/۱	۱۸۳۴۸/۶
APM Terminals Virginia	۱۲۲۰	۱۱۸	۲۱۰۰	۱۷۲۱/۳	۱۷۷۹۶/۶
Pusa Newport North Container Terminal	۳۲۰۰	۱۱۶	۵۵۰۰	۱۷۱۸/۸	۴۷۴۱۳/۸
Guangzhou container terminal (GCT). Xinsha	۶۴۰	۳۹	۱۱۰۰	۱۷۱۸/۸	۲۸۲۰۵/۱
APM Terminals Rotterdam	۱۶۰۰	۱۰۰	۲۷۰۰	۱۶۷۸/۵	۲۷۰۰۰
Tianjin Port Alliance International Container Terminal	۱۱۰۰	۶۳	۱۸۵۰	۱۶۸۱/۸	۲۹۳۶۵/۱
Incheon Container Terminal	۹۰۰	۴۰	۱۵۰۰	۱۶۶۶/۷	۳۷۵۰۰
Mersin International Port	۱۵۰۰	۱۱۰	۲۵۰۰	۱۶۶۶/۷	۲۲۷۲۷
APM Terminals Tangier	۸۰۰	۴۰	۱۳۰۰	۱۶۲۵	۳۲۵۰۰
ECT Euromax Terminal	۱۵۰۰	۸۴	۲۳۰۰	۱۵۳۳/۳	۲۷۳۸۱
Sines container port	۹۴۰	۳۶/۴	۱۴۰۰	۱۴۸۹/۴	۳۸۴۶۱/۵
Freeport Container Port	۱۰۳۶	-	۱۵۰۰	۱۴۴۷/۹	-
Europa Terminal	۱۱۸۰	۷۲	۱۷۰۰	۱۴۴۰/۷	۲۳۶۱۱/۱
Dalian Port container Terminal	۲۰۹۷	۱۲۵	۳۰۰۰	۱۴۳۰/۶	۲۴۰۰۰
MSC Home Terminal	۲۹۰۰	-	۴۱۰۰	۱۴۱۳/۸	-
Voltri Terminal Europa (VTE)	۱۴۲۰	۱۱۶	۲۰۰۰	۱۴۰۸/۵	۱۷۲۴۱/۴
Antwerp Gateway	۲۵۰۰	۱۲۵	۳۵۰۰	۱۴۰۰	۲۸۰۰۰
East Swanson Dock (Melbourne)	۸۸۵	۴۰	۱۲۰۰	۱۳۵۵/۹	۳۰۰۰۰
Constanta South Container Terminal (CSCT) SRL	۱۰۴۵	۳۱	۱۳۰۰	۱۲۴۴	۴۱۳۹۵/۵
Port Botany (Sydney)	۱۰۵۰	۴۴/۲	۱۳۰۰	۱۲۳۸/۱	۲۹۴۱۱/۸
Guangzhou Container Terminal (GCT). Xingang	۸۱۰	۳۷	۱۰۰۰	۱۲۳۴/۶	۲۷۰۲۷
Fuzhou International Container Terminal (FICT)	۱۶۵۰	۱۶۸	۲۰۰۰	۱۲۱۲/۱	۱۱۹۰۴/۸
Hibiki Container Terminal	۱۲۲۵	۴۳	۱۱۰۰	۸۹۸	۲۵۵۸۱/۴
Axis Fergusson. Port of Auckland	۵۸۰	۳۴/۵	۵۰۰	۸۲۶/۱	۱۴۴۹۲/۸
Patrick Fisherman Islands Brisbane	۹۳۰	۴۰	۸۰۰	۸۶۰/۲	۲۰۰۰۰
Albert II terminal Zeebrugge	۱۳۰۰	۵۰	۱۱۰۰	۸۴۶/۲	۲۳۰۰۰
Cotainer handling Zeebrugge	۱۰۰۰	۳۷	۸۲۵	۸۲۵	۲۲۲۹۷/۳
Terminal Catalunya (TERCAT)	۱۰۰۰	۴۰	۸۵۰	۷۸۷	۲۱۲۵۰
Churchill Terminal	۱۰۸۰	۸۰	۸۰۰	۳۵۴	۱۰۰۰۰

جدول ۶- توان عملیاتی سالانه حاصل به ازای واحد مساحت محوطه در چندی از پایانه‌های کانتینری جهان

جدول ۷ - اطلاعات جمع آوری شده از پایانه‌های کانتینری بنادر جهان

نام پایانه	منطقه	طول اسکله (متر)	تعداد کشتی	ظرفیت بارش (TEU) منطقه	تعداد خانه های بارش در سطح	مساحت پایانه (هکتار)	مساحت محوطه (هکتار)	تعداد پلاک‌های پیلانی	گونه اصلی تجهیزات	توان عملیاتی (TEU در سال)	چهارم	وضعیت اعداد
Apapa Container Terminal	آفریقا	۱۰۰۰	۵	۱۹۵۰	۵۸۸۵		۵۵		ریج استاکر			
APM Terminals, Tangier	آفریقا	۸۰۰	۸			۴۰۰			توانستین	۱۲۰۰		در دست اعداد
Garden City Terminal, Savannah	آمریکا	۲۹۵	۲۵			۵۸۶.۶		۸۵۲	توانستین		هر دو تکنو	
APM Terminals Pier 400, Los Angeles	آمریکا	۲۱۹۲	۱۴			۱۹۶.۰		۲۰۰۰	توانستین		سوازی	
International Transportation Service	آمریکا	۱۹۴۵	۱۸			۹۹.۶		۸۰۰	توانستین		سوازی	
Barbours Cut Container Terminal, Houston	آمریکا	۱۸۴۰	۱۰			۱۰۱.۰		۲۴۲			سوازی	
Port Elizabeth	آمریکا	۱۸۲۹	۱۱		۴۵۰۰۰	۱۴۱.۶		۶۸۶	توانستین			
Pacific Container Terminal, Long Beach	آمریکا	۱۷۹۹	۱۵			۱۰۲.۶		۵۰۰				
Manzanillo International Terminal	آمریکا	۱۶۴۰	۱۶	۲۷۰۰۰		۵۲.۰		۱۰۰۰	توانستین	۱۸۸۰	سوازی	
Norfolk International Terminals (NIT)	آمریکا	۱۶۳۷	۱۱	۲۴۲۱۹					استورال کاربو			
APM Terminals, Miami	آمریکا	۱۴۴۵	۱۲			۲۹.۰		۵۲۸				
TTV Hanjin Shipping Co. Long Beach, Pier T	آمریکا	۱۴۲۴	۱۴			۱۵۵.۸		۱۸۵۰				
APM Terminals, Oakland, Berth 20-24	آمریکا	۱۳۷۲.۲	۱۱			۶۳.۹		۸۵۸				
Port of Seattle, Terminal 18	آمریکا	۱۳۵۲	۱۰					۱۲۳۷	کلی کانتینر			
Terminals Internacionales de Ecuador (TIDE)	آمریکا	۱۲۵۰				۶۳.۰						در دست اعداد
APM Terminals, Virginia	آمریکا	۱۲۲۰	۱۰	۱۵۰۰۰		۱۱۸.۰			توانستین و پلی خودکار	۲۱۰۰	فاتیو	در دست اعداد
Kingston Container Terminals	آمریکا	۱۲۰۹	۱۲		۱۰۱۸۸	۹۱.۰		۷۷۶	استورال کاربو			
Port of Balboa Container Terminal	آمریکا	۱۱۹۶	۱۴				۱۶		توانستین	۱۰۰۰		در حال توسعه
APM Terminals, Charleston	آمریکا	۱۱۶۰	۱۰	۲۰۵۹۲		۶۴.۰		۴۲۸	توانستین		فاتیو	
Wando Welch Terminal (WWT), Charleston	آمریکا	۱۱۲۸	۱۰			۹۸			توانستین			
Terminal A - Long Beach	آمریکا	۱۰۹۸	۱۲	۲۵۰۰۰		۶۸.۸		۶۲۹	توانستین			
Oakland International Container Terminal	آمریکا	۱۰۹۲.۲	۶			۵۹.۴		۱۰۰۰				
SSA Mexico- Manzanillo, Colima	آمریکا	۱۰۵۰	۶			۲۶.۰			توانستین			
Freeport Container Port	آمریکا	۱۰۴۶	۱۰				۴۹.۰		استورال کاربو	۱۵۰۰۵		در حال توسعه
Ben E. Nutter Marine Container Terminal, Oakland	آمریکا	۹۴۱	۴			۲۳.۵		۳۱۰				
New York Container Terminal	آمریکا	۹۱۸	۹			۵۸.۰						
Buenos Aires Container Terminal	آمریکا	۸۸۵	۴			۲۵.۰		۵۰۰	توانستین		سوازی	
Buenos Aires Container Terminal (BACTSSA)	آمریکا	۸۸۵	۴			۲۵.۰	۱۸.۰	۵۰۰	توانستین		سوازی	
Port of Seattle, Terminal 5	آمریکا	۸۸۴	۶			۷۴.۰		۶۰۰	کلی کانتینر			
Long Beach Container Terminal, Pier F	آمریکا	۸۷۸	۷			۴۱.۲		۲۴۰				
APL Terminal, Oakland	آمریکا	۸۳۶	۴			۲۲.۱		۲۷۴				
Deltaport, Port of Vancouver	آمریکا	۷۷۰	۷	۲۹۵۰۰		۶۵.۰	۲۵.۱	۶۰۰	توانستین		فاتیو	
DP World Caucedo	آمریکا	۷۲۲	۵				۵۰.۰	۳۳۶	توانستین		سوازی	
Vantem, Port of Vancouver	آمریکا	۷۱۹	۶	۱۴۲۰۰		۳۱.۰	۱۲.۱	۳۶۰	توانستین		سوازی	
Pasir Panjang Terminal (Singapore)	آسیا	۷۹۰۰	۸۲			۲۳۵.۰			OHBC		سوازی	
Yantian International Container Terminals Limited (YLCT)	آسیا	۶۰۹۲	۷۴			۴۰۷.۲			توانستین	۱۰۰۱۶	سوازی	در حال توسعه (۲۰۱۰)
Qingdao Qianwan Container	آسیا	۴۴۰۰	۲۷	۲۱۱۹۵۰	۵۳۶۴۰	۱۸۸.۰		۵۹۶۶	توانستین		سوازی	
Hon Kong Terminals CT 4, 5 & 7	آسیا	۲۲۹۲	۲۷			۹۲.۰		۱۲۹۸	توانستین		هر دو تکنو	

جدول ۷ - اطلاعات جمع‌آوری شده از پایانه‌های کانتینری بنادر جهان (ادامه)

نام پایانه	منطقه	طول اسکله (متر)	تعداد کسری	ظرفیت تیراژش (TEU) محوطه	تعداد خانه های تیراژی در سطح	مساحت پایانه (هکتار)	مساحت محوطه (هکتار)	تعداد پلاک‌های پیلجایی	گونه اصلی تجهیزات	توان عملیاتی (TEU در سال)	چالش‌های وضعیت احداث
Pusan Newport North Container Terminal	آسیا	۲۲۰۰	۲۶	۱۲۲۰۲۲		۱۱۶.۰	۴۹		توانستین ریلی خودکار	۵۵۰۰۰	موزی (در دست احداث) (۲۰۰۹)
Keppel Terminal (Singapore)	آسیا	۲۲۰۰	۴۲			۶۰۰.۰			توانستین		موزی
Westports Malaysia (KMT)	آسیا	۲۲۰۰	۲۲			۱۱۲.۳		۱۲۳۶	توانستین	۴۹۶۶	موزی (در حال توسعه)
River Trade Terminal	آسیا	۲۰۰۰	۲۷			۶۵.۰		۴۰.۸	توانستین		هر دو تکی
Port of Tanjung Pelepas	آسیا	۲۸۰۰	۲۲			۱۲۰.۰		۲۱۰۰	توانستین	۶۰۰۰۰	در حال توسعه
Brani Terminal (Singapore)	آسیا	۲۶۰۰	۲۲			۸۰.۰			توانستین		موزی
Hong Kong Terminal CT 1, 2, 5 & 9 (South)	آسیا	۲۱۲۲	۲۰			۸۲.۶		۳۴۸۰	توانستین		در حال توسعه
Tianjin Port Pacific International Container Terminal (TPTC)	آسیا	۲۲۰۰	۲۲			۲۱۸.۰				۴۰۰۰۰	
Tanjong Pagar Terminal (Singapore)	آسیا	۲۲۰۰	۲۹			۸۰.۰			توانستین		موزی
Shanghai Container Terminals	آسیا	۲۲۸۱	۲۰	۶۰۰۰۰		۸۲.۴			توانستین		موزی
Dalian Port Container Terminal	آسیا	۲۰۶۷	۱۸			۱۲۵.۰			توانستین	۲۰۰۰۰	در حال توسعه
Hutchison Laemchabang Terminal (HLT) A2, A3, C1, C2	آسیا	۱۹۵۰	۲۰			۸۴.۷		۱۶۶۴	توانستین		موزی
Dalian Container Terminal	آسیا	۱۸۴۶	۱۶			۷۴.۰			توانستین	۲۱۰۰	موزی
Hutchison Laemchabang Terminal (HLT) D1-D3	آسیا	۱۷۰۰				۷۶.۵					طراحی (۲۰۱۱)
Yokohama Honmoku Pier (A5-A8, D4-D5) (YPOPC)	آسیا	۱۷۰۰	۱۴				۵۹.۶	۱۱۱۸	توانستین		
Fuzhou International Container Terminal (FICT)	آسیا	۱۶۵۰	۱۵			۱۶۸.۰	۱۲۵	۷۴۴	توانستین	۲۰۰۰۰	در حال توسعه
Yokohama Honmoku Pier (C5-D3)	آسیا	۱۶۲۰	۱۱				۲۴.۴	۲۴۸	توانستین استراواژ کاربو		
Pusan East Container Terminal (PECT)	آسیا	۱۵۰۰	۱۵	۷۶۰۰۰		۱۰۱.۳	۶۸.۵		توانستین اتو استیشن ریلی خودکار	۲۴۵۰	موزی
Korea International Terminals (KIT)	آسیا	۱۵۰۰	۸	۶۲۸۰۰		۷۴.۰		۱۲۳۶	توانستین		موزی
Karachi Newport Container Terminals (KNP)	آسیا	۱۵۰۰					۸۵				طراحی (۲۰۱۱)
Hutchison Busan Container Terminal (HBC)	آسیا	۱۴۴۷	۱۴	۴۰۶۶۰		۶۵.۰		۹۹۰	توانستین		موزی
Shanghai East Container Terminal (SECT)	آسیا	۱۴۳۶	۱۲			۱۵۵.۰		۱۶۶۶	توانستین		موزی
Yokohama Daikoku Pier (C1-C4)	آسیا	۱۲۰۰	۹				۵۲.۸	۱۵۴۶	توانستین		موزی
Shanghai Mingdong Container Terminals	آسیا	۱۲۹۰	۱۴			۱۶۳.۰			توانستین		موزی
Eastern Sea Laem Chabang Terminal	آسیا	۱۲۵۰	۱۲			۴۵۰.۰			توانستین	۲۲۲۰۰	موزی
Hibiki Container Terminal	آسیا	۱۲۲۵	۹			۴۳.۰		۲۲۴	توانستین	۱۱۰۰۰	در حال توسعه
SP-PSA International Port (SP-PSA)	آسیا	۱۲۰۰	۱۲			۴۴.۰			توانستین	۲۲۰۰۰	در دست احداث (۲۰۰۹)
Tianjin Port ALLIANCE International Container Terminal (TATC)	آسیا	۱۱۰۰	۱۱			۶۳.۰				۱۸۲۰۰	
Hong Kong Terminal CT 8 East	آسیا	۱۰۸۸	۹			۳۰.۰		۶۹۶	توانستین		موزی
Xiamen International Container Terminals (XICT)	آسیا	۱۰۸۳	۱۰			۸۷.۳			توانستین		
Hong Kong Terminals CT 9 (North)	آسیا	۱۰۰۰	۹			۱۹.۰		۶۹۰	توانستین		موزی
Myanmar International Terminal Thilawa	آسیا	۱۰۰۰	۲			۷۵.۰			توانستین		
APM Terminals Kaohsiung	آسیا	۹۹۵	۹			۲۳.۰		۸۹۶	توانستین استراواژ کاربو		موزی
Karachi International Container Terminals (KICT)	آسیا	۹۶۳	۷			۲۶.۰		۲۱۲	توانستین		موزی

جدول ۷ - اطلاعات جمع‌آوری شده از پایانه‌های کانتینری بنادر جهان (ادامه)

