

بهنگام

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی
سال پنجم، شماره ۱۴، پاییز ۹۱، قیمت ۴۰۰۰ تومان

سازمان‌های مردم‌نهاد



ISM Code

- **دوره آموزشی ۱ روزه آشنایی با سیستم مدیریت ایمنی**
این دوره مشتمل بر آشنایی کلی با آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی (ISM Code)، تاریخچه، اهداف و درک سیستم مدیریت ایمنی، قوانین و مقررات اجباری و کنوانسیون‌های دریایی، قوانین و استانداردهای مربوط به صنعت دریایی می‌باشد.
- **دوره آموزشی ۳ روزه آشنایی، اجراء و ممیزی داخلی مبتنی بر سیستم مدیریت ایمنی**
در این دوره علاوه بر آشنایی کلی با آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی (ISM Code)، تاریخچه، اهداف و درک سیستم مدیریت ایمنی، قوانین و مقررات اجباری و کنوانسیون‌های دریایی و قوانین و استانداردهای مربوط به صنعت دریایی، به نحوه پیاده‌سازی سیستم مدیریت ایمنی به طور جامع پرداخته خواهد شد. همچنین شرکت‌کنندگان به طور کامل با فنون ممیزی، توانایی ایجاد ارتباط مؤثر با پرسنل شناورها و مدیران رده بالای شرکت، طرق سؤال نمودن و ارائه گزارش آشنا خواهند شد.

در پایان دوره به شرکت‌کنندگان گواهینامه معتبر از سوی این مؤسسه اعطاء خواهد شد.

کارگاه آموزشی ۲ روزه مقابله‌نامه کار دریایی

- سازمان جهانی کار شاخه سازمان ملل متحد، کنوانسیون کار دریایی را به رسمیت شناخته است و به هنگام لازم‌الاجرا شدن این کنوانسیون همه شناورهای بالای ۵۰۰ تن باید دارای مدرک کار دریایی (به همراه مدرک تطابق با کار دریایی [DMLC]) باشند.
- کنوانسیون خواهان آن است که جهت دریافت مدرک تطابق با کار دریایی (Declaration of Maritime Labor Compliance (DMLC)، شرکت‌های کشتیرانی را ملزم به ایجاد دستورالعمل‌ها و شیوه‌های تطابق همزمان و بهبود مستمر نماید.
- **گروه‌های هدف**

مجموعه سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت کار، مالکین شناورها، پرسنل امور ایمنی و کیفیت، پرسنل و امور کارکنان شرکت‌های کشتیرانی، پرسنل شاغل بر روی شناورها مرتبط با مسائل مدیریت شناور، عملیات دریایی، تعمیرات فنی، بازرسان ناوگان و کارکنان درگیر در اعزام پرسنل، آژانس‌های اعزام پرسنل و مؤسسات رده‌بندی باید از مفاد این کنوانسیون آگاه باشند.

• اهداف مورد نظر دوره آموزشی

شرکت‌کنندگان در این کارگاه آموزشی دانش و آگاهی لازم در زمینه کنوانسیون کار دریایی و شیوه عملکرد آن شامل نحوه اعلام تطابق با کار دریایی را کسب خواهند کرد. این دوره آموزشی شروع مناسبی جهت چگونگی ارزیابی عملکرد - آمادگی اولیه جهت اخذ موفقیت‌آمیز مدارک مربوطه و راه‌اندازی الزامات مقابله‌نامه کار دریایی خواهد بود.

• دوره آموزشی ۲ روزه آشنایی با اصول باربندی (Rigging)

این دوره به تکرار آخرین بازنگری اصول بین‌المللی باربندی - سال ۱۳۹۱ برگزار شده و در برگیرنده موارد زیر می‌باشد:



- ✓ افرادی که با جراثیل‌ها کار می‌کنند
- ✓ آشنایی با تجهیزات باربندی
- ✓ استانداردهای باربندی
- ✓ نحوه تشخیص وزن بار
- ✓ بازرسی فنی تجهیزات باربندی
- ✓ موارد ایمنی در باربندی
- ✓ حوادث مرتبط با باربندی

در پایان دوره برای شرکت‌کنندگان گواهینامه معتبر از سوی سازمان ملی استاندارد ایران صادر خواهد شد.

• دوره آموزشی ۳ روزه آشنایی با بازرسی فنی جراثیل‌ها

این دوره آموزشی مشتمل بر موارد زیر می‌باشد:



- ✓ روبه بازرسی فنی جراثیل‌ها
- ✓ انواع جراثیل‌های سقفی
- ✓ بازرسی‌های مربوط به جراثیل‌ها
- ✓ فهرست مندرجات تست‌های مکانیکی و الکتریکی
- ✓ ایمنی کار با جراثیل‌های سقفی و دروازه‌ای
- ✓ معرفی استانداردهای مرتبط با بازرسی و ایمنی جراثیل‌ها

در پایان دوره برای شرکت‌کنندگان گواهینامه معتبر از سوی سازمان ملی استاندارد ایران صادر خواهد شد.

بلاغت

۲	یادداشت مدیر مسئول.....
۳	سخن سردیور.....
	رده بندی، بازرسی:
۵	مؤسسه های مورد تأیید و تحریم های دریایی.....
۶	راهتهای پیاده سازی آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی توسط مراجع دریایی.....
	قوانین و مقررات:
۱۲	الحاق ایران به پروتکل مبارزه با سوانح آلودگی نفتی دریای خزر.....
۱۴	پروتکل ایمنی شناورهای صیادی.....
۱۶	وصول ارزی اجباری حقوق، عوارض و هزینه خدمات بندری.....
	اقتصادی:
۱۷	نیاز از ترمودینامیک الودگی سیم.....
۲۶	بحران اقتصادی جهان از کجا و چگونه آغاز شد؟.....
۲۸	ایران بیست و سومین صادر کننده بزرگ جهان شناخته شد.....
۲۹	پیش بینی آگونیست از توح تورم ایران.....
	بیمه و حقوقی:
۳۰	آشنایی با بیمه دریایی (۱۳).....
۳۴	سازمان مردم نهاد.....
۳۷	قهرست سازمان های مردم نهاد دریایی ایران.....
	مقالات:
۳۸	ویژگی های محیط دریاهای اقیانوس ها.....
۴۲	ایران و بنادر لسل سوم.....
۴۴	روش های خصوصی سازی در بنادر.....
۴۶	الزامات لجستیکی محموله های تجاری - جابه جایی محموله های مسوز.....
۵۵	نیاز بنادر جنوبی کشور به تأسیسات دریافت زائدات نفتی.....
۶۲	منابع آلاینده و مخرب محیط زیست دریایی خلیج فارس.....
۶۸	گشتبرانی خط بیمه و آزاد بیمه.....
	گوناگون:
۷۰	بهترین سن برای رئیس شدن.....
۷۱	مهارت های مدیریتی.....
۷۲	دوستی خاله خرسه!.....
۷۳	ریاضیات به سبک شیخ بهایی.....
۷۴	واژگان مصوب بخش حمل و نقل دریایی - فرهنگستان زبان و ادب فارسی.....
	معرفی و آشنایی:
۷۷	کتاب: قیمت یابی خدمات بندری.....
	اطلاعه ها و اخبار:
۷۸	اعلام آمادگی چاپ مقالات در بهنگام / اهرم اشتراک فصلنامه / تعرفه چاپ آگهی.....
۸۰	اخبار.....
۸۴	بخش انگلیسی.....



بهنگام

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی
روش آموزش، پژوهشی، تحلیلی
سال پنجم، شماره ۱۴، پاییز ۱۳۹۱
سازمان انتشار و مدیریت مسئول: ملکه فریاد ملک پور قربانی
سردبیر: سعید کاظمی
امور اداری: زهرا صدیقی منور
نویسنده: محمدرضا محمدحسین دوقی
نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم
پلاک ۳۱، کدپستی ۱۴۳۹۶-۲۴۵۶۱
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵، شماره: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸
پست الکترونیک: update@asiaclass.org

چاپخانه

اجرا و ویرایش و نظارت فنی
ماهنامه پیام دریا
تلفن: ۳۶۱۰۰۳۶۸
شماره: ۳۶۱۰۰۳۷۱

پست الکترونیک: payam-e-darya@irisl.net
پایگاه اینترنتی: Http://www.IRISL.Net
لینوگرافی: نوید / ۸۸۸۳۱۸۷۱
چاپ: صنوبر
صفحات: صداقت مهر

اثر بخشی سازمان‌های مردم‌نهاد

اگر به مقدمه کنوانسیون SOLAS در سایت سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) یا استاندارد ایزو ۹۰۰۱ در سایت سازمان جهانی استاندارد (ISO) توجه کنید فهرست نزدیک به یکصد سازمان مردم‌نهاد ذکر شده است که تمامی آنها در به تصویب رسیدن کنوانسیون یا استاندارد مورد اشاره نقش اساسی ایفاء کرده‌اند.

در مورد ایران و در شرایط حاضر، سازمان مردم‌نهاد آمریکایی علیه ایران اتمی (UANI) توانسته است بسیار موفق عمل کند و بسیاری از دست‌اندرکاران بخش تجاری، بانکی، بیمه‌ای و دریایی ایران را تحت تأثیر منفی قرار دهد. اگر به سایت UANI مراجعه کنید درمی‌یابید راز موفقیت این سازمان، حجم انبوه اطلاعات و دقت در اخباری است که با استفاده از آنها، موجبات فشار به صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران را فراهم آورده است.

به امید آنکه سازمان‌های مردم‌نهاد دریایی در ایران، اولاً به وحدت نظر و رویه برسند و ثانیاً با تدبیری که پیش می‌گیرند اثربخشی خود را افزایش دهند. این امر قابل تحقق نیست مگر ارگان‌های دریایی کشور و در رأس همه سازمان بنادر و دریانوردی زمینه مناسبی برای عرض اندام فراهم آورند.

منظور از سازمان مردم‌نهاد در این یادداشت، نهادهایی هستند نه دولتی و نه خصوصی و دارای اهداف تعریف شده به شرحی که در اساسنامه هر یک ذکر می‌شود.

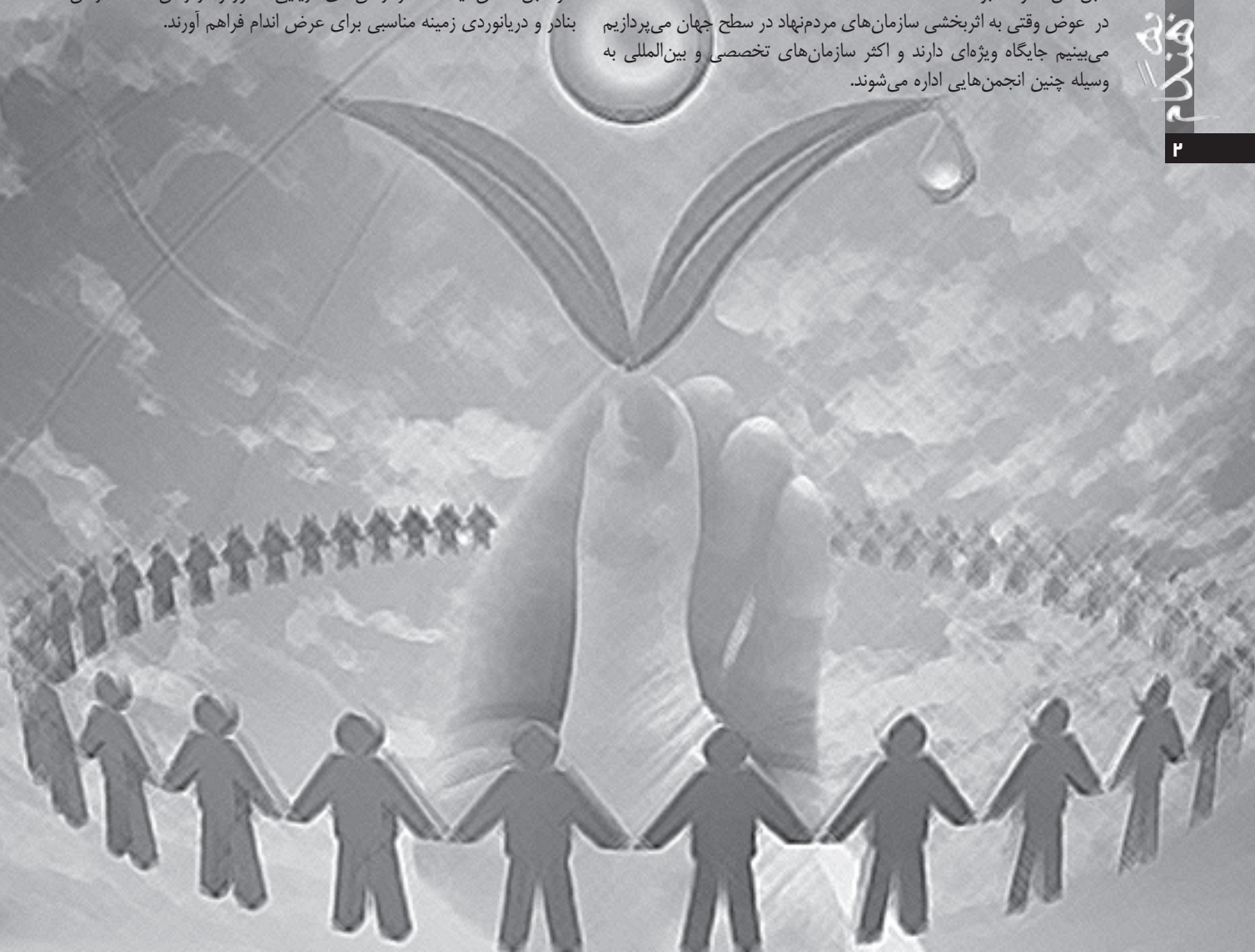
سابقه این گونه سازمان‌ها در ایران و در بخش دریایی، مؤید آن است که در زمان‌هایی که حکومت‌های دیکتاتوری سرکار بوده‌اند تعداد آنها اندک بوده و چندان هم در تصمیم‌گیری‌های کلان مؤثر نبوده‌اند.

سازمان‌های مردم‌نهاد در ایران با دو مسئله اساسی مواجه‌اند. اول فقدان بنیه مالی؛ دوم به بازی نگرفتن آنان از سوی سازمان‌های مرتبط دولتی.

فقدان بنیه مالی باعث شده است گرایش ظاهری و یا باطنی به جناح‌ها یا مراکز قدرت ایجاد شود. در نتیجه سخن آنان اثربخش نیست و در نهایت تأمین‌کننده منافع مادی جناح یا مرکز قدرت خاص می‌باشد.

به بازی نگرفتن سازمان‌های مردم‌نهاد در ایران، شکل دیگری است که به مدنیت ما مرتبط می‌شود و تا کارهای فرهنگی و اجتماعی ما توسعه پیدا نکند، قابل حل نخواهد بود.

در عوض وقتی به اثربخشی سازمان‌های مردم‌نهاد در سطح جهان می‌پردازیم می‌بینیم جایگاه ویژه‌ای دارند و اکثر سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی به وسیله چنین انجمن‌هایی اداره می‌شوند.



سازمان‌های مردم نهاد؛ نماد مردم‌سالاری دانش‌بنیان

پس از پایان جنگ جهانی دوم و به موازات تحولات مرتبط با ایجاد سازمان ملل، مفهوم سازمان‌های غیردولتی (NGO) یا مردم‌نهاد نیز فراگیرتر شد. در حقیقت ملل اروپایی پس از جنگ به تدریج بر ضرورت مشارکت در امور مربوط به کشور و حکومت خود پی بردند و با سازماندهی خود در چارچوب‌هایی همانند سازمان‌های غیردولتی، نوع همکاری و تعامل با دولت را نهادینه ساختند.