نام پایانه	منطقه	طول اسکله (متر)	تعداد کنتری	ظرفیت بارش (TEU) محدوده	تعداد خانه‌های بارش از سطح	مساحت پایانه (هکتار)	مساحت محدوده (هکتار)	تعداد پلاک‌های پخشانی	گونه اصلی تجهیزات	توان عملیاتی (TEU در سال)	چالش‌های	وضعیت احداث
Ningbo Beihun International Container Terminals	آسیا	۹۰۰	۱۱			۷۵.۳		۹۱۲	توالتسینر			
Shanghai Pudong International Container Terminals	آسیا	۹۰۰	۱۱	۳۰۰۰۰		۵۰.۰		۷۳۰	توالتسینر		هواری	
Incheon Container Terminal	آسیا	۹۰۰	۹			۴۰.۰			توالتسینر	۱۵۰۰۰	هواری	در دست احداث
Taichung Container Terminal	آسیا	۹۰۰		۲۰۳۶۸			۲۷.۱	۱۵۲	توالتسینر و توالتسینر ریلی خودکار			
United Logistics International, Port of Keelung	آسیا	۸۶۰	۷						توالتسینر			
Chennai International Terminals	آسیا	۸۲۲	۱۰			۴۵.۰				۱۵۰۰۰		در دست احداث (۲۰۰۹)
Dongbu Pusan Container Terminal	آسیا	۸۲۶.۵	۷	۲۰۰۰۰		۴۰.۵	۱۵.۳	۵۶۶	توالتسینر	۸۰۰		
Guangzhou Container Terminal (GCT), Xingang	آسیا	۸۱۰	۶			۳۷.۰			توالتسینر	۱۰۰۰۰	هواری	
Kobe Terminal	آسیا	۸۰۰	۶		۴۸۳۶	۳۶.۴		۷۴۰	توالتسینر		هواری	
Hong Kong Terminal CT 8 - West	آسیا	۷۴۰	۸			۲۸.۵		۷۵۰	توالتسینر		هواری	
Gateway Terminals India	آسیا	۷۱۲	۸	۴۵۰۰۰		۵۰.۰		۵۰۴	توالتسینر	۱۲۰۰۰	هواری	در حال توسعه
Yokohama, Minami Honmoku Pier	آسیا	۷۰۰	۵				۳۵	۱۱۶۴	توالتسینر		هواری	
PSA Hazira International Terminal	آسیا	۶۵۰	۲			۲۲.۲				۱۲۲۰۰		در دست احداث (۲۰۱۰)
Guangzhou Container Terminal (GCT), Xinsha	آسیا	۶۴۰	۶			۳۹.۰			توالتسینر	۱۱۰۰۰	هواری	
PSA ABG Kandia Container Terminal	آسیا	۵۴۵	۲			۴۰.۰				۱۰۰۰۰		
Jakarta International Container Terminal (JICT)	استرالیا / اقیانوس آرام	۴۱۵۰	۱۸	۳۶۱۹۳	۵۵۷۴	۱۰۰.۰	۴۶	۲۲۸	توالتسینر	۱۷۰۰	هواری	
Port Botany, Sydney	استرالیا / اقیانوس آرام	۱۰۵۰	۷		۵۵۰۰	۴۴.۲		۶۵۰	استرالیا کارپور	۱۲۰۰۰		در حال توسعه
Partick Fisherman Islands, Brisbane	استرالیا / اقیانوس آرام	۹۳۰	۶		۵۷۶۶	۴۰.۰		۱۱۵۰	ALV	۸۰۰		
East Swanson Dock, Melbourne	استرالیا / اقیانوس آرام	۸۸۵	۸		۶۲۰۰	۴۰.۰		۱۰۰۰	استرالیا کارپور	۱۲۰۰۰		در حال توسعه
Axis Fergusson, Port of Auckland	استرالیا / اقیانوس آرام	۵۸۰	۵			۳۴.۵		۸۳۹	استرالیا کارپور	۵۰۰۰		
Container Terminal, Bremerhaven	اروپا	۴۷۲۰	۳۵			۳۹۰.۰		۳۸۵۴	استرالیا کارپور	۵۵۰۰		
ECT Delta Terminal	اروپا	۳۶۰۰	۳۶			۳۵۶.۰		۲۲۵۰	توالتسینر و ریلی خودکار	۵۰۰۰	قائم	
Giola Tauro- Med Center Container Terminal	اروپا	۳۳۹۵	۲۲	۶۲۰۰۰		۱۶۰.۰		۲۲۵۰	استرالیا کارپور	۳۴۶۸		
Port of Felixstowe (PFL)	اروپا	۲۹۰۸	۲۷	۱۰۸۰۰۰		۱۵۲.۲		۱۵۰۵	توالتسینر	۳۵۰۰	هواری	
MSC Home Terminal	اروپا	۲۹۰۰	۲۳					۱۷۳۰	استرالیا کارپور	۴۱۰۰۰		
HHLA -Container Terminal Burchardkai (CTB)	اروپا	۲۸۵۰	۲۰			۱۶۰.۰		۱۵۰۰	توالتسینر و ریلی خودکار	۲۸۰۰	قائم	در حال توسعه

□ منطقه‌بندی پایانه‌های کانتینری مورد بررسی نشان‌دهنده آن است که ۵۳ پایانه در آسیا، ۳۲ پایانه در اروپا، ۳۲ پایانه در آمریکا، ۹ پایانه در خاورمیانه، ۵ پایانه در استرالیا / اقیانوس آرام و ۲ پایانه در آفریقا واقع هستند.

جدول ۷ - اطلاعات جمع‌آوری شده از پایانه‌های کانتینری بنادر جهان (ادامه)

نام پایانه	منطقه	طول اسکله (متر)	تعداد کانتینر	ظرفیت تبارش (TEU) محوطه	تعداد خانه های تبارش از سطح	مساحت پایانه (هکتار)	مساحت محوطه (هکتار)	تعداد پلاک‌های پنججایی	گونه اصلی تجهیزات	توان عملیاتی (TEU در سال)	چندپایه	وضعیت احداث
Deurganck Terminal	اروپا	۲۷۵۰	۲۴					۲۱۴۰	استراکل کارپور	۵۲۰۰۰		در حال توسعه
Antwerp Gateway	اروپا	۲۵۰۰	۲۰			۱۲۵۰			تولستینو ریلی خودکار	۲۵۰۰۰	فلاور	در حال توسعه
Churchill Terminal	اروپا	۲۲۶۰	۵			۵۰۰		۱۵۰	استراکل کارپور	۸۰۰۰		
Algeciras Terminal	اروپا	۲۰۶۲	۱۸		۱۲۱۳۶			۲۸۹۸	تولستینو		موزی	
Eurogate Container Terminal Hamburg (CTH)	اروپا	۲۰۵۰	۱۸			۱۴۰۰			استراکل کارپور	۲۷۰۰		
Nord France Terminal International (NFTI)	اروپا	۱۸۸۰	۶			۴۹۰		۶۶۴	ریج استاکر			
Maritima Valencia, Marvalsa	اروپا	۱۷۸۰	۱۶			۱۱۲۰		۵۰۴	تولستینو		موزی	
APM Terminals, Rotterdam	اروپا	۱۶۰۰	۱۱			۱۰۰۰		۲۲۵۰	استراکل کارپور	۵۲۷۰۰		
Cagliari Container Terminal	اروپا	۱۵۲۰	۷	۲۴۰۰۰		۴۰۰		۹۳۶	تولستینو	۲۵۶	موزی	
ECT Euromax Terminal	اروپا	۱۵۰۰	۱۲			۸۴۰			تولستینو ریلی خودکار	۵۲۲۰۰	فلاور	
Voltri Terminal Europa (VTE)	اروپا	۱۴۲۰	۱۰			۱۱۶۰			تولستینو	۵۲۰۰۰	موزی	
La Spezia Container Terminal	اروپا	۱۴۰۲	۹	۲۴۰۰۰		۵۱۲۲	۲۸۴		تولستینو اتوماتیک ریلی	۱۰۵۲	موزی	
HHLA -Container Terminal Altenwerder (CTA)	اروپا	۱۴۰۰	۱۵			۵۰۰		۲۱۰۰	تولستینو ریلی خودکار	۲۴۰۰	فلاور	
ECT City Terminal	اروپا	۱۴۰۰	۹			۲۰۴۹		۹۹۲	استراکل کارپور	۱۱۰۰		
Southampton Container Terminals	اروپا	۱۲۵۰	۱۰						استراکل کارپور			
Albert II Terminal, Zeebrugge	اروپا	۱۲۰۰	۸			۵۰۰				۵۱۱۰۰		در دست احداث
Tilbury Container Services (TCS)	اروپا	۱۱۸۵	۸						استراکل کارپور			
Europa Terminal	اروپا	۱۱۸۰	۶			۷۲۰		۷۹۰	استراکل کارپور	۵۱۷۰۰		
Noordzee Terminal	اروپا	۱۱۲۵	۱۰			۷۹۰		۵۵۰	استراکل کارپور	۲۰۰۰۰		
Terminal Catalunya (TERCAT)	اروپا	۱۰۸۰	۸			۴۰۰		۴۷۰	تولستینو	۸۵۰۰	موزی	
Constanta South Container Terminal (CSCT) SRL	اروپا	۱۰۴۵	۸			۲۶۰		۶۲۴	تولستینو	۱۲۰۰۰	موزی	
Container Handling, Zeebrugge	اروپا	۱۰۰۰	۸			۲۷۰			استراکل کارپور	۸۲۵۰		
HHLA-Container Terminal Tollerort (CTT)	اروپا	۹۹۵	۷			۴۰۰		۲۲۰	استراکل کارپور	۹۵۰		در حال توسعه
Sines Container Terminal	اروپا	۹۴۰	۱۰			۳۶۴			تولستینو	۱۴۰۰۰	موزی	در حال توسعه
APM Terminals, Zeebrugge	اروپا	۹۰۰	۷			۴۸۰		۷۸۴	استراکل کارپور			
London Thamesport	اروپا	۸۵۵	۷			۵۵۰		۲۰۰	تولستینو ریلی خودکار		موزی	
Mersin International Port	خاور میانه	۱۵۰۰	۷			۱۱۰۰			تولستینو	۲۵۰۰۰	موزی	
Saudi Arabia-Jeddah	خاور میانه	۱۵۰۰	۱۹	۲۰۰۰۰			۱۴۱	۵۵۴	تولستینو			
International Ports Service, Dammam, Saudi Arabia (IPS)	خاور میانه	۱۴۴۰	۱۲				۷۲	۷۸۴	تولستینو			
Port of Salalah	خاور میانه	۱۲۲۶	۱۱	۴۶۵۰۰		۵۵۰		۹۸۷	تولستینو		موزی	در حال توسعه
Suez Canal Container Terminal	خاور میانه	۱۲۰۰	۱۲	۴۷۴۰۰		۶۰۰		۹۷۶	تولستینو	۷۰۰	موزی	
APM Terminals, Bahrain	خاور میانه	۱۲۰۰	۴		۴۱۰۰		۱۴۳	۱۵۰	استراکل کارپور			
Fujairah Port	خاور میانه	۱۰۵۵	۶			۲۰۰			تولستینو			
Jebel Ali Terminals, Dubai	خاور میانه		۵۶					۴۹۵۸	تولستینو		موزی	
Port Rashid, Dubai	خاور میانه		۶			۶۱۵		۱۴۸	استراکل کارپور			

۴- جمع بندی

تحقیق حاضر به بررسی خصوصیات توصیفی ۱۳۳ پایانه کانتینری در سطح جهان پرداخته است. تمرکز این تحقیق بر گونه تجهیزات مورد بهره‌برداری برای صفای کانتینر در محوطه کانتینری است. در ۱۱۴ پایانه از جمعیت پایانه‌های مورد بررسی، اطلاعات گونه تجهیزاتی مورد استفاده موجود بوده است. تحقیق حاضر نشان می‌دهد که در ۶۳/۲ درصد از پایانه‌های مورد بررسی از ترانستینر برای صفای محوطه‌ای کانتینرها بهره‌برداری می‌شود. دومین گونه تجهیزاتی رایج، سامانه استرادل کاریر است که در ۲۰/۲ درصد از پایانه‌های مورد بهره‌برداری بوده است. ۵۵/۶ درصد از پایانه‌های استفاده‌کننده از سامانه ترانستینر در آسیا واقع هستند. تجهیزات نوین ترانستینر ریلی خودکار بیشتر در پایانه‌های اروپایی مورد استفاده است (با نسبت ۸۵/۷ درصد از موارد بهره‌برداری). علاوه بر این، تحقیق حاضر نشان‌دهنده آن است که رکورد توان عملیاتی به ازای واحد متر اسکله کانتینر در سال ۲۰۰۷، به میزان ۲۰۲۵/۲۶ تی. ای. یو بر متر اسکله در پایانه‌های کانتینری بندر هنگ‌کنگ ثبت شده است.

□ تحقیق حاضر به بررسی خصوصیات توصیفی ۱۳۳ پایانه کانتینری در سطح جهان پرداخته است.

□ از بین ۵۳ پایانه واقع در آسیا ۴۰ پایانه از ترانستینر استفاده می‌کنند. این مقدار حدود ۷۵/۵ درصد از جمعیت پایانه‌های آسیایی مورد بررسی را تشکیل می‌دهد.



پایانه مدرن ترمینالز در بندر هنگ‌کنگ با آرایش صفای ترانستینر و جانمایی خطوط کانتینری موازی با راستای امتداد اسکله.



یک پایانه کانتینری در بندر کینهاگ با آرایش تجهیزات استرادل کاریر و جانمایی خطوط کانتینری قائم بر راستای امتداد اسکله.



پایانه پازیر پان یانگ در سنگاپور با آرایش تجهیزات صفافی OHBC و جانمایی خطوط کانتینری موازی با راستای امتداد اسکله.

پایانه آپا پا در نیجریه که از ریج استاکر به عنوان تجهیزات صفافی محوطه استفاده می کند. جانمایی خطوط کانتینری به صورت آرایش موازی با امتداد اسکله است. این پایانه اخیراً به شرکت هلندی *APM Muller* واگذار شده است.



پایانه کانتینری ای.سی.تی. دلتا در بندر روتردام که از ترانستینر ریلی خودکار به عنوان تجهیزات صفافی محوطه استفاده می کند. جانمایی خطوط کانتینری به صورت آرایش قائم با امتداد اسکله است.



پایانه شرکت باتریک در فیشرمن آبلند بندر بریسیین - این پایانه تاکنون، تنها پایانه ای در جهان است که از سامانه استرادل کاریر خودکار (مشهور به *Auto Strad*) استفاده کرده است. جانمایی خطوط کانتینری به صورت آرایش قائم بر امتداد اسکله است.

مؤلفان: یورگ وایس، ناتالیا کلایور، لینا سول
 آزمایشگاه پژوهش عملیاتی و پشتیبانی تصمیم دانشگاه پادربورن
 (آلمان)
 تحقیق و ترجمه: مهدی رستگاری
 مرکز آموزش مدیریت ناحیه هرمزگان - شرکت تایدواتر خاورمیانه

پی نوشت:

- 1- T.E.U. (Twenty Feet Equivalent Unit)
2. Rubber Tired Gantry Crane
3. Rail Mounted Gantry Crane
4. Automated Rail Mounted Gantry Crane
- 5- OverHead Bridge Crane
- 6- Straddle Carrier

۷- Automated Lifting Vehicle - این تجهیز یک نوع استرادل کاریر با ارتفاع صفافی ۲ + ۱ است که توسط شرکت کالمار توسعه یافته و به طور کامل خودکارسازی شده است. این تجهیز در بازار تجهیزات کانتینری به (Auto Strad) شهرت یافته است. چنانکه اشاره شد تاکنون این تجهیز فقط در یک پایانه در سطح جهان مورد بهره برداری قرار گرفته است.

8- Wheeled System

9- Layout



□ صنایع بنادر و پایانه‌داری جزو
 صناعی هستند که طی ۳۰ سال اخیر
 رشد چشمگیری یافته‌اند.

□ امروزه در سراسر جهان شاهد
 پایانه‌های کانتینری هستیم که در ابعاد
 مختلف و با بهره‌گیری از انواع تجهیزات
 توسعه یافته‌اند.

با تأسف و تألم از درگذشت نابهنگام شادروان امیرسعید نورامین مطلع شدیم. ضمن عرض تسلیت خدمت خانواده و همکاران محترم ایشان و آرزوی رحمت و غفران برای آن مرحوم، به‌هنگام وظیفه خود می‌دانم درخواست ایشان را اجابت کند و نوشته زیر را به منظر مخاطبان برساند. کاش قدر زحمات پژوهشگران و دلسوزان را بیشتر می‌دانستیم.

توضیح در خصوص چاپ یک مقاله؛

نقاط ضعف

سیستم مدیریت ژاپنی

در پی چاپ مقاله «بررسی روند مدیریت اداره بندر خرمشهر و مقایسه آن با سبک مدیریت ژاپنی» در فصلنامه شماره ۱۱، امیر سعید نورامین عضو هیئت علمی دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر توضیح زیر را ارسال کرده‌اند که از نظر خوانندگان می‌گذرد:

ضمن عرض سلام، ادب و احترام به خوانندگان گرامی فصلنامه به‌هنگام، توضیحات زیر در خصوص مقاله منتشر شده در شماره ۱۱ فصلنامه ضروری می‌باشد:

۱- توجه به این امر که هدف این مقاله مقایسه سبک و اصول مدیریت ژاپنی با روند مدیریتی جاری اداری بوده است، بنابراین بدیهی است که بسیار آرمان‌گرایانه به اهداف مدیریت ژاپنی در پرسشنامه‌های تحقیقاتی اشاره شده است. مشخصاً آرمان‌گرایی منجر به نتایجی می‌شود که هدف نویسنده نبوده است. نویسنده مقاله بر خود لازم می‌داند که از مدیریت محترم اداره کل بندر و دریانوردی بندر خرمشهر و نیز کارکنان شریف آن مجموعه که جملگی از دوستان اینجانب می‌باشند، به دلیل برداشتهایی که از این مقاله شده است، عذرخواهی کند.