مطرح می‌کند. شورای اروپا نیز قواعد و مقرراتی برای اعطای مقام مشورتی (Consultative Status) به سازمان‌های غیردولتی، صادر کرده است. سازمان‌های مردم‌نهاد یکی از ارکان مهم جامعه مدنی در پیشبرد اهداف می‌باشند. بیشتر راه‌حل‌های درازمدت به منظور مقابله با چالش‌های بزرگ معمولاً با گام‌هایی هر چند در ابتدا کوچک توسط خود شهروندان به منصفه‌ظهور

هرچند نام این نهاد در منشور ملل متحد ذکر نشده است، اما ماده ۷۱ این منشور، در حالی که به وظایف و اختیارات شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل (ECOSOC) می‌پردازد، نام سازمان‌های مردم‌نهاد را نیز به عنوان سازمان‌هایی که شورا می‌تواند از ظرفیت‌های آنان جهت کسب اطلاعات دست اول و بهینه از وضعیت مناطق مورد نظر خود، استفاده کند،

رسیده است. به عنوان نمونه می‌توان از فعالیت‌ها و اثرگذاری‌های سازمان‌های مردم‌نهاد اروپایی و آمریکایی در دهه ۸۰ میلادی بر سر تحریم نظام آپارتاید در آفریقای جنوبی نام برد.

شاید بدون فشارهای وارده از جانب این گروه‌ها و جوامع مدنی، سطح فشارها و تحریم‌های بین‌المللی بر حکومت وقت آفریقای جنوبی تا این حد افزایش نمی‌یافت.

این سازمان‌ها دارای ماهیتی غیردولتی، خودجوش، غیرانتفاعی، داوطلبانه و دارای تشکیلاتی منسجم می‌باشند که به نوعی پاسخگوی بخشی از نیازهای جامعه در عرصه فعالیت‌های این سازمان‌ها هستند. علاوه بر آن رشد گسترده ارتباطات جهانی همچون اینترنت و ماهواره‌ها و وسایل ارتباط جمعی از یک‌سو و ایجاد ذهنیت مبتنی بر حل مشکلات از دل جامعه و نه دولت در میان مردم از دیگر سو، شکل‌گیری این سازمان‌ها را رونق بخشیده است.

یکی از مشخصه‌های اصلی سازمان‌های مردم‌نهاد استقلال و عدم وابستگی آنها به دولت‌ها می‌باشد.

خصیصه‌ای که هر چند توان این نهادها را محدود می‌سازد، ولی همین ویژگی، اهمی مؤثر جهت تقویت مبانی و تأثیرگذاری بر اندیشه‌هاست. در حقیقت قدرت واقعی آنها از سطح متقاعدسازی و پشتیبانی جوامع هدف بدست می‌آید. از تجارب عملی حضور این سازمان‌ها می‌توان به افزایش سطح دانش و کیفیت زندگی مردم در سطوح محلی، منطقه‌ای و جهانی اشاره کرد؛ چرا که در این گونه نهادها، منابع دانش و تخصص در زمینه موضوع فعالیت آنها متمرکز شده و ارائه خدمات و اطلاع‌رسانی به جوامع هدف به نحوی کاملاً کارآمد و به دور از بخشنامه‌ها و اطلاعیه‌های رسمی انجام می‌پذیرد.

با اعتقاد بر همین اهمیت و ادعان بر نقش بی‌بدیل این نهادهاست که در بزرگ‌ترین مرجع بین‌المللی دریایی، IMO، بیش از ۶۰ سازمان بین‌الدولی (IGO) در مقام ناظر (Observer Status) و بیش از ۷۰ سازمان غیردولتی (NGO) در مقام مشورتی (Consultative Status) در جلسات و کمیته‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) مشارکت فعال دارند. این سازمان‌ها به عنوان نمایندگان طیف وسیعی از شرکت‌های دریایی، حقوقی و محیط‌زیستی هستند و از طریق ارائه اطلاعات، اسناد و نظرات تخصصی در پیشبرد اهداف ارگان‌ها و کمیته‌های مختلف سازمان بین‌المللی دریانوردی سهم بسزایی بر عهده دارند، هر چند که حق رأی ندارند.

کمر از یک دهه است که آیین‌نامه تأسیس و فعالیت سازمان‌های غیردولتی در ایران تصویب و اجرایی شده است. اما در شکل غیررسمی آن و خارج از عرف و سیاق مرسوم، تاریخ این مرزوبوم پر از حکایات ایستادگی عیاران و لوطیان در مقابل طراران و نامردان روزگار است. همین خصوصیت استقلال و غیرحکومتی و عدم مزدوری، عباری و لوطی‌گری بود که این اقشار را محبوب خاص و عام کرده و حکایات، افسانه‌ها و اشعار گوناگون از آنان نقل شده است. در همین تهران خیلی از محلات و اماکن با نام آنان شناخته می‌شوند. گذر لوطی صالح از قدیمی‌ترین محلات تهران نام خود را وامدار لوطی مطربی است که در ایام خشکسالی استجابت دعای بارانش محبوبیتش را دوچندان کرد.

بزرگان معنوی در صنوف مختلف در ادوار گذشته همواره نقطه اتکاء هم‌صنفان خود و حتی مردم عادی برای حل مشکلات آنها بودند؛ شخصیت‌هایی همچون حاج مرشد چلویی، شیخ رجبعلی خیاط و حاج اسماعیل دولابی. سلامت و تهذیب نفس و عدم وابستگی دنیوی آنها رمز نفوذ و تأثیرگذاری آنان در اقشار جامعه و حل مشکلات جامعه پیرامونشان بود. در این بابویه تهران بر سنگ قبر حاج مرشد چلویی که با تخلص "ساعی" شعر نیز می‌گفته شعری از خودش نقش بسته که: "همچو ساعی از دو عالم درگذر تا شوی از آفرینش با خبر"

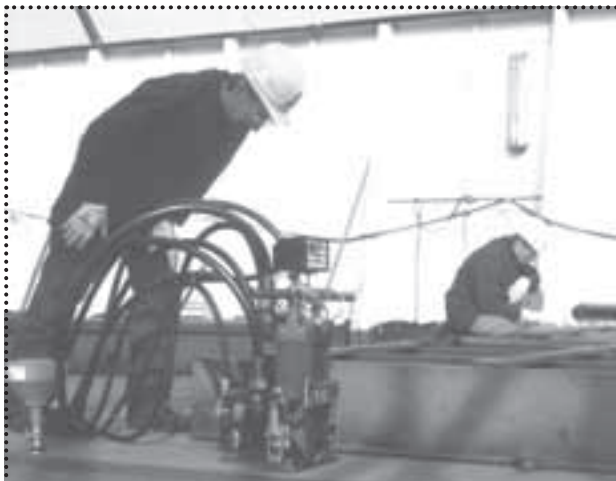
با این پیشینه تاریخی، کارنامه عملکرد سازمان‌های مردم‌نهاد در ایران در قامت تعریف شده در قانون چندان درخشان نیست و نیاز به مطالعه و بررسی ویژه‌ای دارد که خارج از موضوع این بحث است. در حوزه دریا و تحت تأثیر