۲- مدیریت ژاپنی یک مدیریت غیررسمی است و فضای حاکم بر این

مدیریت با فضای حاکم بر سازمان‌های کشور متفاوت است. با این حال، همان طور که در علوم انسانی رایج است، بسیاری از پیشرفت‌ها در سازمان‌ها از الگوسازی‌های مدیریتی گرفته شده است. به عنوان نمونه می‌توان به اجرای مدیریت آمریکایی در شرکت موتورولا اشاره کرد که بعدها پایه و اساس علم ۶ سیگما شد. با توجه به این امر، در ابتدای الگوسازی‌ها، تضادها و تعارضات زیادی به چشم می‌خورد که مسلماً مبین ضعف سیستم موجود نمی‌باشد. گواه این امر عملکرد ترانزیتی موفق بندر خرمشهر، شناورسازی و لایروبی موفق ارونرد، افزایش صادرات سیمان از بندر خرمشهر و نیز اجرای طرح‌های موفق مبارزه با آلودگی بوده است که مسلماً بدون تعهد کاری و نیز همکاری جامع آن مجموعه، اجرای آنها ناممکن می‌بود.

۳- همان گونه که در مقاله اشاره شده بود، مدیریت ژاپنی به منزله تلفیق کار با زندگی روزمره کارکنان بوده و در این سبک مدیریتی نظم و انضباط از اساسی‌ترین مفاهیم می‌باشد. لذا از آنجا که مسائل شخصی و روزمره زندگی کارکنان بندر با مسائل کاری آنان به صورت توأم مورد بررسی قرار گرفته است، نتایج تحقیق نشان از ضعف مدیریتی دارد که بدیهی است اشاره مستقیمی به مدیریت محترم آن مجموعه ندارد.

۴- با توجه به روند طولانی ترفیعات کاری در مدیریت ژاپنی (از نقاط ضعف این سیستم مدیریتی است)، در این مقاله اشاره شده است که ترفیع و ترقی بدون حد و مرز می‌باشد. بدیهی است که می‌توان این امر را یکی از نقاط قوت مجموعه مدیریتی بندر دانست که پرسنل مجموعه به ترفیعات اعتقاد و باور دارند و به بیان دیگر روند مدیریتی براساس اصول مدیریت انگیزشی می‌باشد.

۵- در مقاله اشاره شده بود که میزان تعهد کارکنان نسبت به سازمان پایین است که مسلماً براساس مقایسه با روند کاری در کشور ژاپن، این امر ارائه شده است و نتایج مطالعات و گزارشات منتشر شده مبین این موضوع در کشور می‌باشد.

در پایان با آرزوی توفیق روزافزون برای خانواده دریایی و بندری کشور عزیزمان، مجدداً اشاره می‌شود که نتایج ارائه شده در مقاله براساس پرسشنامه‌های طیفی لایکرت و بر طبق مدیریت آرمانی ژاپنی ارائه شده است که مشخصاً در بسیاری از سازمان‌ها نتایج یکسانی خواهد داد. بدیهی است که هدف مقاله زیر سؤال بردن مجموعه محترم مدیریتی بندر خرمشهر نبوده و صرفاً الگوسازی مدیریت ژاپنی انجام شده است. به‌روزی و موفقیت بیش از پیش کارکنان محترم و دوستان گرانقدر بندر خرمشهر را از خداوند منان خواستارم.





آیا سطح دستمزد ماهانه باعث نگهداری افراد در مشاغل می‌شود؟ عوامل ماندگاری در مشاغل حساس

عواملی که باعث جذب افراد نخبه در یک بنگاه اقتصادی و پس از جذب موجب بقاء آنها در آن مشاغل می‌شود، تنها میزان حقوق یا دستمزد ماهانه آنها نمی‌باشد.

تجربه کارآفرینان با سابقه در سازمان‌هایی که زمینه کار بین‌المللی دارند مجموعه‌ای از عوامل گوناگونی را مؤثر می‌داند که ذیلاً به شرح مختصر آن می‌پردازیم.

۱- آزادی فرد در نحوه انجام کار

شرکت‌هایی که به تعیین خطوط کلی انجام کارها بسنده می‌کنند و اجازه می‌دهند مستخدم با به کارگیری سلیقه، ابتکار عمل و نوآوری کار را انجام دهد، موفق شده‌اند بیشترین میزان ماندگاری افراد در شغل‌های حساس را از آن خود کنند.

۲- هدف‌گذاری

کارفرمایانی که برای فرآیندهای مختلف کاری یک بنگاه اقتصادی تعیین هدف می‌کنند، به نحوی به کارکنان درگیر کمک می‌کنند تا از روش خودارزیابی بهره‌گیرند و میزان موفقیت در نیل به اهداف را اندازه‌گیری کنند.

۳- مأموریت

مدیرعامل یا مدیران ارشد یک شرکت باید مأموریت کلی شرکت یا بخش خود را مدون کنند و به اطلاع کارکنان برسانند. مثلاً شرکت XXX می‌خواهد بهترین، سریع‌ترین، با کیفیت‌ترین مؤسسه رده‌بندی کشتی و بازرسی فنی باشد و پیوسته زودتر از زمان تعیین شده خدمات خود را از نظر انجام بازرسی و صدور گواهی‌نامه انجام دهد.

۴- توقعات

باید برای کارکنان و به ویژه افراد نخبه چگونگی انجام کار در داخل کل فرآیندهای سازمان مشخص شده باشد. به عنوان مثال باید همگی تدبیری به خرج دهند که انجام کار در شرکت XXX با کمترین فشار برای بازرسان یا میزبان توأم بوده باشد.

۵- اظهارنظر و پیشنهاد

از جمله موارد مهم دیگر در یک بنگاه اقتصادی، برقراری نظام ابراز عقیده و پیشنهاد است. باید جوی در شرکت ایجاد شود که کارکنان بتوانند به آسانی اظهارنظر کنند و اگر نظر خوب یا مناسب نبود طوری با آن برخورد نشود که فرد از مشارکت در بهبود فرآیندهای کاری دل‌سرد شود. بنابراین باید مدیران بتوانند با صبر و شکیبایی به نحو مطلوبی این موضوع را مدیریت کنند.

۶- ارتباطات

مهم‌ترین موضوع در یک بنگاه اقتصادی آن است که مدیران بتوانند با کارکنان طوری ارتباط برقرار کنند تا از مسائل شرکت به سادگی آگاه شوند. این امر هم هنری است که در کمتر شرکتی می‌توان آن را یافت.

۷- پایداری نظام مدیریتی

از جمله عوامل مهم برای افراد نخبه این است که احراز کنند نظام مدیریتی در یک شرکت نهادینه است و به میل و یا روحیه مدیر ارشد بستگی ندارد.

اگر در یک روز فشار غیرمتعارف به مدیران ارشد وارد شد، نظام مدیریتی شرکت آسیب نبیند. باید مدیرعامل یا مدیران بخش یا ناحیه رابطه مناسبی را با کارکنان در ملأعام داشته باشند به نحوی که همه احساس کنند با دید واحد، بدون تبعیض و یکسان به آنها نگرسته می‌شود ولی رابطه خصوصی بین مدیر و فرد بر مبنای توان فکری، هوش و ذکاوت افراد وجود داشته باشد.

۸- آینده‌نگری

این موضوع تنها در سطح یک بنگاه مطرح نیست، بلکه در سطح ملی و حتی بین‌المللی هم مطرح است. یعنی وقتی ناامیدی عمومی در یک جامعه حاکم باشد، در سطح یک شرکت نمی‌توان خیلی تغییر ایجاد کرد. اما بسیار دیده شده است که در سطح ملی مسئله‌ای وجود ندارد یا امید به آینده فراهم است ولی در سطح یک بنگاه اقتصادی مدیرعامل یا مدیران بخش‌ها نتوانسته‌اند آینده شرکت را خوب به تصویر بکشند؛ در نتیجه کارکنان و به ویژه افراد نخبه سرخورده باقی می‌مانند و به محض فراهم شدن موقعیت بهتر شرکت را ترک می‌کنند.

اگر مدیران ارشد بتوانند، اولاً روش جانشین‌پروری را در یک مؤسسه جاری کنند. ثانیاً با سرمایه‌گذاری در بخش آموزش‌های کاربردی و حرفه‌ای (بدون اطلاع صریح) به کارکنان این پیام را بدهند که به فکر آینده آنها هستند حتی اگر قرار باشد در جای دیگری مشغول کار شوند. این امر مهم‌ترین ابزار برای پایبندی فرد به سازمان می‌باشد، حتی اگر میزان دستمزد جای دیگر جذاب‌تر بوده باشد.

تجربه ثابت کرده است این نوع عملکرد از اخذ تعهدات مالی برای دوره‌های آموزشی و ایجاد تعهد برای فرد یا بعضی از آیین‌نامه‌های اخلاقی که عمدتاً یک طرفه هستند بسیار مؤثرتر می‌باشد.





نکاتی که در مصاحبه‌های استخدامی
باید به آن توجه شود

روابط انسانی و فرهنگ رفتاری

بسیاری از افراد با تکمیل سوابق خود که اصطلاحاً به آن "رزومه" می‌گویند و ارسال آن برای شرکت‌های متفاوت، بر این باورند که این سابقه برای انتخاب آنها کافی است. چه بسا صلاحیت داوطلب بیشتر از شرایط مورد نظر کارفرما می‌باشد ولی باز هم شخص را دعوت به کار نمی‌کنند. علت آن است که تنها یک یا چند برگ "رزومه" یا یک یا چند جلسه مصاحبه حضوری برای اخذ تصمیم توسط داوطلب و کارفرما کافی نیست. از نکات مهمی که باید مدنظر داوطلبان باشد موارد مشروحه ذیل است که می‌تواند بسیار سرنوشت‌ساز باشد. ممکن است کارفرمایان از تشریفات گوناگونی برای انتخاب فرد مورد نظر خود استفاده کنند ولی در واقع همگی دنبال یافتن پاسخ به این نکات مهم هستند.

۱- آیا فرد مورد نظر ما می‌تواند کار تعریف شده را انجام دهد؟ توجه کنید که این موضوع در صلاحیت فنی افراد خلاصه نمی‌شود؛ بلکه قضیه روابط انسانی و رهبری فرد اهمیت بسیار مهمی دارد. ممکن است تخصص یک فرد داوطلب باعث شود از نردبان ترقی سریع بالا برود ولی به محض رسیدن به یک نقطه یا سمت، چگونگی برقراری روابط با

مدیران بالاتر و زیردست مطرح می‌شود.

با مشاهده رزومه نمی‌توان نقاط قوت و ضعف داوطلب را تعیین کرد، زیرا افراد معمولاً موفقیت‌های خود را در رزومه کار می‌نویسند؛ هیچکس نمی‌گوید کارهایی که در گذشته انجام شد ولی خوب پیش نرفت چه دلیلی داشت؛ یا داوطلب حاضر نیست بگوید از عدم موفقیت‌های گذشته چه درس‌هایی آموخته است تا در آینده تکرار نشود.

لذا کارفرما دنبال آن است که به موضوع چگونگی رهبری و نحوه ارتباط فرد با دیگران پرداخته و به جمع‌بندی برسد.

۲- آیا داوطلب شغل مورد نظر را دوست دارد؟

طبیعی است که افراد جوان و نخبه تمایل ندارند تنها به خاطر کار حقوق مناسبی به آنها پرداخت شود. بلکه آنها ترجیح می‌دهند محیط کار بیشتر مطلوب آنها باشد و با چالش‌های مربوطه دست‌وپنجه نرم کنند. اگر کارفرمایی بتواند چنین جوی را به وجود آورد افراد فعال بیشتر ماندگاری خواهند داشت. ۳- آیا با داوطلب می‌شود کار کرد یا به عبارت دیگر داوطلب مناسب کار می‌باشد؟

کارفرما دنبال آن است که بداند آیا داوطلب در داخل سازمان می‌تواند خوب جا بیافتد.

افراد با سابقه سازمان چه برداشتی می‌توانند از فرد داشته باشند؟

فرهنگ رفتاری سازمانی و فردی داوطلب چگونه خواهد بود؟ در شرایط بحرانی سازمان فرد داوطلب چقدر می‌تواند مفید واقع شود؟

داوطلب برای منافع و حفظ سازمان چقدر می‌تواند مؤثر واقع شود.

بنابراین "به هنگام" به تمامی داوطلبان جویای کار در داخل و خارج از کشور توصیه می‌کند به این موارد مهم توجه کنند و چنانچه بتوانند این سه مورد را خوب جواب دهند، حتماً از آنها دعوت به کار می‌شود.

□ ممکن است تخصص یک فرد داوطلب باعث شود از نردبان ترقی سریع بالا برود ولی به محض رسیدن به یک نقطه یا سمت، چگونگی برقراری روابط با مدیران بالاتر و زیردست مطرح می‌شود.



میزان مصرف سرانه ایرانیان و "استانداردهای جهانی" رتبه اول اسراف و مصرف

۲- تخم مرغ:

منطقه	سرانه مصرف تخم مرغ (واحد کیلوگرم)	نسبت
ایران	۸ تا ۹	ایران یک سوم جهان
کشورهای پیشرفته	۲۴	

سرانه مصرف تخم مرغ در ایران ۸ تا ۹ کیلوگرم است که این رقم در کشورهای پیشرفته ۲۴ کیلوگرم است.

۳- شیر:

منطقه	سرانه مصرف شیر (واحد کیلوگرم)	نسبت
ایران	۹۰	ایران یک سوم اروپا
اروپا	۳۰۰	

مردم ایران از اسراف‌کارترین مردمان جهان هستند. این یک ادعای ساده و بدون استناد نیست. ایرانیان بیش از هر ملت دیگری و به ویژه بیش از استاندارد جهانی در هدر دادن منابع غذایی، انرژی و حتی وقت خود پیش‌تاز هستند. در حالی که میزان درست استفاده از منابع یکی از پیش‌شرط‌های توسعه هر کشور است.

جداول مربوط به میزان هدر دادن منابع در ایران به خوبی یکی از علل عدم توسعه واقعی و کیفی کشور را نشان می‌دهد. عاملی که اتفاقاً در این نوبت بر عهده دولت‌مردان یا سیاست‌های نادرست آنان نیست، بلکه زائیده نگرش مردم در زندگی فردی و اجتماعی خود است. رویکرد مردم به استفاده از منابع که به تدریج در خلال سالیان شکل گرفته است، به آسانی هم از بین نخواهد رفت، اما بررسی و یادآوری آن همواره تلنگری است، برای اینکه حرکتی برای اصلاح آن از سوی مردم صورت بگیرد. جداولی که در پی می‌آید مبروری است اجمالی بر فرهنگ مصرفی مردم ایران زمین.

اول مصرف مواد غذایی: فرهنگ استفاده از مواد غذایی شاید در هیچ کجای دنیا به اندازه ایران ناسالم و غیراقتصادی نباشد.

۱- نان:

منطقه	سرانه مصرف سالانه نان (واحد کیلوگرم)	نسبت
ایران	۱۶۰	ایران برابر جهان
جهان	۲۵	

مردم ما پر مصرف‌ترین مردم جهان در مصرف گندم و نان هستند و با سرانه ۱۶۰ کیلوگرم بالاترین مصرف سرانه نان را در جهان دارا هستیم. لازم به توضیح است. میزان تولید نان در ایران ۲۵ میلیارد عدد است.

□ ایرانیان سالانه بیش از ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان نوشابه استفاده می‌کنند. بنابراین از نظر سرانه مصرف نوشابه گازدار در ایران، رتبه اول جهان را داریم.

سرانه مصرف شیر در ایران ۹۰ کیلوگرم در سال است که این سرانه در اروپا ۳۰۰ کیلوگرم برآورد می‌شود. همچنین براساس آخرین آمار در مورد سبید غذایی ایرانیان، مصرف لبنیات به ازای هر نفر روزانه ۱۳۹ گرم است که فقط ۲۸ گرم از این میزان را شیر تشکیل می‌دهد. در حالی که مصرف مطلوب لبنیات هر فرد باید روزانه ۲۲۵ تا ۲۴۰ گرم باشد.

۴- شکر:

منطقه	سرانه مصرف شکر (واحد کیلوگرم)	نسبت
ایران	۳۰	ایران ۶ برابر جهان
جهان	۵	

سرانه مصرف شکر هر ایرانی ۳۰ کیلوگرم و ۶ برابر میانگین هر فرد در دنیاست.

۵- سویا:

منطقه	سرانه مصرف سویا (واحد کیلوگرم)	نسبت
ایران	۰/۵	ایران یک بیستم جهان
جهان	۱۰	

در حالی که مصرف سرانه سویا در اروپا و آمریکا ۹ تا ۱۱ کیلوگرم برآورد شده است، حجم مصرف این فرآورده در ایران تنها به نیم کیلوگرم به ازای هر نفر می‌رسد.

۶- نوشابه:

منطقه	سرانه مصرف نوشابه (واحد لیتر)	نسبت
ایران	۴۲	ایران چهار برابر جهان
جهان	۱۰	

ایرانیان سالانه بیش از دو میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان نوشابه استفاده می‌کنند. بنابراین از نظر سرانه مصرف نوشابه گازدار در ایران، رتبه اول جهان را داریم. سرانه مصرف نوشابه در ایران ۴۲ لیتر است. در حالی که این سرانه مصرف ۴ برابر سرانه مصرف دنیاست.

۷- نمک:

منطقه	سرانه مصرف نمک در سال (واحد کیلوگرم)	نسبت
ایران	۶	ایران دو برابر جهان
جهان	۳	

میزان استاندارد مصرف نمک بین چهار تا پنج گرم در روز است. در حالی که ایرانیان به طور متوسط روزانه هشت تا ۱۰ گرم نمک مصرف می‌کنند.