تحریم‌های اعمال شده بر اثر اختلاف ایران و غرب بر سر موضوع هسته‌ای ایران، کشتیرانی و انرژی از حوزه‌های به شدت مؤثر به شمار می‌روند که در یکی از ترفندهای جدید و تحت تأثیر مکاتبات و تهدیدهای سازمانی تحت عنوان "اتحاد علیه ایران هسته‌ای" سازمان مردم‌نهاد آمریکایی علیه ایران اتمی (UANI) مؤسسات رده‌بندی عضو آیکس فعال در ایران، بعضی با قدمتی بیش از ۷۵ سال حضور را مجبور به ترک ایران کردند. تصمیمی کاملاً سیاسی که اولین و آخرین قربانی آن ایمنی حمل‌ونقل دریایی و محیط زیست دریایی است که حتی واکنش‌های علنی از سوی این مؤسسات را در عین تبعیت از این تصمیم از ترس عواقب در پی داشت. مدیر ارشد اجرایی لویذر رجیستر در زمان بسته شدن دفتر این مؤسسه در ایران با بیان اینکه منع مؤسسات رده‌بندی از بازرسی کشتی‌ها، در تضاد با اصول کاری آنها برای ارتقای ایمنی است حقیقتی را برملا کرد که در عین حال بیانگر عمق خباثت گروه‌هایی نظیر UANI است، وقتی مدیر ارشد اجرایی لویذر رجیستر گفت: "از موضوع ایمنی به عنوان یک ابزار سیاسی علیه جامعه ایران استفاده نکنید." در حالی که خروج این مؤسسات مشکلات عدیده‌ای را برای کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی کشور به وجود آورده، هیچ عکس‌العمل کارآمد و منسجمی از سوی سازمان‌های مردم‌نهاد نظیر نهادهای صنفی مرتبط با این حوزه صورت نگرفت. این در حالی است که یکی از کارآمدترین روش‌ها برای مقابله با این تحریم‌ها ورود سازمان‌های غیروابسته به حکومت نظیر سازمان‌های مردم‌نهاد به مسئله می‌باشد تا ضمن کار تبلیغاتی و آگاهی‌رسانی در ارتباط با عواقب خطرناک این نوع تصمیم‌های سیاسی، به مؤسسات رده‌بندی عضو آیکس اصول حرفه‌ای و کاری آنان گوشزد شود.

از سوی دیگر یکی از آسیب‌های سازمان‌های مردم‌نهاد در کشورهای در حال توسعه، ورود مدیران دولتی به این گونه سازمان‌هاست که ضمن زیر سؤال بردن استقلال سازمان‌های مردم‌نهاد، تأثیرگذاری فعالیت آنها را به شدت کم می‌کند و حتی زیر سؤال می‌برد. با گسترش فرهنگ مدنی جامعه و تحکیم پایه‌های قانونی سازمان‌های مردم‌نهاد در کشور، به شرط استفاده از خبرگان و متخصصان در حوزه‌های مرتبط است که می‌توان به نقش این نهادها در حل معضلات و رفع مشکلات امید داشت.

saeid.kazemi@hotmail.co.uk





مؤسسه‌های مورد تأیید و تحریم‌های دریایی؛ شبکه ایمنی دریایی زیر تیغ فشارهای سیاسی

تعمیر و نگهداری، بیمه و اجاره کشتی ندارند. این مؤسسه‌ها برای تدوین قواعد خود با افراد خبره و متخصص به مشورت می‌پردازند. هدف از تدوین قواعد این مؤسسه‌ها، حفظ پیوستگی و استحکام اجزای ضروری بدنه و تجهیزات شناور، اطمینان از عملکرد سیستم رانش و ناوبری، نیروی رانش و تجهیزات اضطراری است. شناسایی که طبق قواعد مؤسسه رده‌بندی ساخته شود و بازرسی‌های مربوطه را نیز به شکل رضایت‌بخشی به اتمام برساند، از آن مؤسسه گواهی‌نامه رده‌بندی دریافت می‌کند. برای کشتی‌هایی که در حال خدمت هستند، مؤسسه رده‌بندی بازرسی‌هایی در جهت تشخیص اینکه آیا شناور با قواعد مربوطه در انطباق است یا نه انجام می‌دهد. در صورت بروز هرگونه خرابی و صدمه بین بازدیدهای مربوطه، مالک و کاربر کشتی باید به سرعت مؤسسه رده‌بندی را مطلع کند. کنوانسیون سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاهای (UNCLOS) به عنوان یک کنوانسیون ناظر و حمایتی به جنبه‌های مختلفی از دریا و کاربردهای آن مثل ثبت کشتی تحت پرچم یک کشور می‌پردازد.

وقتی که یک کشتی به نام کشوری ثبت می‌شود، کشور صاحب پرچم باید به شکل مؤثر و مداوم بر سازماندهی، مسائل فنی و موضوع‌های حقوقی کشتی کنترل و نظارت داشته باشد و باید از ایمنی کشتی‌های تحت پرچم خود اطمینان حاصل کند.

کنوانسیون‌های بین‌المللی با اعمال استانداردهای متحدالشکل سعی در تسهیل پذیرش کشتی ثبت شده یک کشور در آب‌ها و بنادر مختلف نقاط دیگر دارند. یکی از اهداف این کنوانسیون‌ها افزایش ایمنی در دریا و حفاظت از محیط زیست دریایی است.

این استانداردها عموماً به الزامات قانونی ارجاع داده شده و به طور کلی به سه بخش مجزا تقسیم می‌شوند:

۱- ابعاد و جنبه‌های مختلف طراحی و استحکام سازه‌ای، خط بار، پایداری در حالت سالم و صدمه دیده، نیروی محرکه و تجهیزات مورد نیاز آن؛

۲- ممانعت از برخورد و تصادم تا حد امکان، جلوگیری از بروز آتش و آلودگی در صورت تصادم و امدادهای ناوبری؛

۳- شرایط بعد از تصادم (آتش‌سوزی و آب‌گرفتگی) مانند محدود نگهداشتن آتش و سرانجام دور شدن از صحنه حادثه.

بنابراین کشور صاحب پرچم می‌تواند از طریق هماهنگی‌هایی که در سطح منطقه‌ای یا جهانی انجام می‌دهد، در شرایط تضمینات سیاسی، غیر از سایت IACS، سایت‌های دیگری را هم که گویای حفظ شرایط ایمنی و فنی کشتی باشد را مطرح کند تا از انحصار کانال‌های اطلاعاتی مربوط به شرایط کشتی و حفظ اعتبار گواهی‌نامه‌های فنی کشتی جلوگیری کند.

لازم به اشاره است که برای غالب کشورهای جهان مؤسسه‌های رده‌بندی کشتی، عهده‌دار وظایف قانونی به عنوان سازمان‌های مورد تأیید نیز هستند و چه بسا تفکیک این دو وظیفه از هم در شرایط خاص قابل بررسی باشد.

مؤسسه‌های مورد تأیید (Recognized Organizations) در زمینه بازرسی‌های قانونی از کشتی و صدور گواهی‌نامه فعالیت می‌کنند و تعداد آنان در سطح جهان هم‌اکنون به بیش از ۵۰ مؤسسه بالغ می‌شود. تعدادی از این مؤسسه‌ها، استانداردهای مرتبط با طراحی، ساخت و بازرسی کشتی و تجهیزات مرتبط با آن را کنترل و گواهی می‌کنند که به آنها مؤسسه رده‌بندی می‌گویند. جمعی از مؤسسه‌های رده‌بندی صاحب نام، انجمن بین‌المللی مؤسسه‌های رده‌بندی (IACS) را پایه‌گذاری کرده‌اند که حدود ۹۴ درصد ناوگان دریایی حمل‌ونقل جهان را در "کلاس" خود دارند.

مؤسسه‌های رده‌بندی، عضوی از شبکه ایمنی دریایی محسوب می‌شوند که اعضای دیگر این شبکه عبارتند از مالک کشتی، سازنده کشتی، بنادر تجاری مورد تردد، بیمه‌گران، سرمایه‌گذاران، اجاره‌کنندگان و مهم‌تر از همه کشورهای صاحب پرچم کشتی.

در حقیقت کشور صاحب پرچم کشتی پاسخگو و صاحب اختیار کشتی‌هایی است که پرچم آن کشور را به اهتزاز در آورده است. یعنی مؤسسه‌های مورد تأیید و مؤسسه‌های رده‌بندی، ارگان‌هایی هستند که به نمایندگی از طرف کشور صاحب پرچم و بیمه‌گر انجام وظیفه می‌کنند.

بنابراین کشورهای صاحب پرچم اختیار دارند بازرسی‌های ایمنی و قانونی کشتی‌های تحت پرچم را رأساً انجام دهند و برای آنها گواهی‌نامه صادر کنند. این گواهی‌نامه در تمامی بنادر جهان معتبر است زیرا نوعی تعامل متقابل است. اگر کشوری گواهی‌نامه‌های قانونی یک کشور عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) را قبول نکند در حقیقت خود را زیر سؤال برده است.