۸- میوه و سبزیجات:

منطقه	سرانه مصرف سالانه میوه و سبزی (واحد کیلوگرم)	نسبت
ایران	۳۰	ایران یک چهارم استاندارد جهانی
جهان	۱۲۰	

ایران در تولید ۱۵ محصول اصلی باغی دنیا مقام اول تا دهم را دارد و بیش از چهار درصد از میوه و مرکبات جهان را تولید می‌کند. اما مصرف سبزی و میوه در کشورمان کمتر از میزان استاندارد جهانی است (روزانه هر فرد باید حداقل ۴۰۰ گرم میوه و سبزی مصرف کند. سرانه مصرف در ایران ۱۰۰ گرم است)

۹- ماهی:

منطقه	سرانه مصرف سالانه ماهی (واحد کیلوگرم)	نسبت
ایران	۷	ایران حدود یک سوم جهان
جهان	۱۸	

طول عمر:

طول عمر ایرانیان ۲۰ درصد کمتر از میانگین جهانی است.

مرگ و میر:

حدود ۴۰ درصد از مرگ‌های روزانه به دلیل سوءتغذیه می‌باشد.

در کشور ما از مجموع ۸۰۰ مرگ روزانه ۳۰۰ مورد مستقیماً به تغذیه نامناسب مربوط است.

وضعیت مصرف دارو:

منطقه	میانگین سرانه اقلام دارو در هر نسخه	نسبت
ایران	۶ قلم	ایران سه برابر جهان
جهان	۲ قلم	

آمار رسمی وزارت بهداشت می‌گوید در هشت سال گذشته، متوسط تعداد داروهای تجویز شده در هر نسخه، بیش از چهار قلم بوده است که در حال حاضر متوسط کشوری آن به ۶/۳ قلم رسیده است. این در حالی است که میانگین جهانی در این زمینه کمتر از دو قلم در هر نسخه است. یعنی در ایران بیش از سه برابر متوسط جهانی است.

فضای سبز:

منطقه	میانگین سرانه فضای سبز متر مربع	نسبت
ایران	۵	ایران یک سوم جهان
جهان	۱۵	

انرژی:

۱- برق:

منطقه	سرانه مصرف سالانه (کیلووات)	نسبت
ایران	۲۵۰۰	ایران سه برابر جهان
جهان	۸۰۰	





□ میزان هدر دادن منابع در ایران به خوبی یکی از علل عدم توسعه واقعی و کیفی کشور را نشان می‌دهد.

۲- آب:

منطقه	سرانه مصرف روزانه (لیتر)	نسبت
ایران	۳۰۰	ایران دو برابر میانگین جهانی
جهان	۱۵۰	

۳- بنزین:

منطقه	سرانه مصرف روزانه (لیتر)	نسبت
ایران	۹۰	ایران ۶ برابر میانگین جهانی
جهان	۱۵	

۴- گاز:

منطقه	سرانه مصرف سالانه (مترمکعب)	نسبت
ایران	۱۷۰۰	ایران سه برابر میانگین جهانی
جهان	۶۰۰	

به طور متوسط ایران حدود چهار برابر میانگین جهانی انواع انرژی را مصرف می‌کند.

ساعات کار:

منطقه	سرانه ساعات کار سالانه	نسبت
ایران	۲۴۰۰	ایران ۱/۵ برابر میانگین جهانی
جهان	۱۹۰۰	

ساعات کار مفید:

منطقه	سرانه ساعات کار سالانه	نسبت
ایران	۳۰۰	ایران یک چهارم سرانه جهانی
جهان	۱۴۰۰	

فضای ورزشی:

منطقه	سرانه (مترمربع)	نسبت
ایران	۶۱ سانتی‌متر مربع	ایران یک سوم میانگین جهانی
جهان	۲ متر مربع	

مطالعه:

منطقه	سرانه زمان مطالعه روزانه (دقیقه)	نسبت
ایران	۱۸	ایران یک چهارم میانگین جهانی
جهان	۷۰	

زمان مکالمه با تلفن و تلفن همراه:

منطقه	سرانه زمان مکالمه روزانه (دقیقه)	نسبت
ایران	۴۰	ایران چهار برابر میانگین جهانی
جهان	۱۰	

مردم ایران منابع ملی خود را به مقدار قابل ملاحظه‌ای تلف می‌کنند. اسراف در این منابع به حدی است که طبق آمار منتشر شده مصرف سرانه آب، انرژی، دارو، نان و سایر مواد غذایی و صرف وقت برای انجام یک کار معین در ایران چند برابر استانداردهای جهانی است.

منبع: سایت تابناک اقتصادی

فرهنگستان زبان و ادب فارسی

واژگان مصوب بخش حمل و نقل دریایی

anchor dragging	کشید لنگر
anchored	لنگر انداخته
anchored vessel	شناور لنگر انداخته
anchor engine	موتور لنگر
anchor eye	چشم لنگر
anchor flag	پرچم لنگر
anchor fluke	پنجه لنگر
anchor gear	لنگرافزار
anchor head	سر لنگر
anchoring	لنگر اندازی
anchor light	چراغ لنگر
anchor mark	داغ لنگر
anchor pea	نخودی لنگر
anchor plate	سینی لنگر
anchor pocket	نیام لنگر
anchor position	موقعیت لنگر
anchor recess → anchor pocket	
anchor ring	حلقه لنگ
anchor shackle	بخوی لنگر
anchor shank	تنه لنگر
anchor station	محل لنگر
anchor throat	گلویی لنگر
anchor well → chain locker	
apeak → anchor apeak	
apeek → anchor apeak	
astern	به عقب
at anchor	در لنگر
athwart hawse	زنجیرگاه عمود
atrium cabin	اتاقک رو به داخل

abaft	پاشنه سو
abaft the beam	پس ور گه
abeam	ور گه سو
abreast	همبر
A-cockbill	لنگر اویخته
advance freight → freight prepaid	
Aft → abaft	
aft	پس
aftermost → aftmost	
aftmost	دم پاشنه
ahead	جلو
allowable stacking weight	وزن مجاز روی هم چینی
all-round light	چراغ تمام دور
anchor	لنگر
anchor A-cockbill → A-cockbill	
anchorage	لنگرگاه
anchorage dues	عوارض لنگرگاهی
anchor and chain certificate	گواهی نامه لنگر و زنجیر
anchor apeak	لنگر برپا
anchor arm	بازوی لنگر
anchor('s) aweight	لنگر اونگ
anchor ball	گوی لنگر
anchor bed	بستر لنگر
Anchor bell	زنگ لنگر
anchor berth	حوزه لنگر اندازی
anchor bill	ناخن لنگر
anchor buoy	بویه لنگر، شناوه لنگر
anchor cable	زنجیر لنگر
anchor chain → anchor cable	
anchor crown	تاج لنگر



راهنمای تهیه طرح‌های اضطراری آلودگی دریایی در کشتی

Guidelines for the development of Shipboard Marine Pollution
Emergency Plans 2010 ,Ed

Publisher: Witherby Seamanship International

مقرره ۳۷ ضمیمه یک کنوانسیون مارپول و اصلاحات آن لازم می‌دارد که نفتکش‌های با ظرفیت ناخالص ۱۵۰ یا بیشتر و تمامی کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ۴۰۰ یا بیشتر باید "طرح اضطراری آلودگی نفتی در کشتی" تأیید شده را دارا باشند.

کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، واکنش و همکاری در موارد آلودگی نفتی (۱۹۹۰) نیز داشتن چنین طرحی را برای برخی کشتی‌ها الزام می‌دارد.

مقرره ۱۷ ضمیمه دو کنوانسیون مارپول و اصلاحات آن شروط مشابهی را برای تمامی کشتی‌های با ظرفیت ناخالص ۱۵۰ و بالاتر حامل مواد مایع سمی به صورت فله مطرح و آنها را ملزم به داشتن طرح اضطراری آلودگی دریایی تأیید شده برای مواد مایع سمی می‌کند. طرح مزبور باید مکمل طرح اضطراری آلودگی نفتی در کشتی باشد، زیرا مندرجات هر دو مشابه هم هستند و طرح یکپارچه در موارد اضطرار کاربردی‌تر از دو طرح مجزا خواهد بود. برای اینکه مشخص باشد طرح موجود یک طرح ترکیب شده است، از آن باید به عنوان "طرح اضطراری آلودگی دریایی در کشتی" نام برده شود.

این راهنما توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی تدوین شده است تا به مراجع دریایی و مالکان شناورها در تدوین قوانین ملی و تهیه طرح‌های مورد نیاز کمک کند.

مندرجات:

بخش ۱- مقدمه؛

بخش ۲- شروط الزامی مقرره ۳۷ ضمیمه یک کنوانسیون مارپول؛

بخش ۳- شروط غیرالزامی؛

پیوست ۱: مراجع اضافی برای تهیه طرح‌های اضطراری آلودگی نفتی در کشتی؛

پیوست ۲: فرم نمونه طرح اضطراری آلودگی نفتی در کشتی؛

راهنمای تهیه طرح‌های اضطراری آلودگی دریایی در کشتی برای مواد نفتی و یا مواد سمی مایع

مندرجات:

بخش ۱- مقدمه؛

بخش ۲- شروط الزامی مقرره ۳۷ ضمیمه یک و مقرره ۱۷ ضمیمه دو کنوانسیون مارپول؛

بخش ۳- شروط غیرالزامی؛

پیوست ۱: مراجع اضافی برای تهیه طرح‌های اضطراری آلودگی دریایی در کشتی؛

پیوست ۲: فرم نمونه طرح اضطراری آلودگی دریایی در کشتی (برای مواد نفتی و یا مواد سمی مایع).



قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

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

نشریه "بهنگام" ضمن استقبال از تعامل سازنده با اساتید و متخصصان خبره و دانشجویان علوم و فنون دریایی و استفاده عملی از دانش و تجربیات ایشان و نیز در جهت ارتقاء سطح ایمنی دریایی و اعتلای فرهنگ دریایی، 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 فصلنامه 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
سر دبیر فصلنامه "بهنگام"

فرم اشتراک

فصلنامه علمی - تخصصی "بهنگام"

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:

کدپستی: تلفن: صندوق پستی:

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

قابل پرداخت در کلیه شعب بانک ملی واریز کرده و رسید آن را به همراه فرم تکمیل شده به نشانی فصلنامه "بهنگام" 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: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵ فاکس: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸ کدپستی: ۱۴۳۹۶ - ۳۴۵۶۱
پست الکترونیک: update@asiaclass.org
پایگاه اینترنتی: www.asiaclass.org

تعرفه چاپ آگهی در فصلنامه "بهنگام"

نشریه تخصصی "بهنگام"، 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 مجری طرف قرارداد فصلنامه دریافت می‌شود.



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 ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱ و شماره تماس ۰۲۱ - ۸۴۳۹۷۰۰۵ 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.

رئیس کل بیمه مرکزی اعلام کرد:

تدوین پیش نویس لایحه بیمه دریایی تا پایان سال ۹۱

دیدگاهها و رسیدن به وحدت نظر در تدوین این لایحه با مشکلاتی توأم خواهد بود که بر پیشرفت کار تأثیر می گذارد.

● تلاش برای تمام تدوین لایحه بیمه دریایی

رئیس کل بیمه مرکزی گفت: با این حال بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران مصمم است به رغم دشواریها و کاستیهای موجود رسیدگی به این لایحه را در سال جاری به اتمام برساند.

● رشد حق بیمه تولیدی کشتی

وی درباره حق بیمه تولیدی دریایی در سال ۹۰ نیز اظهار داشت: در سال ۱۳۹۰ حق بیمه تولیدی در رشته کشتی و مسئولیت پی.اند.آی برابر با ۳۷ میلیون و ۴۲۱ هزار و ۷۸۸ دلار است که در مقایسه با سال قبل ۹۲ درصد رشد داشته است.

به گفته وی هر چند خسارت پرداخت شده در سال ۱۳۹۰ نیز در مقایسه با سال قبل ۲۵ درصد رشد نشان می دهد، اما در خصوص دیگر بیمه های دریایی مثل حمل و نقل کالا نیز ضریب خسارت سال های اخیر بسیار خوب بوده است.

رئیس بیمه مرکزی ادامه داد: براساس آمارهای دریافتی از شرکت های بیمه مستقیم، این شرکت ها در ۹ ماهه اول سال گذشته ۱۷۴ مورد خسارت دارندگان بیمه نامه مربوط به کشتی ها را پرداخت کرده اند.

وی گفت با توجه به عملکرد صنعت بیمه در بخش بیمه های دریایی، حق بیمه های بالغ بر ۳۷ میلیون دلار برای بخش پوشش های بیمه بدنه و ماشین آلات و پی.اند.آی در رشته کشتی تولید شده است.

به گفته کریمی این عملکرد باعث شده است که این حق بیمه پس از تحریم در داخل کشور باقی بماند و از خروج ارز جلوگیری به عمل آید. از طرفی حمایت جدی دولت و بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران از شرکت های دریایی و بیمه های باعث شده است که شرکت های دریایی عملکرد مناسبی داشته باشند و بتوانند پوشش های لازم را در بنادر مختلف ارائه کنند.

وی درباره تأثیر تحریم ها افزود: در مورد شرکت های بیمه ای نه تنها تحریم ها و عملکرد آنها و ارائه پوشش بیمه دریایی تأثیر منفی خاصی نداشته است، حتی تولید حق بیمه در بیمه های دریایی رشد خوبی داشته است که این رشد نشانگر گسترش و تنوع خدمات و پوشش بیمه دریایی شرکت های بیمه داخلی است.

رئیس کل بیمه مرکزی با بیان اینکه تحریم ها در عملکرد شرکت های بیمه کشور و ارائه پوشش بیمه دریایی تأثیر منفی خاصی نداشته است از رشد خوب تولید حق بیمه در بیمه های دریایی خبر داد.

مهندس سیدمحمد کریمی در گفت و گو با مانا درباره آخرین وضعیت تدوین پیش نویس لایحه بیمه دریایی گفت: به این منظور کارگروهی در سال ۱۳۸۹ با حضور نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی و صاحب نظران بیمه در بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران تشکیل شد که در سال جاری اعضاء جدیدی به کارگروه اضافه شدند و رویکرد جدیدی نیز در نگارش این لایحه اتخاذ شد.

● تأیید نهایی ۱۵ ماده

وی با بیان اینکه برگزاری جلسات این کارگروه در سال ۹۰ نیز ادامه داشت گفت: تاکنون با برگزاری هشت جلسه منظم کاری ۱۵ ماده از این لایحه به تأیید نهایی رسیده است.

کریمی افزود: در این جلسات متن پیشنهادی سازمان بنادر و دریانوردی با در نظر گرفتن قانون بیمه و نیز لایحه پیشنهادی بیمه تجاری مورد بررسی قرار می گیرد؛ ضمن اینکه قوانین بیمه دریایی سایر کشورهای با سابقه در این حوزه نیز به طور هم زمان جهت اطمینان از انطباق لایحه پیشنهادی با اصول و موازین بین المللی مدنظر قرار می گیرد.

وی ادامه داد: بدیهی است پس از تدوین نهایی لایحه، برای تصویب آن از طریق مراجع ذی ربط اقدامات مقتضی در دولت و مجلس انجام می گیرد.

وی اظهار داشت: به احتمال زیاد نتیجه بررسی این کارگروه طی سال ۱۳۹۱ به اتمام می رسد.

رئیس شورای عالی بیمه با بیان اینکه بیمه های دریایی دارای پیچیدگی های زیادی هستند و ضرورت دارد ابعاد گوناگون این بیمه در کارگروه تخصصی مورد بررسی قرار گیرد گفت: بخشی از پیچیدگی های این رشته متأثر از ماهیت بین المللی آن است که مستلزم رجوع به قوانین مشابه در سایر کشورها و مطالعه دقیق آنهاست.

وی مطالعات کم در زمینه بیمه های دریایی و نبود شناخت کافی و متقابل کارشناسان صنعت بیمه و صنعت دریانوردی و کشتیرانی را بخشی از مشکلات موجود در تدوین این لایحه دانست و گفت: در این وضعیت نزدیک کردن

اوراق ۱۳۹ فروند کشتی در ۳ ماه

سال ۱۹۸۲ بوده اند؛ این در حالی است که کشتی های فله بر اوراق شده در سال ۲۰۱۱ بین سال های ۱۹۷۹ تا ۱۹۸۱ ساخته شده بودند.

همچنین در سه ماهه نخست سال جاری میلادی ۶۱ هزار و ۲۰۰ TEU کشتی کانتینر بر به منظور اوراق از ناوگان کشتی های کانتینر بر جهان خارج شده اند در این مدت ۳۹ فروند کشتی تانکر معادل ۳/۹ میلیون DWT ظرفیت نیز یاردهای اوراق شدند.

اوراق کشتی های فله بر در سه ماه نخست سال جاری میلادی رکورد جدیدی را در این بخش به جا گذاشت.