سوابق طولانی تعدادی از مؤسسه‌های رده‌بندی کشتی که عضو IACS هستند باعث شده است که شرکت‌های بیمه‌گر، گواهی‌نامه‌های این مؤسسه‌ها را قبول و پوشش بیمه‌ای لازم را در برابر ریسک‌های مورد بیمه، صادر کنند. بدیهی است مؤسسه‌های رده‌بندی که عضو نیستند پوشش بیمه‌ای دارند لیکن سطح آن به قدری نیست که بیمه‌گران بین‌المللی با تقسیم ریسک‌ها به صورت اتکایی، بیمه‌نامه صادر می‌کنند.

بنابراین اگر فشارهای سیاسی تضییقاتی را برای کشتی‌های تحت مالکیت یا تحت پرچم یک کشور فراهم کند و مؤسسه‌های مورد تأیید مشهور و یا اعضاء IACS خدمات خود را برای آن کشور خاص محدود کنند، کشور صاحب پرچم می‌تواند بازرسی‌های قانونی را رأساً انجام دهد و با تأمین پوشش بیمه‌های مورد نیاز بنادر مهم جهان، گواهی‌نامه‌های رده‌بندی صادره توسط مؤسسه‌های غیرعضو IACS را نیز بیمه مسئولیت کند.

در این صورت کشور صاحب پرچم باید برنامه دقیقی تهیه و سازوکار لازم برای تحقق دو مورد فوق را فراهم کند.

مؤسسه‌های مورد تأیید و مؤسسه‌های رده‌بندی کشتی، نهادهایی مستقل هستند و هیچ‌گونه نفع مالی در ارتباط با طراحی، ساخت، مالکیت، مدیریت،

راهنمای پیاده‌سازی آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی توسط مراجع دریایی

ترویج فرهنگ ایمنی در صنعت کشتیرانی

مقدمه

آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت برای عملیات ایمن کشتی‌ها و پیشگیری از آلودگی تحت عنوان "آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی" در قالب قطعنامه مجمع به شماره A.741 (18) توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) تصویب و از اول ژوئیه ۱۹۹۸ تحت فصل ۹ کنوانسیون SOLAS لازم‌الاجراء شد. آیین‌نامه ISM استاندارد بین‌المللی را برای مدیریت و عملیات ایمن کشتی‌ها و پیشگیری از آلودگی مقرر می‌دارد.

کمیته ایمنی دریایی (Maritime Safety Committee) در نشست هشتم و پنجم خود اصلاحات در بخش‌های ۱، ۵، ۷، ۸، ۹، ۱۰، ۱۲، ۱۳ و ۱۴ و ضمیمه آیین‌نامه را در قالب قطعنامه MSC.273(85) تصویب کرد. این امر موجب شد راهنمای مندرج در قطعنامه مجمع IMO به شماره A.913(22) بازنگری و راهنمای حاضر جایگزین آن شود.

به موجب الزامات آیین‌نامه ISM، شرکت‌ها باید اهداف ایمنی مندرج در بخش ۱-۲ آیین‌نامه را تبیین و مضافاً لازم است یک سیستم مدیریت ایمنی شامل الزامات اجرایی مندرج در بخش ۱-۴ آیین‌نامه را تدوین، اجراء و نگهداری کنند.

اجراء آیین‌نامه ISM باید رشد فرهنگ ایمنی در کشتیرانی را پشتیبانی و تشویق کند. عوامل موفقیت برای بسط فرهنگ ایمنی، در عین حال تعهد، ارزش‌ها و باورها هستند.

کاربرد الزامی آیین‌نامه ISM

ساختار مدیریتی مناسب، در ساحل و در کشتی برای حصول اطمینان از استانداردهای کافی ایمنی و پیشگیری از آلودگی مورد نیاز است. از این رو رویکردی نظام‌مند به مدیریت توسط مسئولان مدیریت کشتی‌ها یک ضرورت محسوب می‌شود. اهداف اجراء الزامی آیین‌نامه ISM اطمینان از موارد ذیل است:

۱- انطباق با قوانین و مقررات الزام‌آور مرتبط با عملیات ایمن کشتی‌ها و پیشگیری از آلودگی؛

۲- اجراء و تنفیذ اثربخش مراجع دریایی.

تنفیذ اثربخش مراجع دریایی باید تطابق سیستم مدیریت ایمنی با الزامات مندرج در آیین‌نامه ISM و تطابق با قوانین و مقررات الزام‌آور را تصدیق کند. اجراء الزامی آیین‌نامه ISM باید از توجه به آیین‌نامه‌ها، راهنماها و استانداردهای توصیه شده توسط IMO، مراجع دریایی، مؤسسات رده‌بندی و نهادهای صنعت دریایی اطمینان حاصل و آن را پشتیبانی و تشویق کند.

مسئولیت‌های تصدیق و صدور گواهی

مراجع دریایی مسئولیت تصدیق انطباق با الزامات آیین‌نامه ISM و صدور "سند انطباق" برای شرکت و "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی" برای کشتی‌ها را بر عهده دارد.

قطعنامه مجمع IMO به شماره A.739(18) - راهنمای تفویض اختیار به سازمان‌هایی که از سوی مراجع دریایی عمل می‌کنند، قطعنامه مجمع



IMO به شماره A.789(19) - قابلیت‌های مورد نیاز برای سازمان‌های مورد تأییدی که به نیابت از مرجع دریایی اقدام به بازرسی و صدور گواهی‌نامه می‌کنند (که در قالب مقرره ۱ فصل ۱۱ کنوانسیون SOLAS اجباری شده است) و قطعنامه مجمع IMO به شماره A.847(20) - راهنمای کمک به کشورهای صاحب پرچم در اجرای اسناد لازم‌الاجرای IMO، در زمان تفویض اختیار مراجع دریایی به سازمان‌ها برای صدور "سند انطباق" و "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی" از سوی آنان باید مورد توجه قرار گیرد.

۱- دامنه کاربرد و شمول

۱-۱ تعاریف:

اصطلاحات به کار رفته در این راهنما دارای معانی مشابه آنچه در آیین‌نامه ISM آمده است هستند.

۱-۲ دامنه کاربرد و شمول.

۱-۲-۱ راهنمای فوق اصول اساسی را برای موارد ذیل ارائه می‌دهد:

۱- تصدیق اینکه سیستم مدیریت ایمنی یک شرکت مسئول عملیات کشتی‌ها یا سیستم مدیریت ایمنی برای کشتی / کشتی‌های تحت کنترل شرکت با آیین‌نامه ISM در انطباق است؛

۲- صدور و تصدیق سالانه "سند انطباق" و صدور و تصدیق میان‌دوره‌ای "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی".

۲- تصدیق انطباق با آیین‌نامه ISM

۱-۲ کلیات:

۱-۱-۲ به منظور انطباق با الزامات آیین‌نامه ISM، شرکت‌ها باید یک سیستم مدیریت ایمنی، برقرار، اجراء و نگهداری کنند تا اطمینان حاصل شود که خط‌مشی ایمنی و پیشگیری از آلودگی شرکت اجراء می‌شود. خط‌مشی شرکت باید شامل اهداف مندرج در آیین‌نامه ISM باشد.

۱-۲-۲ مراجع دریایی باید انطباق با الزامات آیین‌نامه ISM را از طرق زیر تصدیق کنند:

۱- اثبات انطباق سیستم مدیریت ایمنی شرکت با الزامات آیین‌نامه ISM؛

۲- اثبات اینکه سیستم مدیریت ایمنی تحقق اهداف مندرج در بند ۱-۲-۳ آیین‌نامه ISM را تضمین می‌کند.

۱-۲-۳ اثبات انطباق یا عدم انطباق عناصر سیستم مدیریت ایمنی با الزامات مندرج در آیین‌نامه ISM ممکن است مستلزم این باشد که معیارهای ارزیابی تدوین شوند. به مراجع دریایی توصیه می‌شود که تدوین معیارهای فوق را در شکل راه‌حل‌های سیستم مدیریت مرسوم محدود کنند. معیارهای ارزیابی در شکل الزامات مرسوم ممکن است به این معنی باشد که مدیریت ایمنی در کشتیرانی منجر به اجرای راه‌حل‌های ارائه شده دیگران توسط شرکت شود و در نتیجه موجب بروز اشکال برای شرکت‌ها در یافتن راه‌حل متناسب با آن شرکت، عملیات یا کشتی خاص باشد.

۱-۲-۴ بنابراین به مراجع دریایی توصیه می‌شود اطمینان حاصل کنند که ارزیابی‌ها بر پایه تشخیص اثربخشی سیستم مدیریت ایمنی در تحقق اهداف مشخص شده باشد، نه انطباق با الزامات تفصیلی اضافه بر آنچه در آیین‌نامه ISM آمده است و در نتیجه کاهش نیاز به تدوین معیار برای تسهیل ارزیابی انطباق شرکت‌ها با آیین‌نامه.

۲-۲ قابلیت سیستم مدیریت ایمنی برای تحقق اهداف عمومی مدیریت ایمنی؛

۱-۲-۲ آیین‌نامه ISM اهداف عمومی مدیریت ایمنی را مشخص می‌کند.

این اهداف عبارتند از:

۱- ارائه روش‌های ایمن عملیات کشتی و محیط کاری ایمن؛

۲- ارزیابی خطرات مشخص به کشتی، خدمه و محیط زیست و تأمین

عملیات حفاظتی مناسب؛

۳- بهبود مداوم مهارت‌های مدیریت ایمنی کارکنان ساحلی و خدمه کشتی از جمله آمادگی برای موارد اضطراری مرتبط با ایمنی و پیشگیری از آلودگی. این تصدیق باید شرکت‌ها را در تحقق اهداف مذکور پشتیبانی و تشویق کند.

□ ساختار مدیریتی مناسب، در ساحل و در کشتی برای حصول اطمینان از استانداردهای کافی ایمنی و پیشگیری از آلودگی مورد نیاز است.

□ به مراجع دریایی توصیه می‌شود اطمینان حاصل کنند که ارزیابی‌ها بر پایه تشخیص اثربخشی سیستم مدیریت ایمنی در تحقق اهداف مشخص شده باشد.

۲-۲-۲ اهداف فوق رهنمودهای شفافیه به شرکت‌ها برای تدوین عناصر سیستم مدیریت ایمنی در انطباق با آیین‌نامه ISM ارائه می‌دهند. با این حال از آنجا که قابلیت سیستم مدیریت ایمنی برای تحقق اهداف نمی‌تواند فراتر از اثبات انطباق سیستم مدیریت ایمنی با الزامات آیین‌نامه ISM مشخص شود، بنابراین نباید اساس تعابیر تفصیلی به کار گرفته شده برای اثبات انطباق یا عدم انطباق با الزامات آیین‌نامه ISM قرار گیرند.

۳-۲ قابلیت سیستم مدیریت ایمنی برای تحقق الزامات مشخص ایمنی و پیشگیری از آلودگی؛

۳-۲-۱ معیار اصلی حاکم بر ارائه تعابیر ضروری برای ارزیابی انطباق با الزامات آیین‌نامه ISM باید قابلیت سیستم مدیریت ایمنی برای احراز الزامات مشخص مندرج در آیین‌نامه ISM به صورت استانداردهای مشخص ایمنی و پیشگیری از آلودگی باشد.

استانداردهای مشخص ایمنی و پیشگیری از آلودگی مندرج در آیین‌نامه ISM عبارتند از:

- ۱- انطباق با قوانین و مقررات الزام‌آور؛
- ۲- توجه به آیین‌نامه‌ها، راهنماها و استانداردهای توصیه شده توسط IMO، مراجع دریایی، مؤسسات رده‌بندی و سایر نهادهای صنعت دریایی.
- ۳-۲-۱ تمامی سوابق با امکان تسهیل فرآیند تصدیق انطباق با آیین‌نامه ISM باید در طول بازرسی‌ها برای بررسی دقیق در دسترس باشند و به این منظور مرجع دریایی باید اطمینان حاصل کند که شرکت سوابق بازرسی‌های قانونی و رده‌بندی مرتبط با اقدامات متخذ شرکت در جهت حصول اطمینان از انطباق با قوانین و مقررات الزام‌آور را در اختیار ممیزان قرار می‌دهد. در این موارد سوابق ممکن است به منظور اثبات اعتبار و صحت مورد بازرسی قرار گیرند.
- ۳-۲-۲ برخی الزامات اجباری ممکن است مشمول بازرسی‌های قانونی و رده‌بندی قرار نگیرند، از جمله:

- ۱- نگهداری وضعیت کشتی و تجهیزات در فواصل بین بازرسی‌ها؛
 - ۲- برخی الزامات عملیاتی ویژه.
- ترتیبات مشخصی برای حصول اطمینان از انطباق و ارائه شواهد عینی ضروری برای تصدیق در مواردی نظیر موارد زیر ممکن است لازم باشد:
- ۱- روش‌های اجرایی و دستورالعمل‌های مدون؛
 - ۲- مستندسازی فعالیت‌های تصدیق انجام شده توسط افسران ارشد از عملیات روزانه مرتبط با حصول اطمینان از انطباق.
 - ۳-۲-۲ تصدیق انطباق با قوانین و مقررات الزام‌آور، که بخشی از گواهی آیین‌نامه ISM است، تکرار یا جایگزین بازرسی‌های مربوط به سایر گواهی‌نامه‌های دریایی نیست. تصدیق انطباق با آیین‌نامه ISM، شرکت، فرمانده، نهادها یا اشخاص دیگری که درگیر مدیریت یا عملیات کشتی هستند را از مسئولیت‌هایشان مبرا نمی‌سازد.

۳-۲-۵ مرجع دریایی باید از انجام موارد ذیل توسط شرکت اطمینان حاصل کند:

- ۱- به هنگام برقراری سیستم مدیریت ایمنی به توصیه‌های مندرج در بند ۲-۳-۲ آیین‌نامه ISM توجه کند؛

۲- روش‌های اجرایی برای حصول اطمینان از اجرای توصیه‌های مزبور در دفاتر ساحلی و در کشتی را تدوین کند.

۳-۳-۲ در قالب سیستم مدیریت ایمنی، اجرای آیین‌نامه‌ها، راهنماها و استانداردهای توصیه شده توسط IMO، مراجع دریایی، مؤسسات رده‌بندی و سایر نهادهای صنعت دریایی، به منزله الزام اجرای توصیه‌های مزبور تحت آیین‌نامه ISM نمی‌باشد. با این حال ممیزان باید شرکت‌ها را در مورد پذیرش این توصیه‌ها در مواردی که در شرکت آنها کاربرد دارد را تشویق کنند.

۳- فرآیند گواهی

۱-۳ فعالیت‌های گواهی؛

۳-۱-۱ فرآیند صدور "سند انطباق" برای شرکت و "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی" برای کشتی به طور معمول شامل مراحل ذیل است:

□ **ممیزی‌های میان‌دوره‌ای مدیریت ایمنی باید برای حفظ اعتبار "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی" انجام شوند.**

□ **تصدیق‌های تجدید دوره باید پیش از انقضای اعتبار "سند انطباق" و "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی" انجام شود.**

۱- تصدیق اولیه؛

۲- تصدیق سالیانه یا میان دوره‌ای؛

۳- تصدیق تجدید دوره؛

۴- تصدیق اضافی.

تصدیق‌های مذکور با تقاضای شرکت از مرجع دریایی یا سازمان مورد تأیید مرجع دریایی برای انجام وظایف صدور گواهی‌نامه تحت آیین‌نامه ISM یا به تقاضای مرجع دریایی از یک کشور دیگر متعهد کنوانسیون انجام می‌گیرد. تصدیق شامل ممیزی سیستم مدیریت ایمنی خواهد بود.

۲-۳ تصدیق اولیه؛

۱-۲-۳ شرکت باید از مرجع دریایی صدور گواهی‌نامه مبتنی بر آیین‌نامه ISM را درخواست کند.