به گزارش تین نیوز، طبق بررسی مؤسسه تحقیقاتی کلارکسون، تعداد کشتی های فله بری که در سه ماه نخست سال جاری میلادی اوراق شده است به ۱۳۹ فروند کشتی فله بر با ظرفیت ۷/۸ میلیون DWT رسید. به طور میانگین کشتی های فله بری که در این مدت اوراق شدند متعلق به

بررسی غرق شدن کشتی تایتانیک از منظر فیزیک و ریاضی



همچنین شرایط آب‌وهوایی در منطقه نیز از عوامل بروز این حادثه عنوان شده است. در سال ۱۹۱۲ میلادی جزایر کارائیب تابستان بسیار گرمی را تجربه کرده بود و گلف استریم (جریان اقیانوسی گرم و قوی) باعث حرکت یخچال‌های عظیم به تراز وسط اقیانوس و برخورد با کشتی تایتانیک شده بود. مجله نشنال جئوگرافیک نیز با همکاری جمعی از متخصصان، تصاویر جدیدی از کشتی غرق شده تایتانیک در اعماق اقیانوس اطلس منتشر کرده است.

در آستانه یکصدمین سالگرد حادثه غرق شدن کشتی تایتانیک، بررسی‌های جدید در خصوص نقش فیزیک و ریاضی در غرق شدن این کشتی عظیم منتشر شده است.

کشتی تایتانیک که در ۱۴ آوریل سال ۱۹۱۲ میلادی از بندر ساوت‌همپتون راهی نیویورک بود، با یک کوه عظیم یخی برخورد کرد و ظرف سه ساعت به طور کامل غرق شد و دو سوم مسافران و خدمه کشتی جان خود را از دست دادند. دلایل متعددی در مورد علت برخورد کشتی با کوه عظیم یخی مطرح شده است که از آن جمله نبود دوربین دوچشمی در کابین هدایت کشتی یا کمبود تعداد اپراتورهای رادیویی عنوان شده است.

ریچارد کورفیلد نویسنده کتاب‌های علمی، ضعف‌های موجود در ساخت کشتی تایتانیک را مورد بررسی قرار داده است که نتایج آن در مجله Physics World و وب سایت مؤسسه فیزیک منتشر شده است.

وی در انجام تحقیقات خود از دو متخصص متالوژیست کمک گرفت. متخصصان تحقیقات خود را با اطلاعات به دست آمده از محل ساخت کشتی تایتانیک در بلفاست تلفیق کرده و دریافتند که بدنه کشتی به طور یکنواخت به یکدیگر متصل نشده بودند و نقطه‌ای از بدنه که با کوه یخی برخورد کرده بود، بسیار ضعیف‌تر از بدنه اصلی کشتی بوده و سازندگان کشتی برای کاهش هزینه‌ها از مواد بی کیفیت استفاده کرده بودند.

ایران میزبان کنفرانس رایپی شد

زیست‌محیطی توفان‌های گونو یا پدیده کشند قرمز و یا احتمال وقوع سونامی است.

به گفته معاون سازمان حفاظت محیط زیست، برگزاری این کنفرانس در ایران مصوب هیئت دولت بوده؛ اما برخی از کشورها با برگزاری آن در ایران موافق نبودند که با پیگیری‌های رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، برگزاری این کنفرانس در ایران نهایی شده است.

گفتنی است، رایپی بازوی اجرایی کنوانسیون کویت است که هر هشت کشور حوزه خلیج فارس عضو آن هستند و تاکنون چهار پروتکل در این کنوانسیون به امضاء رسیده است.

بزرگ‌ترین کنفرانس رایپی به مدت چهار روز در اسفندماه امسال در سطح وزیران محیط زیست کشورهای عضو کنفرانس، با حضور ۴۰۰ شرکت‌کننده در ایران برگزار خواهد شد.

در این کنفرانس، رایپی (سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط زیست دریایی) تمام آمار و اطلاعات خود در زمینه گشت‌های دریایی را در اختیار شرکت‌کنندگان قرار می‌دهد و جمع‌بندی این آمار به صورت سخنرانی‌های مهم ارائه می‌شود.

کنفرانس رایپی دارای چهار مبحث بیولوژیکی، آلودگی‌های نفتی و آلی، آلودگی‌های معدنی مانند عناصر سنگین و سموم و حوادث کم‌نظیر مانند اثرات

استدلال حقوقی و فنی ایران در نشست بیستم کمیته اجرای تعهدات دولت‌های صاحب پرچم

یکی از موضوعاتی که در روز اول نشست و همچنین در گروه کاری متشکله و سپس در روز آخر نشست مورد بحث و بررسی مفصل و طولانی قرار گرفت، گنجاندن متنی در پاورقی بخش سوم کد با هدف امکان محدودسازی مسئولیت مؤسسات رده‌بندی و سازمان‌های مجاز حسب قوانین ملی دولت‌ها بود. این پیشنهاد که از سوی انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی (IACS) و با هدف زمینه‌سازی برای محدودسازی مسئولیت‌شان در قبال دولت‌ها و نیز مالکان کشتی‌ها در قبال تعهدات و فعالیت‌های‌شان ارائه شده بود، از حمایت معدودی از کشورهای اروپایی از جمله انگلیس، هلند، سوئد و نروژ برخوردار بود. در دیگر سو، کشورهای در حال توسعه و صاحبان پرچم مخالف گنجاندن متن در پاورقی بودند. در نهایت گروه کاری متشکله دو متن را که در هر دوی آنها موضوع محدودیت مسئولیت پیش‌بینی شده بود، به صحن اصلی کمیته پیشنهاد کرد.

نشست بیستم کمیته اجرای تعهدات توسط دولت‌های صاحب پرچم (FSI 20) از تاریخ هفتم فروردین ماه به مدت پنج روز در مقر سازمان بین‌المللی دریانوردی برگزار شد.

یکی از دستور کارهای مهم این نشست، تهیه متن کدی برای سازمان‌های مجاز از طرف دولت‌ها (Recognized Organizations) بود. این کد که قرار است با اصلاح کنوانسیون‌های سولاس، مارپول و پروتکل مصوب سال ۱۹۸۸ خطوط بارگیری، اجزایش برای دولت‌های عضو الزامی شود، با هدف سامان‌بخشی نحوه اعطای مجوز فعالیت به سازمان‌ها به خصوص مؤسسات رده‌بندی جهت انجام بازرسی‌های کشتی‌ها و اعطای گواهی‌نامه و همچنین نظارت بر کار آنها در دست تهیه است. این کد از سه بخش تشکیل شد که در صورت تصویب، اجرای بخش‌های اول و دوم آن اجباری و بخش سوم آن توصیه‌ای خواهد بود.



به حاملان کالاها به ویژه مالکان کشتی‌ها با توجه به مخاطرات حمل و نقل دریایی از گذشته‌های دور می‌باشد و تعمیم آن به دیگر عرصه‌ها در سطح بین‌المللی درست نیست.

- گنجاندن یک متن کاملاً حقوقی در یک کد بین‌المللی کاملاً فنی، اشکال می‌باشد.
- کمیته FSI به دلیل فقدان کارشناسان حقوقی فاقد ظرفیت و صلاحیت لازم برای ورود به مباحث حساس و پیچیده حقوقی است. بنابراین لازم است که مراتب به کمیته ایمنی دریانوردی اعلام شود تا در صورت موافقت از کمیته حقوقی استعلام به عمل آورد.

- در عرصه دریانوردی ارائه‌دهندگان خدمات متعدّدند و محدودیت مسئولیت برای مؤسسات رده‌بندی کشتی‌ها می‌تواند راه را برای ایجاد سابقه و ادعای سایر ارائه‌دهندگان خدمات دریایی باز کند.

- موضوع تحدید مسئولیت مؤسسات رده‌بندی و سایر ارائه‌دهندگان خدمات دریایی کاملاً یک امر داخلی محسوب می‌شود و به قوانین ملی کشورها بستگی دارد. بنابراین باید به خود دولت‌ها واگذار شود و گنجاندن آن در یک سند بین‌المللی صرف‌نظر از ماهیت آن که می‌خواهد الزامی و یا توصیه‌ای باشد، صحیح نیست، چرا که این تصور را ایجاد می‌کند که آیمو موافق آن است و یا حداقل اینکه آن را مورد شناسایی قرار می‌دهد.

بر پایه این گزارش و به هنگام طرح گزارش گروه کاری، علی اکبر مرزبان، نماینده دبیر کشورمان در آیمو، با قرائت بیانیه‌ای با پیشنهاد مطروحه مخالفت کرد و آن را از صلاحیت کمیته FSI خارج دانست. پس از قرائت بیانیه و با توجه به رایزنی که از قبل با نمایندگان بعضی از دولت‌های هم‌سو صورت گرفته شده بود، اکثریت هیئت‌های نمایندگی از جمله باهاماس، جامائیکا، برزیل، آرژانتین، مکزیک، ونزوئلا، آفریقای جنوبی، غنا، نیجریه، فیلیپین، مالزی، وانواتو، تووالو، عمان و حتی استرالیا از ایران حمایت کرده و خواستار حذف متن پیشنهادی از کد و ارجاع آن به کمیته ایمنی دریانوردی بدون هر گونه توصیه خاصی از سوی کمیته FSI شدند. حمایت هیئت‌های نمایندگی انگلیس، نروژ، سوئد، بلژیک، جزایر مارشال و هلند از گنجاندن متن حقوقی پیشنهادی نیز نتوانست راه به جایی ببرد و در نتیجه کمیته با پیشنهاد ایران موافقت کرد و بدون اینکه متن پیشنهادی را به تصویب برساند، مقرر داشت، عین مباحث و از جمله پیشنهاد مورد حمایت واقع شده ایران به کمیته ایمنی دریانوردی و کمیته حفظ محیط زیست دریایی منعکس شود تا مورد تصمیم‌گیری نهایی واقع شود.
بیانیه هیئت نمایندگی ایران که در متن گزارش نهایی کمیته نیز گنجانده شد، به طور خلاصه متضمن استدلالات زیر است:

- مفهوم محدودیت مسئولیت در قبال خسارات در عرصه دریانوردی مربوط

ترکیه ششمین سازنده کشتی در جهان

برنامه ساخت کشتی‌های تفریحی از سال ۲۰۰۴ میلادی تاکنون این صنعت را در ترکیه دگرگون کرد.

آی تاش با تأکید بر اینکه تعداد کارگاه‌های بزرگ کشتی‌سازی ترکیه در سال ۲۰۰۳ تنها ۳۷ کارگاه بود و اکنون به ۷۱ کارگاه رسیده خاطر نشان کرد: صنعت کشتی‌سازی ترکیه به وسعت سه میلیون و ۸۸ هزار متر مربع، دارای ظرفیت تولیدی با حجم چهار میلیون و ۶۰۰ هزار هستند.

تعداد کارگاه‌های بزرگ کشتی‌سازی در ترکیه در سال ۲۰۱۱ میلادی به ۷۱ کارگاه رسید.

به گزارش تین نیوز، یاشار دوران آی تاش - مدیرکل اداره کارگاه‌های کشتی‌سازی و ابنیه ساحلی ترکیه - گفت: با ۹۵ سفارشی که سال گذشته دریافت کردیم در صنایع کشتی‌سازی مقام ششم جهانی را از آن خود ساختیم. وی افزود: صنایع کشتی‌سازی ترکیه در اوایل دهه ۲۰۰۰ با افزایش سفارش در این عرصه و توجه به دریانوردی توسعه یافته است.

پاک کردن لکه‌های نفتی دریا با اسفنج نانویی

آب‌گریز هستند؛ بنابراین، بر روی آب غوطه‌ور می‌شوند و در عین حال بسیار جاذب نفت هستند.

وی که ریاست این مطالعه را بر عهده داشت، این اسفنج را در یک ظرف آب که دارای لکه‌های نفتی بود فرو برد. این اسفنج لکه‌های نفتی را بلعید، سپس وی با استفاده از کبریت نفت موجود در این اسفنج را سوزاند و دوباره آن را برای جذب بیشتر لکه‌های نفتی در آب فرو کرد.

به گفته هاشم، از این اسفنج می‌توان بارها استفاده کرد. همچنین این اسفنج می‌تواند نفت را برای بازیابی بعدی در خود نگه دارد.

دانشمندان اسفنج نانویی ابداع کرده‌اند که می‌توان با استفاده از آن دریاها را از وجود لکه‌های نفتی پاک کرد و خطر زیست محیطی را برای حیات دریایی به حداقل رساند.

به گزارش مارین نیوز، این اسفنج نانویی، هادی الکتریسته است و به راحتی با آهن‌ربا کنترل می‌شود.

این اسفنج از نانوتیوب‌های کربن خالص ساخته شده است و می‌تواند ۱۰۰ برابر بیشتر از وزنش نفت را جذب کند. این اسفنج به دلیل داشتن چگالی بسیار کم دارای توانایی قابل توجهی برای جذب نشت‌های نفتی از آب دریاست.

دانیل هاشم، از دانشگاه رایس، در این باره گفت: تکه‌های این اسفنج به شدت

ایجاد دروازه مشترک گمرکی بین ایران و ترکیه

بین دو کشور را بررسی کردند و قرار شد ساماندهی تعرفه‌ها و ساده‌سازی تسهیلات گمرکی در دستور کار قرار گیرد.

دو طرف ضمن تبادل نظر درباره آخرین وضع اقتصاد جهان و چشم‌انداز پیش رو در خصوص بحران در حوزه یورو گفت‌وگو کردند و خواستار افزایش همکاری‌های دو کشور برای جلوگیری از سرایت آثار ناشی از این بحران به کشورهای خود شدند.

مقامات اقتصادی ایران و ترکیه بر افزایش تراز بازرگانی دو کشور تا مرز ۳۰ میلیارد دلار تا سال ۲۰۱۵ تأکید کردند.

به گزارش مانا، در دیدار وزیر امور اقتصادی و دارایی ایران و معاون اقتصادی نخست‌وزیر ترکیه، دو طرف خواستار افزایش مناسبات تجاری دو کشور از ۱۶ میلیارد دلار کنونی به ۳۰ میلیارد دلار در سه سال آینده شدند. سیدشمس‌الدین حسینی و احمد باباجان پیشنهاد ایجاد دروازه مشترک گمرکی

پروژه بزرگ عراق در بندر فاو به زودی کلید می‌خورد

احداث بندر فاو بزرگ، بخشی از برنامه تبدیل عراق به دالان بازرگانی میان خاورمیانه و اروپا به شمار می‌رود. بر اساس این برنامه و با ساخت راه آهن عراق - ترکیه که در زمان استعمار انگلیس نیز وجود داشت، کانال سوئز دور زده خواهد شد.

ثانی در این زمینه مدعی شد: تکمیل فاو بزرگ، رویدادی مهم در صنعت حمل‌ونقل جهان خواهد بود و ما دسترسی به اروپا را از ۲۰ روز، به سه یا چهار روز کاهش خواهیم داد.

طول بارانداز و لنگرگاه‌های بندر فاو بزرگ ۷۰۰۰ متر و طول بارانداز و لنگرگاه برای کشتی‌های باری ۳۵۰۰ متر خواهد بود.

عراق اعلام کرد که به زودی مناقصه ساخت یک موج‌شکن عظیم، به عنوان بخشی از برنامه احداث بندرگاه و پایانه بازرگانی موسوم به "فاو بزرگ" را برگزار می‌کند.

بندر فاو بزرگ قرار است در جنوب بصره ساخته شود. عمران ثانی، مدیر شرکت دولتی بندرهای عراق، در این باره گفت: بغداد به زودی مناقصه موج‌شکن ۳۴۰ میلیون دلاری بندر جدید را برگزار خواهد کرد.

هم‌اینک عراق برای بیشتر بازرگانی غیرنفتی خود، به بندرگاه‌های کویت وابسته است.

درآمد یک میلیارد دلاری صنعت کشتی‌سازی هند تا سال ۲۰۱۵

به گفته کارشناسان کاهش هزینه‌های کارگران، استفاده از نیروی کار ماهر و متخصص، افزایش تقاضا و رشد صنعت فولاد هند از جمله عواملی است که باعث رشد صنعت کشتی‌سازی در این کشور خواهد شد.

درآمد صنعت ساخت و تعمیر کشتی هند تا سال ۲۰۱۵ با هشت درصد افزایش به ۱/۸ میلیارد دلار خواهد رسید. به گزارش مانا، سهم هند از صنعت کشتی‌سازی جهان حدود یک درصد است.

نگاهی به قطعنامه بیستمین همایش ارگان‌های دریایی؛ درخواست حمایت از فعالیت‌های بندری و دریایی

و حفظ تردد امن و بدون خطر کشتیرانی و انتقال کالا به بنادر ایرانی، جامعه بندری دریایی کشور خواستار استمرار این اقدام راهبردی بوده و از حضور نیروهای گارد امنیت تردد شناورها با هماهنگی مراجع ذی‌ربط در ناوگان تجاری کشور حمایت می‌کند.

(۳) به منظور کنترل و کاهش آلودگی‌های ناشی از سکوها و خطوط لوله دریایی مقرر شد، وزارت نفت (شرکت نفت فلات قاره) با هماهنگی سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به تسریع در اجرای طرح‌های نوسازی و بازسازی خطوط لوله و تأسیسات نفتی، تأمین شناور و تجهیزات مورد نیاز برای مقابله با آلودگی‌های نفتی و نصب و به کارگیری سامانه تصفیه پساب (نفتی و بهداشتی) و جمع‌آوری مواد زائد در سکوها و مخازن شناور نفت، مطابق استانداردهای بین‌المللی، اقدام کند. همچنین سازمان حفاظت محیط زیست با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی و وزارت نفت، اقدامات لازم را نسبت به مطالعه و نصب و راه‌اندازی ایستگاه‌های پایش آلودگی نفتی به عمل آورند.