۲-۲-۳ ارزیابی سیستم مدیریت ساحلی توسط مرجع دریایی، ارزیابی دفاتری را که سیستم مذکور در آن جاری است و احتمالاً نقاط دیگر بر اساس ساختار سازمانی شرکت و وظایف نقاط مختلف را دربر می‌گیرد.

۳-۲-۳ در پی تکمیل رضایت‌بخش ارزیابی سیستم مدیریت ایمنی دفاتر ساحلی، ترتیبات/ برنامه‌ریزی برای انجام ارزیابی کشتی‌های شرکت انجام می‌شود.

۳-۲-۳ به دنبال تکمیل ارزیابی رضایت‌بخش، "سند انطباق" برای شرکت صادر می‌شود و رونوشت آن برای تمامی دفاتر ساحلی و کشتی‌های ناوگان شرکت ارسال می‌شود. از آنجا که هر کشتی جداگانه ارزیابی و برای آن "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی" صادر می‌شود، رونوشت آن باید در دفتر مرکزی شرکت موجود باشد.

۵-۲-۳ چنانچه گواهی‌نامه‌ها توسط سازمان مورد تأیید صادر شوند، رونوشت تمام گواهی‌نامه‌ها باید برای مرجع دریایی ارسال شود.

۶-۲-۳ ممیزی مدیریت ایمنی شرکت و کشتی شامل مراحل اساسی مشابه است. هدف تصدیق انطباق شرکت یا کشتی با الزامات آیین‌نامه ISM است. ممیزی شامل مورد ذیل است:

۱- انطباق سیستم مدیریت ایمنی شرکت با الزامات آیین‌نامه ISM از جمله شواهد عینی حاکی از اینکه سیستم مدیریت ایمنی شرکت حداقل برای مدت سه ماه اجرا شده و سیستم مدیریت ایمنی به مدت حداقل سه ماه در حداقل یک کشتی از هر نوع از کشتی‌های ناوگان تحت راهبری شرکت اجرا شده است.

۲- سیستم مدیریت ایمنی باید اطمینان حاصل کند اهداف مندرج در بند ۱-۲-۳ آیین‌نامه ISM حاصل شده‌اند. این موارد شامل تصدیق شمول "سند انطباق" شرکت مسئول راهبری کشتی به آن نوع خاص از کشتی و ارزیابی سیستم مدیریت ایمنی کشتی برای تصدیق انطباق با الزامات آیین‌نامه ISM و نیز اجرای آن است. شواهد عینی حاکی از عملکرد اثربخش سیستم مدیریت ایمنی شرکت حداقل برای مدت سه ماه در کشتی و در دفاتر ساحلی به انضمام سوابق ممیزی داخلی انجام شده توسط شرکت باید فراهم باشد.

۳-۳ تصدیق سالیانه "سند انطباق"؛

۱-۳-۳ ممیزی‌های سالانه مدیریت ایمنی باید برای حفظ اعتبار "سند انطباق" انجام شوند و باید شامل بازرسی و تصدیق صحت سوابق بازرسی‌های قانونی و رده‌بندی ارائه شده برای حداقل یک کشتی از هر نوع کشتی تحت شمول "سند انطباق" باشند. هدف این ممیزی‌ها تصدیق عملکرد کارآمد سیستم مدیریت ایمنی و انطباق هرگونه اصلاحات اعمالی در سیستم مدیریت ایمنی با الزامات آیین‌نامه ISM است.

۲-۳-۳ تصدیق سالیانه باید ظرف سه ماه پیش یا پس از تاریخ سررسید سالیانه "سند انطباق" انجام شود. برنامه زمانی برای تکمیل اقدامات اصلاحی مورد نیاز نباید از سه ماه تجاوز کند.

۳-۳-۳ چنانچه شرکت دارای بیش از یک دفتر ساحل باشد و همه آنها در زمان ارزیابی اولیه بازدید نشده باشند، ارزیابی سالیانه باید به گونه‌ای تنظیم شود که از بازدید تمامی نقاط در طول اعتبار "سند انطباق" اطمینان حاصل شود.

۳-۴ تصدیق میان دوره‌ای گواهی‌نامه‌های مدیریت ایمنی؛

۱-۴-۳ ممیزی‌های میان دوره‌ای مدیریت ایمنی باید برای حفظ اعتبار "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی" انجام شوند. هدف ممیزی‌های فوق تصدیق عملکرد اثربخش سیستم مدیریت ایمنی و تأیید انطباق هرگونه اصلاح سیستم مدیریت ایمنی با الزامات آیین‌نامه ISM می‌باشد. در برخی موارد خاص، به ویژه طی دوران آغاز عملیات در پوشش سیستم مدیریت ایمنی، مرجع دریایی ممکن است لازم بداند تناوب تصدیق میان دوره‌ای را افزایش دهد. مضافاً نوع عدم انطباق‌ها ممکن است موجب افزایش تناوب تصدیق‌های میان دوره‌ای شود. ۲-۴-۳ چنانچه بنا باشد فقط یک تصدیق میان دوره‌ای انجام شود، این تصدیق باید بین سال‌های دوم و سوم سررسید اعتبار سالیانه "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی" انجام شود.

۵-۳ تصدیق تجدید دوره؛

تصدیق‌های تجدید دوره باید پیش از انقضای اعتبار "سند انطباق" و "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی" انجام شود. تصدیق تجدید دوره تمامی عناصر سیستم مدیریت ایمنی و فعالیت‌های در شمول آیین‌نامه ISM را در بر خواهد گرفت. تصدیق تجدید دوره ممکن است سه ماه پیش از تاریخ انقضای اعتبار "سند انطباق" یا "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی" انجام شود و باید پیش از انقضای اعتبار تکمیل شود.

۶-۳ ممیزی‌های مدیریت ایمنی؛

روش اجرایی ممیزی‌های مدیریت ایمنی مندرج در بندهای ذیل شامل تمامی مراحل مرتبط با تصدیق اولیه خواهد بود. ممیزی‌های مدیریت ایمنی برای تصدیق سالیانه و تصدیق تجدید دوره باید براساس اصول مشابه انجام گیرد، حتی اگر محدوده آنها متفاوت باشد.

۷-۳ درخواست ممیزی؛

۱-۷-۳ شرکت باید درخواست ممیزی را به مرجع دریایی یا سازمان مورد تأیید برای صدور "سند انطباق" یا "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی" به نیابت از مرجع دریایی تسلیم کند.

۲-۷-۳ مرجع دریایی یا سازمان مورد تأیید پس از آن باید سرممیزی یا تیم ممیزی را معرفی کند.

۸-۳ بازنگری اولیه (بازنگری مستندات)؛

به منظور طرح‌ریزی ممیزی، ممیز باید نظام‌نامه مدیریت ایمنی را برای تعیین اینکه سیستم مدیریت ایمنی برای تحقق الزامات آیین‌نامه ISM کافی است، بازنگری کند. چنانچه بازنگری مذکور نشان دهد که سیستم ناکافی است، ممیزی تا انجام اقدامات اصلاحی توسط شرکت به تعویق خواهد افتاد.

۹-۳ آماده‌سازی ممیزی؛

۱-۹-۳ ممیز انتخابی باید با هماهنگی شرکت برنامه ممیزی را تهیه کند.

۲-۹-۳ ممیز باید مستندات کاری حاکم بر اجرای ممیزی برای تسهیل امر ارزیابی، بررسی و بازرسی براساس روش‌های اجرایی، دستورالعمل‌ها و فرم‌هایی که برای اطمینان از روش‌های هماهنگی ممیزی تهیه شده‌اند را ارائه دهد. ۳-۹-۳ تیم ممیزی باید بتواند به‌طور اثربخش با ممیزی‌شوندگان ارتباط برقرار کند.

۱۰-۳ اجرای ممیزی؛

۱-۱۰-۳ ممیزی باید با جلسه افتتاحیه شروع شود و در آن معرفی تیم ممیزی به مدیران ارشد شرکت، ارائه خلاصه‌ای از روش‌های انجام ممیزی، تأیید در دسترس بودن تسهیلات توافق شده، تأیید ساعت و تاریخ جلسه اختتامیه و توضیح جزئیات غیرشفاف مربوط به ممیزی انجام گیرد.