(۴) در راستای اجرای اصل ۳۰ قانون اساسی و به منظور رفع موانع موجود برای پذیرش و آموزش دانشجویان رشته‌های دریانوردی (از قبیل کارورزی در دریا و استانداردهای پزشکی) توسط مراکز آموزش عالی و هنرستان‌ها و همچنین پاسخگویی به نیازهای متنوع صنعت دریانوردی به نیروی انسانی متخصص، از وزارتخانه‌های علوم، تحقیقات و فناوری و آموزش و پرورش درخواست شد

بیستمین همایش هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور در تاریخ‌های ۱۹ و ۲۰ اردیبهشت ماه با حضور مدیران ارشد صنایع دریایی کشور و فعالان بخش‌های مختلف مرتبط با دریا و دریانوردی در جزیره کیش برگزار شد. میزبان امسال همایش سازمان بنادر و دریانوردی و شعار همایش "دریانوردی: جهان پس از یکصد سال، ایران حال و آینده" بود. محورهای اصلی همایش بیستم عبارتند بودند از: ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی، توسعه منابع انسانی در حمل‌ونقل دریایی، جایگاه بنادر در توسعه حمل‌ونقل دریایی و اقتصاد حمل‌ونقل دریایی و چالش‌های پیش رو. بیستمین همایش ارگان‌های دریایی کشور با صدور قطعنامه‌ای در ۱۵ بند به کار خود پایان داد. مفاد بندهای این قطعنامه به این شرح است:

(۱) با عنایت به ضرورت ساماندهی و کاهش سوانح دریایی شناورهای فرسوده و به منظور برنامه‌ریزی در جهت ارتقاء و بهبود فعالیت‌های کشتیرانی در مناطق ساحلی کشور، مقرر شد صندوق حمایت از توسعه صنایع دریایی تسهیلات ارزان قیمت لازم را برای جایگزینی شناورهای فرسوده با شناورهای استاندارد، پس از تأیید سازمان بنادر و دریانوردی به متقاضیان ارائه کند. به نحوی که ظرف مدت پنج سال جایگزینی شناورهای مذکور انجام شده باشد.

(۲) ضمن تقدیر و تشکر از فداکاری‌ها و دلاورمردی‌های نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در پیشگیری و مقابله با پدیده زشت دزدی دریایی



حمل و نقل ریلی یکی از مزیت‌های انکارناپذیر در این فرایند است، ارگان‌های دریایی بازرگاری و کاهش تعرفه‌های حمل و نقل ریلی در مقایسه با حمل و نقل جاده‌ای را از راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران خواستار شدند.

۱۲) به منظور کاهش اثرات نامطلوب رکود اقتصادی بین‌المللی و تحریم‌های اعمال شده توسط استکبار جهانی علیه ملت ایران، ارگان‌های دریایی کشور خواستار حمایت هر چه بیشتر از فعالیت‌های بندری و دریایی به شرح ذیل هستند:

* معافیت کشتی‌ها از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و تصویب و درج آن در آئین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی؛

* اعمال قانون مالیات بر تناژ کشتی به جای اخذ مالیات بر درآمد از مالکان کشتی‌ها؛

* اعطای تسهیلات بانکی ارزان قیمت جهت اجرای طرح‌های ساخت و توسعه زیربنای بندری و دریایی و خرید تجهیزات و ناوگان مورد نیاز حمل و نقل دریایی؛

* تأمین پوشش بیمه‌ای مناسب برای ناوگان تجاری ایرانی و کشتی‌های ورودی به بنادر ایران توسط شرکت‌های بیمه ایرانی؛

* تفویض اعمال هر گونه تعرفه‌های خدمات بندری و دریایی به سازمان بنادر و دریانوردی؛

* حذف مقررات زائد و اعمال مدیریت یکپارچه توسط مدیران بنادر واقع در محدوده مناطق آزاد؛

* تأسیس شعبه‌های مستقل و ممتاز ارزی بانکی در محدوده بنادر عمده بازرگانی کشور؛

* اعطای مجوز افتتاح شعب بانک‌های خارجی در محدوده بنادر عمده بازرگانی کشور؛

* تسری معافیت مالیاتی موضوع ماده ۱۳ قانون چگونگی اداره مناطق آزاد تجاری - صنعتی به کلیه فعالیت‌های حمل و نقل دریایی و فعالان اقتصادی در بنادر کشور.

۱۳) ارگان‌های دریایی کشور خواستار تهیه و ارائه بسته حمایتی از شرکت‌های مسافری دریایی و تعاونی‌های مربوطه، به منظور توسعه حمل و نقل و جابه‌جایی مسافر و رشد گردشگری دریایی هستند.

۱۴) ارگان‌های دریایی کشور به منظور ارتقاء سطح دانش و پایش دریانوردان و کاهش ریسک سوانح دریایی با ریشه عامل انسانی و با هدف ارتقاء سطح ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست دریایی بر ایجاد راهکاری مناسب برای رفع خلأ قانونی در برخورد با تخلفات دریانوردان و ایجاد مرکز تخصصی جهت حفظ اطلاعات آنان تأکید می‌کند.

۱۵) شرکت کنندگان در همایش ضمن تقدیر و تشکر از سازمان بنادر و دریانوردی برای میزبانی و برگزاری مطلوب بیستمین همایش و تأکید بر پیگیری اجرای بندهای اجرا نشده قطعنامه‌های قبلی و برگزاری منظم جلسات دبیرخانه هماهنگی ارگان‌های دریایی کشور و جلسات شورای عالی مدیران ارشد دریایی کشور، گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را به عنوان میزبان بیست و یکمین همایش برگزیدند.

با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به اضافه کردن گرایش‌های متنوع از قبیل دریانوردی تجاری، دریانوردی صیادی، لجستیک بندری، امور کشتیرانی، امور ساحلی و بازرگانی و بیمه دریایی به "رشته دریانوردی" و نیز اضافه کردن گرایش‌های دریانوردی، کشتی‌سازی، قطعه‌سازی و تجهیزات دریایی (فراساحلی) به "رشته مهندسی دریایی" اقدام کنند.

۵) با توجه به اصلاحات جامع سال ۱۳۸۹ کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزشی، صدور گواهی‌نامه و نگهبانی دریانوردان (STCW 2010) و به منظور تهیه بستر لازم برای تطبیق به موقع گواهی‌نامه‌های شایستگی و مهارت دریانوردان ایرانی بدون بروز اختلال در عملیات اجرایی کشتی‌ها و همچنین حفظ موقعیت‌های شغلی دریانوردان ایرانی از سازمان بنادر و دریانوردی درخواست می‌شود نسبت به بازرگاری دستورالعمل‌های مربوطه با همکاری اتحادیه سراسری لنج‌داران اقدام کند.

۶) به منظور ارتقاء ایمنی و کیفیت خدمات ارائه شده توسط پیمانکاران پایانه‌ها و ارائه‌دهندگان خدمات بندری و همچنین تأمین نیروی انسانی متخصص مورد نیاز در این زمینه، از سازمان بنادر و دریانوردی درخواست شد نسبت به تدوین استانداردهای آموزشی و دستورالعمل اخذ آزمون و صدور گواهی‌نامه‌های شایستگی و مهارت کارکنان لجستیک بندری ایران با همکاری انجمن پایانه‌داران بنادر ایران و انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، اقدام کند.

۷) اجرای موفقیت‌آمیز قانون هدفمندسازی یارانه‌ها، در افزایش کیفیت خدمات قابل ارائه در بنادر کشور و ایجاد و توسعه اشتغال پایدار نقش غیرقابل انکاری داشته است. تداوم این موفقیت‌ها مستلزم ایجاد بسترهای لازم جهت واقعی‌سازی قیمت خدمات ارائه شده متناسب با هزینه‌های تمام شده آن در بنادر خواهد بود. به این منظور جامعه بندری و دریایی خود را موظف می‌داند اقدامات لازم در زمینه تخصیص کمک‌های مالی از محل درآمدهای ناشی از اجرای قانون هدفمندسازی و همچنین اختصاص سوخت نیمه‌یارانه‌ای به شناورهای مسافری، لنج‌های باری، تجهیزات بندری و دریایی و سایر کشتی‌های تجاری مشمول طرح که حسب مورد در آب‌های سرزمینی و یا آب‌های بین‌المللی مشرف به کشورهای همسایه تردد می‌کنند، فراهم کند.

۸) جامعه بندری و دریایی کشور با عنایت به اهمیت و نقش انکارناپذیر شرکت‌های تعاونی تخصصی فعال در صنعت حمل و نقل دریایی کشور، مساعی کامل خود را به منظور حمایت و توانمندسازی این بخش اعلام می‌دارد.

۹) ارتقاء سطح ایمنی و کاهش حوادث انسانی و سرمایه‌ای و افزایش بهره‌وری در ارائه خدمات بندری و دریایی مورد توجه و تأکید کلیه شرکت کنندگان حاضر در همایش قرار گرفت.

۱۰) با عنایت به ارزش افزوده بالا و فزاینده سوخت‌رسانی به شناورها و همچنین پتانسیل بالای کشور در این زمینه، ارگان‌های دریایی کشور تهیه و اجرای بسته حمایتی از شرکت‌های سوخت‌رسانی ایرانی به منظور افزایش سهم کشور از بازار سوخت‌رسانی در سطح منطقه خلیج فارس و دریای عمان را از مراجع ذی‌ربط خواستار شدند.

۱۱) در راستای توسعه حمل و نقل ترکیبی مبدأ - مقصد (Door To Door) و همچنین افزایش حجم ترانزیت کالای تجاری به کشورهای همجوار و کاهش قیمت تمام شده حمل و نقل جاده‌ای و با توجه به اینکه استفاده از



Titanic remembered by IMO Secretary-General

IMO Secretary-General Koji Sekimizu issued a message ahead of the anniversary on 14 April of the sinking of the **Titanic**, remembering all those who lost their lives in the tragic accident, recalling the improvements to passenger ship safety introduced as a result of that incident and acknowledging the need for continual improvement and enhancement of safety at sea.

“One hundred years ago today, 14th of April, **Titanic** struck an iceberg, while on her maiden voyage between Europe and the United States. Within a few hours, more than 1,500 people had perished in the freezing waters of the North Atlantic, transforming what was then the world’s most celebrated ship into a name forever associated with disaster.

“The **Titanic** disaster prompted the major shipping nations of the world, at that time, to take decisive action to address maritime safety. It led to the adoption of the first international convention on safety of life at sea, SOLAS, in 1914.

“International Maritime Organization can trace its own roots back to the **Titanic** disaster. In its aftermath, the requirement for an international standard-setting body to oversee maritime safety became apparent; and safety at sea remains the core objective of IMO.

“Today, in 2012, although much updated and revised, SOLAS is still the most important international treaty instrument addressing maritime safety. It now forms part of a comprehensive regulatory framework covering almost every aspect of ship design, construction, operation and manning. The spirit and determination of all those who have laboured to create this framework should be acknowledged and given credit.

“Over 100 years, we have seen tremendous improvements in the safety record of shipping.

“But new generations of vessels bring fresh challenges and, even today, accidents still occur, reinforcing the need for continual improvement. Our efforts to promote maritime safety and, in particular, to avoid such disasters befalling passenger ships as **Titanic**, will never end.

“Today, on the 100th anniversary of that disaster, let us remember those who lost their lives in the freezing waters of the North Atlantic on that fateful night of 14 April 1912 and reflect on the dangers and perils still associated with sea voyages today.

“I urge IMO Member Governments, and the shipping industry as a whole, to refresh our determination to improve and enhance the safety of passenger ships, today and in the future.”

recent years, been seen to be inadequate to cover the costs of claims, especially those arising from incidents involving bunker fuel spills.

The new limits are expected to enter into force 36 months from the date of adoption, on 19 April 2015, under the tacit acceptance procedure.

The Convention provides for a virtually unbreakable system of limiting liability. Shipowners and salvors may limit their liability except if “it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such a loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result”.

New limits:

Under the amendments to the 1996 Protocol, the limits are raised as follows:

The limit of liability for claims for **loss of life or personal injury** on ships not exceeding 2,000 gross tonnage is 3.02 million SDR (up from 2 million SDR).

For larger ships, the following additional amounts are used in calculating the limitation amount:

- For each ton from 2,001 to 30,000 tons, 1,208 SDR (up from 800 SDR)
- For each ton from 30,001 to 70,000 tons, 906 SDR (up from 600 SDR)
- For each ton in excess of 70,000, 604 SDR (up from 400 SDR).

The limit of liability for **property claims** for ships not exceeding 2,000 gross tonnage is 1.51 million SDR (up from 1 million SDR).

For larger ships, the following additional amounts are used in calculating the limitation amount:

- For each ton from 2,001 to 30,000 tons, 604 SDR (up from 400 SDR)
- For each ton from 30,001 to 70,000 tons, 453 SDR (up from 300 SDR)
- For each ton in excess of 70,000 tons, 302 SDR (up from 200 SDR).

Special Drawing Rights

The daily conversion rates for Special Drawing Rights (SDRs) can be found on the International Monetary Fund IMF website: <http://www.imf.org/>)

Background:

The general question of limitation of liability for maritime claims was dealt with in the International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Ships, which was signed in Brussels in 1957, and came into force in 1968. IMO, which began operations in 1959, then adopted a new convention in 1976, which raised the limits, in some cases by 300%. The compensation limits of the 1976 Convention were raised by means of the Protocol adopted in 1996, and now revised in 2012.

Source: IMO site



Limits of liability for shipping raised with adoption of amendments to 1996 Protocol to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims

Amendments to increase the limits of liability in the 1996 Protocol to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims were adopted by the Legal Committee of the International Maritime Organization (IMO), when the Committee met for its 99th session in London.

The LLMC Convention sets specified limits of liability for two types of claims against shipowners - claims for loss of life or personal injury, and property claims (such as damage to other ships, property or harbour works). Taking into account the experience of incidents, as well as inflation rates, the limits set in the 1996 Protocol have, in





Demolition set to Break records

Could steel traders be in for a bumper 2012 due to the extra supply of vessels for recycling this year?

Bets are now being taken about how many vessels will be forced by the weak freight markets into the arms of recyclers, Braemar Seascope said.

Globally, ship scrapping capacity is almost unlimited in certain areas, as it is a simple business of driving ships onto beaches and cutting them up with oxyacetylene torches.

Theoretically, great numbers of ships could be sold for scrap and held as inventory by the scrap dealers, to be pushed up the beach as and when required. Scrap prices for ships of around \$500 per light displacement tonne (LDT) remain, suggesting that demand for the steel content in ships remains strong, the broker said.

Indeed, ship recycling capacity could grow further in coming years. The China State Shipbuilding Corporation president said recently that half of China's shipyards could go bust in the next two to three years. Many of these yards could switch to recycling as, in theory, could European shipyards, though the economics of recycling in Europe are currently not encouraging.

Last year was not a record-breaking one for

tanker recycling, despite the poor freight markets. For four years from 1982 to 1985 over 20 mil dwt of tankers were recycled while 14 mil dwt was sold for demolition in 2010. Some 8.4 mil dwt of tankers were recycled in 2011, with the figure for January 2012 maintaining that trend.

By comparison, Braemar Seascope estimated that, in 2011, 24.2 mil dwt of bulk carriers were sold for scrap, surpassing the 12 mil dwt scrapped in 2009 during the credit crunch, and the 11.5 mil dwt scrapped in 1998 after the Asian financial crisis, as well as the 15 mil dwt scrapped in 1986, the year the BIFFEX bottomed out at 554 points on 31st July of that year.

Scrapping of all types reached 41 mil dwt in 2011, making it the third largest year for demolition ever. The second biggest was in 1986 when 43 mil dwt was scrapped, while the record was 1985 when 44 mil dwt of vessels were sent to the beaches.

Mark Williams, Braemar Seascope's research director, said: "If macro-economic conditions in 2012 continue to underwhelm and if scrap prices stay at their recent high levels, this year could easily surpass 1985 as a peak year for demolition.

Source: TANKEROperator, March, 2012

and among those on the 6/6 patterns. Routine and procedural tasks were able to be carried out with little or no degradation, but participants appeared to find it harder to deal with novel 'events', such as collision avoidance, or fault diagnosis, as the 'voyage' progressed.

It was found, however, that the deck and engineering teams developed a good working relationship. Social interaction was encouraged as was deemed very significant. It was thought that fatigue would reduce peoples' interaction with each other.

Researchers have used the data to develop a new fatigue management toolkit – Fatigue Risk Management Systems – for use by ship owners and managers, seafarers, regulators and others, to help arrange working schedules to mitigate risks to ships and their cargoes, seafarers, passengers and the marine environment. It is hoped that these can be used as part of the Safety Management System (SMS) within the ISM, Professor Barnett said.

It is hoped to develop a crisis management project, which will look at how to manage fatigue in difficult circumstances. For this project, senior officers, such as Masters, Chief Officers and Chief Engineers, will take part.

Project 'Horizon' Key Findings

- At least one occurrence of sleep was detected among 45% of officers in the 6/6 team working the 0000-0600hrs watch at Chalmers and one occurrence for about 40% of those on the 0000-0400 watch in the 4/8 pattern.
- At Warsash, where the watch keepers remained undisturbed in their off-watch rest periods, the number of occurrences of sleeping on watch for officers on the 6/6 pattern varied and was up to more than 20% on the 1800-0000 watch.
- Such incidents of sleeping on watch were found within both watch keeping patterns, and they mainly occurred during night and early morning watches.
- Participants in all the groups reported relatively high levels of subjective sleepiness

on the KSS scale, which got higher towards the end of a watch and the end of the week.

- Varying degrees of sleep loss were observed between the watch systems and depending on whether off-watch periods were disturbed or not. Overall sleep duration for those on the 4/8 pattern was found to be relatively normal, with around 7.5 hours per day for those in Team 1 at Chalmers and about 6 hours for Team 2 at Warsash.
- Participants working 6/6 watches were found to get markedly less sleep than those on 4/8, and data showed a clear 'split' sleeping pattern in which daily sleep on the 6/6 pattern was divided into two periods – one of between three to four hours and the other averaging between two to three hours.
- Reaction time tests, carried out at the start and end of each watch, showed clear evidence of performance deterioration – and the slowest reaction times were found at the end of night watches and among those on the 6/6 patterns.
- Watch keepers were found to be most tired at night and in the afternoon and sleepiness levels were found to peak towards the end of night watches.
- The 6/6 regime was found to be more tiring than the 4/8 rotas and 'disturbed' off-watch periods were found to produce significantly high levels of tiredness. In both watch systems, the disturbed off-watch period was found to have a profound effect upon levels of sleepiness.

There was evidence that routine and procedural tasks could be carried out with little or no degradation, while participants appeared to find it harder to deal with novel 'events', such as collision avoidance or fault diagnosis, as the 'voyages' progressed.

Researchers also noted a decline in the quality of the information being given by participants at watch handovers as the week progressed.

Source: TANKEROperator, March, 2012

science rather than socio-economic grounds”.

“The shipping industry and those who regulate it cannot afford to ignore these findings,” he said. He was speaking of ‘Project Horizon’, the findings of which have provided a first benchmark for understanding and predicting how different watch systems influence the level of fatigue, or sleepiness of ship’s officers.

The research project brought together academic institutions and shipping industry organizations, with specialist input from some world-leading transport and stress research experts.

It make pioneering use of bridge, engine room and cargo simulators simultaneously to assess scientifically the impact of fatigue in realistic seagoing scenarios that would be encountered on board a 40,000 dwt products tankers undertaken two return voyages between Fawley in the UK and Rotterdam - a total trip of seven days.

During the simulated vessel’s laden leg, two grades of cargo were carried in order to test the shipboard personnel in the simulated cargo loading and discharge operations room. The cargo tanks were ‘fitted’ with an inert gas system.

In total, 90 experienced deck and engineer officer volunteers participated in rigorous tests at Chalmers University of Technology in Gothenburg (50 persons) and Warsash Maritime Academy at Southampton Solent University (40 persons) to measure their levels of sleepiness and performance during the most common watch keeping patterns – four hours on/eight hours off (4/8) and six hours on/six hours off (6/6).

Some of the Gothenburg-based volunteers were also exposed to a ‘disturbed’ off-watch period, reflecting the way in which seafarers may experience additional workloads, as a result of port visits, bad weather, or emergencies.

Basically, Chalmers simulated the standard three bridge watch keeping scenario of four hours on and eight hours off and a ‘disturbed’ 6/6 watch whereby deck officers were in a state of 18 hours continuous wakefulness.

Professor Mike Barnett, associate director (research) at Warsash Maritime Academy,

Southampton Solent University, explained that Warsash simulated both deck and engine room undisturbed 6/6 routine linking the simulators. The cargo control room simulator was used while the ‘vessel’ was in port. Both voyages between Fawley and Rotterdam were simulated to be as realistic as possible, including a pilot coming on board. The intake of caffeine was regulated by only allowing four cups of coffee per day and no alcohol was allowed during the experiment. The two round trips were then compared.

Participants came from many countries and were taken from all age groups and both male and female junior officers were used, all acting as 2nd or 3rd Mates, as solo watchkeepers, or 2nd or 3rd Engineers for engine room duties. Those in the cargo control room simulator had some tanker experience and from which communications traffic was simulated, such as when undertaking bunkering operations in port.

In addition, there was a Chief Officer and an AB on call, but they were not present on the bridge during the watches. The deck officers were not allowed to use an ECDIS and had no alarm systems to help them. A chair was placed on the bridge to see if the watch keepers would use it with mixed results.

Key findings showed the most marked sleepiness detected was in the 6/6 team where at least one occurrence of falling asleep on watch was detected among 45% of officers on the midnight to 6 am watch and there was also one occurrence of about 40% of those on the midnight to 4 am watch in the 4/8 group.

Watch keepers were found to be most tired both at night and the afternoon while sleepiness levels were found to peak towards the end of night watches.

Participants were performance tested using a hand held computer (PVT) when they came on watch and then again when they went off watch.

Performance deterioration

Reaction tests carried out at the start and end of each watch also showed clear evidence of performance deterioration – the slowest reactions were found at the end of night watches

SHIPBOARD FATIGUE NOW SCIENTIFICALLY RECOGNISED

The results of a 32-month, part EU funded, 11 – partner research project into fatigue at sea have been published.

The project clearly demonstrated that certain ship watch patterns carry an increased risk of sleepiness, which should serve as a wake-up call to the industry, a leading maritime union official said at the recent launch of its findings.

One of the project's partners, Anglo-Dutch maritime union Nautilus' senior national secretary Alan Graveson said the union welcomed the results and urged the shipping industry and those who regulate it to act on the findings.

"Nautilus welcomes this research, which provides detailed scientific support to demonstrate the validity of our concerns about fatigue at sea. No other safety-critical industry would allow key personnel to regularly work up to 91 hours a week and this study offers the opportunity to move to methods of working that are based on



However, BP cautions that if there are no changes to fuel efficiency, car usage and use of alternatives, “oil demand in road transport would increase by massive 23 mil barrels per day.”

This huge difference illustrates the importance of technology combined with government / consumer policies and the bearing it will have on the tanker business, Gibson said.

On the supply side, growth in global liquids demand is expected to be met primarily by increasing OPEC production, which would rise by 12 mil barrels per day, with the largest gains in NGLs and crude output from Iraq and Saudi Arabia.

Perhaps worryingly for the tanker market, BP anticipates that the Americas will largely become energy self-sufficient by 2030, due to strong growth in Canadian oil sands, Brazilian deepwater projects and US shale oil, as well as US and Brazilian biofuels.

Overall, these trends will have major implications for the tanker markets. Although at present the immediate threat for the industry is tonnage oversupply, in the long run factors such as slowing demand, environmental concerns, fuel efficiency and technological advances will be among the main drivers that will shape the future of the oil markets and with it, demand for tanker transportation, Gibson concluded.

Iranian exports

Turning to Iran, the recently announced European ban on imports of Iranian crude oil due to come into force on 1st July would mean a significant shift in crude oil movements.

Exports of Iranian crude into Europe increased during second and third quarters of 2011, partly as a direct result of the loss of 1.3 mil barrels per day of Libyan crude during the civil war.

Gibson calculated that Iran currently exports around 0.7 mil barrels per day into the European

refinery system, almost half of Libyan pre-crisis total. Spain and Italy have been the biggest European importers from Iran in recent times.

It was also notable that France has gone from zero imports in the fourth quarter of 2010 to average 76,000 barrels per day during the second and third quarters of 2011.

With Libyan crude exports now nearing pre-crisis levels, by the time the ban is implemented, Europe will be well placed to switch supplies away from Iran.

Europe’s economic growth (or lack of it) is also a major factor as demand is unlikely to rise significantly during 2012, Gibson said.

Should Europe require to source alternative crude supply, Saudi Arabia is the obvious candidate to make up any shortfall. Saudi Arabia could supply any shortfall through the Sumed pipeline taking up the capacity vacated by the loss of Iranian crude.

Currently, Iranian exports to the Far East currently represent about 60% of its crude exports. Tougher sanctions on Europe will simply mean more crude will go east. India and China will cite economic reasons for their reliance on a continuous supply, as their economies continue to grow. As a further inducement, Iran may offer crude at discounted prices in order to ensure that exports continue to their largest customers in Asia.

After 1st July, the political focus will turn east as the US and Europe attempt to ramp up more pressure on India, Japan and South Korea to join the ban. Turkey will also come under pressure as it is the fifth largest importer of Iranian crude. In the US, tougher financial sanctions are already on the agenda, Gibson said.

Several tanker operators have already stated their intention of not loading at Iranian terminals, including Tankers International and Frontline.

Source: TANKEROperator, March, 2012

TANKER DEMAND HEADING FOR A SLOWDOWN?



During the middle of January, BP released its long term view of energy markets to 2030

Although the outlook covers all energy sources, for tanker markets the emphasis obviously is on oil. Gibson Research highlighted several points from the BP forecast that are closely related to the tanker sector.

Most importantly, BP expects growth in global liquids demand of 16 mil barrels per day (oil, biofuels and other liquids) over the next two decades, rising to 103 mil barrels per day by 2030. This compares with growth of 19 mil barrels per day over the past 20 years, resulting in a slowing down, from an average of around 1.2% per annum to 0.8% per annum.

However, a critical part of the outlook is that only 9 mil barrels per day is expected to come from crude oil, with the rest coming from biofuels, NGLs and other fuels (including processing

gains), Gibson said. China and India would account for more than 70% of demand growth, with consumption rising by 8 mil barrels per day and 3.5 mil barrels per day, respectively. Demand in OECD countries is likely to fall by 6 mil barrels per day.

Faced with a difficult task of projecting so far ahead, BP's outlook is based on the assumption of accelerating current trends in the energy sector, such as a drive for cleaner energy and greater fuel efficiency.

For example, in the transport sector "..... efficiency of the internal combustion engine is likely to double over the next 10 years," BP said. This incorporates that ".... sales of conventional passenger vehicles, accounting for nearly 100% today....." will decline to a third of total car sales by 2030 and that sales of hybrid cars will dominate.

Vessel Safety (SLF 54), regarding the accident to the Italian cruise ship **Costa Concordia**, which occurred on 13 January 2012, and noted that a casualty investigation was being carried out by the Italian Coast Guard, the outcome of which would be submitted to IMO as soon as available.

Meanwhile, the Sub-Committee strongly urged Member States to submit to IMO their reports of investigations, particularly into very serious casualties under the mandatory part of the Code of International Standards and Recommended

Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code). This will assist the Working Group on Casualty Analysis in determining if there are potential trends or recurring contributing factors, and to promote appropriate action, where necessary.

Mandatory reports under MARPOL reviewed

The Sub-Committee considered the summary analysis of the reports submitted for 2010 in relation to the MARPOL Convention, by 34 Parties to MARPOL and noted that the rate of reporting in 2010 remained low at 22.7 per cent (MARPOL has 151 Parties). Six further reports were received after the 30 September deadline, giving a rate of reporting of 26.7 per cent. The Sub-Committee urged all Parties to MARPOL to submit mandatory reports on time.



organizations (which may be authorized by flag States to carry out surveys and issue certificates on their behalf) are assessed and authorized/recognized, and give guidance for subsequent monitoring of ROs by Administrations.

The new Code would replace the Specifications on the Survey and Certification Functions of Recognized Organizations Acting on Behalf of the Administration (resolution A.789(19)) and Guidelines for the authorization of Organizations acting on behalf of the Administration (A.739(18)).

Lessons learned from casualties agreed

The Sub-Committee approved the text of Lessons Learned for Presentation to Seafarers, for release on the IMO website, developed by the Correspondence Group on Casualty Analysis and reviewed by the regular meeting of the Working Group on Casualty Analysis, during the session.

A series of incidents, some fatal, involving lifting appliances were reviewed by the working group and the Sub-committee agreed to the group's recommendation to forward the incident reports (on the general cargo ship **BBC Atlantic**; the open-hatch bulk carrier **Star Java**; the cargo ship **Knud Lauritzen**; the hopper/dredger/sand carrier **Sand Falcon**; and the diving support vessel **Wellservicer**) to the ship Design and Equipment (DE) Sub-Committee for consideration (subject to the MSC's endorsement).

The Correspondence Group on Casualty Analysis was re-established to continue its work analysing casualty investigation reports submitted to IMO. In particular, the correspondence group was invited to consider the safety issues identified in the marine safety investigation reports into the explosions, fire and loss life following the very serious marine casualty on **Deep Water Horizon**, in 2010.

The correspondence group was also invited to review the marine safety investigation reports

into ro-ro ferry vehicle deck fires, in order to identify improvements that can be made to the fire protection standards applied to ro-ro passenger ships constructed before 1 July 2010 (which could remain in service for the next 20 years or more) to enhance their survivability and safe return to port in the event of a vehicle deck fire. Specific reports to be considered included the investigations into the accidents involving the ro-ro ferries **Al Salaam Boccacio 98**, **Und Adriyatik**, **Commodore Clipper**, **Lisco Gloria** and **Pearl of Scandinavia**. While the reports into the first two incidents had already been considered in detail, the reports into the latter three were due to be considered at FSI 21.

The Sub-Committee also noted information provided by the Italian delegation to the Sub-Committee on Stability, Load Lines and Fishing





amended; the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL); the International Convention on Load Lines, 1966 (LL 1966) and its 1988 Protocol; the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 1969); and the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended (COLREG 1972).

Reports on completed audits analysed

A study of five consolidated audit summary reports, based on 45 audits completed under the Voluntary IMO Member State Audit Scheme, was reviewed by the Sub-Committee. It was agreed to establish a working/drafting group at the next session to review the reports and to

make recommendations to the Committees in the light of the findings.

Code for Recognized Organizations agreed

The draft Code for Recognized Organizations (ROs) and related draft treaty amendments to make it mandatory were agreed for submission to MEPC 64 and MSC 91, as appropriate, with a view to approval, subject to clarification or approval from the International Organization for Standardization (ISO) with regard to referencing its standards in the RO Code.

The draft amendments proposed would make the Code mandatory under SOLAS, the Load Lines Protocol 1988 and MARPOL (Annexes I and II).

The Code will provide a consolidated text containing criteria against which recognized

Meeting Summary Sub-Committee on Flag State Implementation (FSI) 20th session, 26 -30 March 2012

Mandatory IMO audit scheme progressed with III Code and treaty amendments agreed

Significant progress with regard to making the Voluntary IMO Member State Audit Scheme mandatory was made by the Sub-Committee on Flag State Implementation (FSI) when it met for its 20th session.

The Sub-Committee agreed the text of the draft IMO Instruments Implementation Code (III Code), which sets the audit standard and is intended to be used to determine the extent to which Contracting Governments give full and complete effect to the provisions of key IMO international treaties.

Draft amendments to the relevant IMO

instruments to make the III Code and auditing mandatory were also agreed.

The draft texts of the III Code and the amendments will be submitted to the Marine Environment Protection Committee (MEPC 64, in October 2012) and the Maritime Safety Committee (MSC 91, in December 2012), for consideration.

It is intended that the III Code should be adopted by the IMO Assembly, at its twenty-eighth session, in late 2013. Subsequently, the amendments to the treaty instruments could be adopted, to make the auditing and Code mandatory.

The audit will cover the following treaty instruments: the International Convention for the Safety of Life at Sea, (SOLAS),1974, as

- A.1043(27) Periodic review of administrative requirements in mandatory IMO instruments
- A.1044(27) Piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia
- A.1045(27) Pilot transfer arrangements
- A.1046(27) World-Wide Radionavigation System
- A.1047(27) Principles of minimum safe manning
- A.1048(27) Code of Safe Practice for Ships carrying Timber Deck Cargoes, 2011 (2011 TDC Code)
- A.1049(27) International Code on the Enhanced Programme of Inspections during Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011 (2011 ESP Code)
- A.1050(27) Revised recommendations for entering enclosed spaces aboard ships
- A.1051(27) IMO/WMO Worldwide met-ocean information and warning service guidance document
- A.1052(27) Procedures for port State control, 2011
- A.1053(27) Survey guidelines under the Harmonized System of Survey and Certification (HSSC), 2011
- A.1054(27) Code for the implementation of mandatory IMO instruments, 2011
- A.1055(27) Issue of Bunkers Certificates to ships that are also required to hold a CLC Certificate
- A.1056(27) Promotion as widely as possible of the application of the 2006 Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident
- A.1057(27) Issue of Wreck Removal Certificates to bareboat registered vessels
- A.1058(27) Collation and preservation of evidence following an allegation of a serious crime having taken place on board a ship or following a report of a missing person from a ship, and pastoral and medical care of victims
- A.1059(27) Relations with Non-Governmental organizations



The Assembly also adopted a resolution expressing deep appreciation for the work of Mr. Mitropoulos as Secretary-General and designating him Secretary-General Emeritus of IMO, with effect from 1 January 2012.

Day of the Seafarer

The Assembly adopted a resolution on the Day of the Seafarer, establishing 25 June of each year as the “Day of the Seafarer”, recognizing the invaluable contribution seafarers make to international trade and the world economy, often at great personal cost to themselves and their families. The resolution invites Governments, shipping organizations, companies, shipowners and all other parties concerned to promote and celebrate the Day in an appropriate and meaningful manner.

The Day of the Seafarer was first celebrated in 2011, following its establishment by a resolution adopted by the Conference of Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, held in Manila, Philippines, in June 2010, which adopted major revisions to the STCW Convention and Code

The Day of the Seafarer has now been included in the annual list of United Nations Observances.

Reducing administrative burdens

The Assembly also adopted a resolution on Periodic Review of Administrative Requirements in Mandatory IMO Instruments, which requests the Council to establish an Ad Hoc Steering Group for Reducing Administrative Requirements, with the aim of releasing resources from administrative tasks for Administrations and industry alike, thus contributing to the Organization’s goals of efficient regulation of safety and security of shipping and the prevention and control of pollution by ships.

IMO Assembly background

The 27th session of the IMO Assembly was held at IMO Headquarters, London, from 21 to 30 November 2011 and was attended by some 1,200 delegates from IMO Member States, as well as observers from international organizations.

The Assembly is IMO’s highest governing body. All 170 Member States and three Associate Members are entitled to participate, as are intergovernmental organizations with which agreements of co-operation have been concluded, and non-governmental organizations in consultative status with IMO. The Assembly normally meets once every two years, in irregular session.

Resolutions adopted

Altogether, 27 resolutions were adopted by the Assembly:

- A.1033(27) Day of the Seafarer
- A.1034(27) Appreciation of the services to the Organization of Mr. Efthimios E. Mitropoulos
- A.1035(27) Approval of the appointment of the Secretary- General
- A.1036(27) Appointment of the external auditor
- A.1037(27) Strategic Plan for the Organization (for the sixyear period 2012 to 2017)
- A.1038(27) High-level action plan of the Organization and priorities for the 2012-2013 biennium
- A.1039(27) Results-based budget for the 2012-2013 biennium
- A.1040(27) Presentation of accounts and audit reports
- A.1041(27) Arrears of contributions
- A.1042(27) Revision of the Organization’s financial regulations (effective 1 January 2012)

- the continuing challenge of safety of life at sea;
- the implementation of effective measures to address the issues of migrants transported by sea, stowaways and the humanitarian aspects of piracy and armed robbery against ships;
- ensuring an equitable and sustainable means of funding for the integrated technical co-operation programme and to improve its delivery, efficiency and effectiveness; and
- ensuring that technological developments adopted are conducive, as applicable,

to enhancing maritime safety, security, protection of the environment and facilitation of international maritime traffic, and take into account the need for their global application.

Budget

The Assembly adopted the Organization's budget for the next biennium, agreeing to a total appropriation of £62,206,200, comprising an appropriation of £30,520,200 for 2012 and an appropriation of £31,686,000 for 2013.

Appointment of the Secretary-General

The Assembly endorsed the decision of the IMO Council in June to elect Mr. Koji Sekimizu (Japan) as IMO Secretary-General, to start a four-year term on 1 January 2012. The outgoing Secretary-General, Mr. Efthimios E. Mitropoulos (Greece) ended his second four-year term on 31 December 2011.



to promulgate their national policies on the embarkation, disembarkation and carriage of privately contracted armed security personnel and of firearms, ammunition and security-related equipment to be used by such personnel on board ships; and to make those policies and procedures known to the shipping industry, to the providers of privately contracted armed security personnel, and to all Member Governments.

The resolution also strongly urges Governments to encourage owners and operators of ships entitled to fly their flag to consider fully the provision of post-traumatic care for seafarers attacked or held hostage by pirates, and for their families and, in so doing, take into account recommendations and good practice guidance produced by the Organization, the shipping industry and welfare organizations; and to establish, as necessary and when requested, plans and procedures to keep substantially interested States informed, as appropriate, about the welfare of seafarers in captivity on ships entitled to fly their flag, measures being taken for the early release of such seafarers and the status of payment of their wages.

Strategic and High-level Action Plans

IMO's High-level Action Plan for 2012-2013 sets out in detail the planned outputs for the biennium and links them to the six-year Strategic Plan. The Strategic Plan identifies strategic directions and specific actions aimed at addressing current trends, developments and challenges, including:

- piracy and armed robbery against ships;
- the impact of global shipping activities on the environment, including the need to contribute to international efforts to reduce atmospheric pollution and address climate change;
- the need to eliminate sub-standard shipping
- the implementation of security measures while ensuring that the flow of seaborne trade continues to be smooth and efficient;

- identifying shipping activities and incidents that could have an adverse impact on the environment and developing corresponding preventive measures
- the need to place increased emphasis on the contribution of the human element to safer, more secure and environmentally friendly shipping;





Piracy and armed robbery against ships

The resolution on piracy and armed robbery against ships in waters off the coast of Somalia condemns and deplores all acts of piracy and armed robbery against ships, irrespective of where such acts have occurred or may occur; and expresses deep sympathy for the loss of seafarers, while in captivity, for their plight while held hostage in appalling conditions, often for long periods of time, and for their families.

Expanding on a similar resolution adopted by the previous IMO Assembly, the resolution notes the extensive efforts undertaken by IMO and others to address piracy, in particular during 2011, when the theme for World Maritime Day of “Piracy – Orchestrating the response” has underscored much of the Organization’s work. It appeals to all parties that may be able to assist to take action, within the provisions of international law, to ensure that all acts or attempted acts of piracy and armed robbery against ships are terminated forthwith and that any plans for committing such acts are also forthwith abandoned; and that any hijacked ships, seafarers serving on them and any other persons on board such ships are immediately and unconditionally released and that no harm is caused to them.

Among other things, the resolution strongly urges Governments that have not already done so to do everything in their power, promptly, to ensure that ships entitled to fly their flag comply with the preventive, evasive and defensive measures detailed in the best management practice guidance already promulgated through IMO.

It also urges Governments, taking into account the interim recommendations and guidance developed by the Organization, to decide, as a matter of national policy, whether ships entitled to fly their flag should be authorized to carry privately contracted armed security personnel and, if so, under what conditions. In addition, port and coastal States are strongly urged

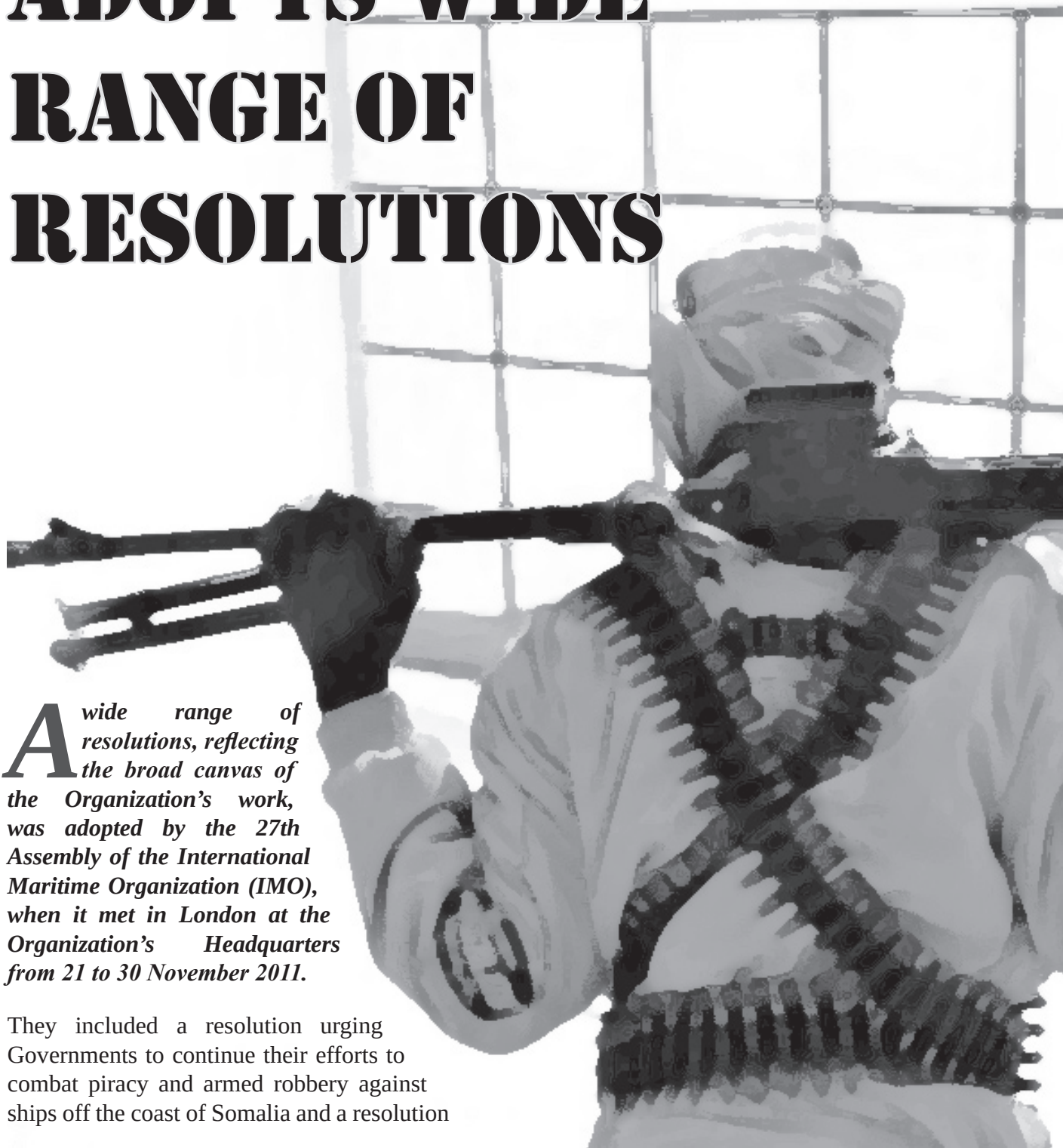
firmly establishing 25 June each year as the “Day of the Seafarer”.

The Assembly also adopted the high-level action and strategic plans for the Organization; the Organization’s budget for 2012 to 2013; and several updated codes and guidance documents.

IMO ASSEMBLY ADOPTS WIDE RANGE OF RESOLUTIONS

A wide range of resolutions, reflecting the broad canvas of the Organization's work, was adopted by the 27th Assembly of the International Maritime Organization (IMO), when it met in London at the Organization's Headquarters from 21 to 30 November 2011.

They included a resolution urging Governments to continue their efforts to combat piracy and armed robbery against ships off the coast of Somalia and a resolution





Lines International Association (CLIA) – immediately following the Costa Concordia accident. CLIA has responded positively to Mr Sekimizu's request to hold meetings with him to discuss the safety of passenger ships in general and, in particular, any findings and recommendations from its own, internal, review of current practices and safety procedures in the operation of passenger ships.

Mr Sekimizu urged Italy, the Flag State administration, to carry out the casualty investigation covering all aspects of this accident and provide the findings to IMO under the provisions of SOLAS as soon as possible. He expressed his gratitude that the Italian authorities had agreed to his request for IMO to be represented as an observer on the body overseeing the casualty investigation in order to monitor progress closely and remain abreast of emerging issues, as they arise.

These moves come against the background of a raft of safety measures already under review at IMO, including work going on in several sub-committees to further improve safety measures for ships, including passenger ships.

FULL CASUALTY URGED FOLLOWING INCIDENT

procedures are being implemented fully and effectively, including those aimed at ensuring safe operations on board.

In the spirit of IMO's continuing proactive approach to passenger ship safety, Mr Sekimizu opened a channel of communication with passenger ship operators – through the Cruise





RAPID AND INVESTIGATION COSTA CONCORDIA

IMO Secretary-General Koji Sekimizu included an additional item on “Passenger Ship Safety” on the agenda of IMO’s Maritime Safety Committee (MSC), which met for its 90th session from 16-25 May this year. This provided an opportunity for IMO Members in the MSC to consider any issues arising. He encouraged Member Governments

and the industry to put forward any initiatives to improve safety to MSC 90.

Given that the safe operation of passenger ships is of major interest to the international community as a whole, Mr. Sekimizu also urged all IMO Member States to ensure that their current national safety regulations and



- “Green” the nutrient economy (fertilizers for example) to reduce ocean hypoxia and promote food security;
- Enhance coordination, coherence and effectiveness of the UN system on ocean issues.

The Blueprint was prepared by UNESCO’s Intergovernmental Oceanographic Commission (IOC), the United Nations Development Programme (UNDP), the UN Food and Agriculture Organization (FAO) and IMO.

It emphasizes that 60 per cent of the world’s major marine ecosystems have been degraded or are being used unsustainably, resulting in huge economic and social losses. Mangrove forests have lost 30 to 50 per cent of their original cover while coral reefs have lost 20 per cent, increasing the vulnerability of many highly populated coastal areas. The ocean absorbs close to 26 per

cent of atmospheric carbon dioxide emissions which is provoking acidification that is already threatening some varieties of plankton and poses a threat to the entire marine food chain and dependant socioeconomic activities.

Some of these phenomena are not new but are aggravated by cumulative pressures such as climate change, intensified human activity and technological advances. Furthermore, ecosystems situated in the deep ocean, where biodiversity and habitats often have major value, but are generally not well understood, have virtually no protection at all.

The international community pledged to tackle these challenges at the Summits of Rio (1992) and Johannesburg (2002). However the commitments made remain largely ineffectual and their objectives have not been met. Such has been the case for the pledge to restore fish stocks to sustainable levels by 2015, and the promise to create networks of protected marine areas by 2012. Few countries have adopted legislation to reduce land-based marine pollution, leading to an increase in the number of dead ocean areas. More than 400 marine areas have been listed as “biologically dead” to date.

“The full implementation of many of these goals and targets will require further efforts by States, intergovernmental organizations and the international community,” state the authors of the report. They claim the present situation is the result of insufficient political will and resources, inadequate institutional capacities, insufficient scientific data and market imbalances.

“Greening the Blue Economy will be science and technology driven,” they conclude. “But success will depend on sound policy processes and effective institutional arrangements and will therefore require commitment and funding from the international community as well as nations and industry.”

Source: IMO News

UN AGENCIES UNVEIL TEN PROPOSALS TO SAFEGUARD THE OCEAN



Four United Nations agencies, including IMO, have launched a plan to improve the management of oceans and coastal areas. The Blueprint for Ocean and Coastal Sustainability sounds the alarm about the health of the oceans, and explains how they influence our everyday life by regulating the climate, providing highly-nutritious food resources and by sustaining livelihoods and economies. It recalls that although the ocean accounts for 70 per cent of the surface of our planet, only one per cent of it is protected.

Presented at the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) Headquarters in November, the Blueprint was prepared for consideration by the UN conference on sustainable development (Rio+20, June 2012). It proposes a series of concrete measures to:

- Create a global blue carbon market as a means of creating direct economic gain

through habitat protection;

- Fill governance gaps in the high seas, by reinforcing the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS);
- Support the development of green economies in small island developing states;
- Promote research on how to adapt to, and mitigate, ocean acidification;
- Increase institutional capacity for scientific monitoring of oceans and coastal areas;
- Reform and reinforce regional ocean management organizations;
- Promote responsible fisheries and aquaculture in a green economy;
- Strengthen legal frameworks to address aquatic invasive species;

In The Name of God



UN agencies unveil ten proposals to safeguard the ocean	2
Rapid and full casualty investigation urged following Costa Concordia incident	4
IMO Assembly adopts wide range of resolutions	6
Sub-Committee on Flag State Implementation (FSI) - Meeting Summary	12
Tanker demand heading for a slowdown?	16
Shipboard fatigue now scientifically recognized	18
Demolition set to break records	21
Limits of liability for shipping raised with adoption of amendments to 1996 Protocol to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims	22
News	24

Update

Marine Quarterly Magazine
Volume 5, Issue 12, Spring 2012

Address:

No.31,5th Street,
North Kargar Avenue, Tehran, Iran

Postal Code: 14396-34561

Tel: 0098 21 84397005

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





شرکت موج سپید اطلس

ارائه دهنده خدمات :

- مدیریت شناور و سکوهاى دریایی
- خدمات فنى، ایمنى و امنیتى
- مدیریت و تامین پرسنل دریایی
- مشاوره دریایی
- تامین ملزومات و قطعات دریایی
- انجام بازرسی های مستقل
- تعمیر و نگهداری
- خرید و فروش شناور

بهره گیری از نیروی متخصص
Benefit Of Professional Assistance

کمک به کاهش آلودگی محیط زیست دریایی
To Reduce Marine environment Pollution

افزایش سطح ایمنى
To Improve Safety

افزایش بهره وری
To Increase Performance

Moje Sepide Atlas Co.

Offering ship management services
Local / Worldwide

Tel: (+98) 21 887 10259

(+98) 21 887 15322

Fax: (+98) 21 887 18273

Email: info@msa-marine.com

Website: www.msa-marine.com

دارای گواهینامه مدیریت ایمنى دریایی از سازمان بنادر
جمهوری اسلامی ایران و کشور پاناما
دارای تجربه مدیریت شناورهای اقیانوس پیما و شناورهای
منطقه خلیج فارس و دریایی عمان



مؤسسه رده‌بندی روسیه

Russian Maritime Register of Shipping

- عضو انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی (IACS)
- دارای شبکه‌ای گسترده در سراسر دنیا
- مورد تأیید سازمان بشاور و دریاسازی ایران برای صدور گواهینامه‌های قانونی
- مشاوره فنی در اجرای کنوانسیون کاردریایی (MLC)
- رده‌بندی شناورهای اقیانوس پیما و سکوها‌های فراساحل
- بررسی، تأیید و رده‌بندی شناورهای تندر و دیپامیکی نقلیه WIG
- بازرسی صنعتی و کالا



مؤسسه رده‌بندی روسیه
ضامن موفقیت شما



The Guarantee of your success

RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING

Head Office: 8, Dvortsovaya Naberezhnaya, St. Petersburg, 191186, Russia

Tel/Fax: +7 (812) 3140743 / +7(312) 3141087

Website: www.rs-headspb.ru, E-mail: pobox@rs-headspb.ru

Office in Iran: Flat 9, 3rd Floor, No. 18, Kavousfar St., Beheshti Ave. Tehran / Iran

Tel.: +98(21) 88749108 Fax: +98(21) 88749109

Russian Maritime Register of Shipping