۲-۱۰-۳ تیم ممیزی باید ارزیابی سیستم مدیریت ایمنی را براساس مستندات ارائه شده توسط شرکت و شواهد عینی دال بر اجرای اثربخش آن انجام دهد.

۳-۱۰-۳ شواهد باید با انجام مصاحبه و بررسی مستندات جمع‌آوری شوند. مشاهده فعالیت‌ها و شرایط ممکن است در صورت لزوم انجام گیرد تا اثربخشی سیستم مدیریت ایمنی در تحقق استانداردهای مشخص ایمنی و حفاظت محیط زیست مندرج در آیین‌نامه ISM محرز شود.



۳-۱۰-۴ مشاهدات ممیزی باید مستند شوند. پس از ممیزی فعالیت‌ها، تیم ممیزی باید مشاهدات خود را بازنگری و مواردی که باید به عنوان عدم انطباق گزارش شوند را مشخص کنند. عدم انطباق‌ها باید در قالب الزامات عمومی و مشخص آیین‌نامه ISM گزارش شوند.

۳-۱۰-۵ در پایان ممیزی و پیش از تهیه گزارش ممیزی، تیم ممیزی باید جلسه‌ای با مدیریت ارشد و افراد مسئول وظایف مرتبط منعقد کنند. هدف این جلسه ارائه مشاهدات به نحوی است که از درک شفاف نتایج ممیزی اطمینان حاصل شود.

۳-۱۱ گزارش ممیزی؛

۳-۱۱-۱ گزارش ممیزی باید تحت نظارت سرممیز که مسئولیت صحت و کفایت آن را عهده‌دار است تهیه شود.

۳-۱۱-۲ گزارش ممیزی باید شامل برنامه ممیزی، مشخصات اعضای تیم ممیزی، مشخصات شرکت، مشاهدات عدم انطباق و مشاهدات اثربخشی سیستم مدیریت ایمنی در تحقق اهداف مشخص باشد.

۳-۱۱-۳ شرکت باید نسخه‌ای از گزارش ممیزی را دریافت کند. به شرکت باید توصیه شود نسخه‌ای از گزارش ممیزی کشتی را در اختیار کشتی قرار دهد.

۳-۱۲ پیگیری اقدامات اصلاحی؛

۳-۱۲-۱ شرکت مسئولیت تعیین اقدام اصلاحی برای رفع عدم انطباق و یا رفع علل عدم انطباق را بر عهده دارد. قصور در رفع عدم انطباق با الزامات آیین‌نامه ISM ممکن است بر اعتبار "سند انطباق" و "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی" تأثیرگذار باشد.

۳-۱۲-۲ اقدامات اصلاحی و ممیزی‌های پیگیری محتمل باید در مهلت توافق شده به انجام برسند. شرکت باید ممیزی‌های پیگیری را درخواست کند.

۳-۱۳ مسئولیت‌های شرکت در ارتباط با ممیزی‌های مدیریت ایمنی؛

۳-۱۳-۱ تصدیق انطباق با الزامات آیین‌نامه ISM، شرکت، مدیران، افسران یا خدمه را از تعهدات‌شان در قبال انطباق با قوانین ملی و بین‌المللی مرتبط با ایمنی و حفاظت محیط زیست مبرا نمی‌سازد.

۳-۱۳-۲ شرکت مسئولیت‌های زیر را عهده‌دار است.

۱- اطلاع‌رسانی به کارکنان ذی‌ربط در مورد اهداف و حیطه گواهی آیین‌نامه ISM؛

۲- انتصاب کارکنان مسئول برای همراهی تیم مأمور صدور گواهی؛

۳- تأمین منابع مورد نیاز مسئولان صدور گواهی برای حصول اطمینان از فرآیند تصدیق اثربخش و کارآمد؛

۴- تأمین دسترسی به شواهد مکتوب مورد نیاز مأموران صدور گواهی؛

۵- همکاری با تیم تصدیق به منظور تحقق اهداف صدور گواهی.

۳-۱۳-۳ در صورت تشخیص عدم انطباق‌های عمده، مرجع دریایی و سازمان‌های مورد تأیید باید روش‌های مندرج در بخشنامه MSC/Circ.1059-MEPC/Circ.401 کمیته‌های IMO را به کار گیرند.

۳-۱۴ مسئولیت سازمان مجری صدور گواهی آیین‌نامه ISM؛

سازمان مجری صدور گواهی آیین‌نامه ISM مسئولیت حصول اطمینان از انجام فرآیند گواهی براساس آیین‌نامه ISM و این راهنما را برعهده دارد. این مسئولیت شامل کنترل مدیریتی کلیه موارد صدور گواهی براساس ضمیمه این راهنما می‌باشد.

۳-۱۵ مسئولیت‌های تیم تصدیق؛

۳-۱۵-۱ فارغ از اینکه تصدیق مرتبط با صدور گواهی توسط یک تیم انجام می‌شود، یک نفر باید مسئول تصدیق باشد. سرپرست مذکور باید از اختیار کافی برای اخذ تصمیم‌های نهایی در مورد انجام تصدیق و مشاهدات برخوردار باشد. مسئولیت وی باید شامل موارد ذیل باشد:

۱- تهیه طرح تصدیق؛

۲- تسلیم گزارش تصدیق.

۳-۱۵-۲ افرادی که در انجام تصدیق مشارکت دارند مسئولیت انطباق با الزامات حاکم بر تصدیق، حفظ رازداری در مورد مستندات مرتبط با گواهی و حفظ احتیاط لازم در مورد اطلاعات ویژه را برعهده دارند.

ضمیمه

استانداردهای سازماندهی صدور گواهی آیین‌نامه ISM

۱- مقدمه

تیم ممیزی مسئول صدور گواهی آیین‌نامه ISM و سازمانی که مدیریت آن را برعهده دارد باید با الزامات مشخص و مندرج در این ضمیمه در انطباق باشد.

۲- استانداردهای مدیریت

۱-۱ سازمان مدیریت‌کننده تصدیق انطباق با آیین‌نامه ISM باید در سازمان خود از قابلیت‌های لازم در موارد ذیل برخوردار باشد:

۱- اطمینان از انطباق با قوانین و مقررات از جمله صدور گواهی‌نامه دریانوردان برای کشتی‌های تحت مدیریت شرکت؛

۲- فعالیت‌های تأیید طرح، بازرسی و صدور گواهی‌نامه؛

۳- مدارک ارجاعی که تحت سیستم مدیریت ایمنی و الزامات آیین‌نامه ISM باید مورد توجه قرار گیرند؛

۴- تجربه عملی در عملیات کشتی.

۲-۲ براساس الزامات کنوانسیون، سازمان مورد تأیید مرجع دریایی برای صدور "سند انطباق" و "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی" باید با الزامات قطعنامه مجمع IMO به شماره A.739(18) - راهنمای تفویض اختیار به سازمان‌هایی که از سوی مراجع دریایی عمل می‌کنند، قطعنامه مجمع IMO به شماره A.789(19) - قابلیت‌های مورد نیاز برای سازمان‌های مورد تأییدی که به نیابت از مرجع دریایی اقدام به بازرسی و صدور گواهی‌نامه می‌کنند در انطباق باشد.

۲-۳ سازمانی که مسئولیت تصدیق انطباق با الزامات آیین‌نامه ISM را انجام می‌دهد باید از استقلال کارکنان ارائه‌دهنده خدمات مشاوره با افرادی که در امر صدور گواهی دخالت دارند اطمینان حاصل کند.

۳- استانداردهای صلاحیت

۳-۱ طرح مدیریت گواهی آیین‌نامه ISM؛

۴- سازمان‌دهی صلاحیت‌ها

سازمان مسئول گواهی آیین‌نامه ISM باید یک سیستم مدون برای احراز صلاحیت و روزآمدسازی مداوم دانش و شایستگی کارکنان مسئول اجرای تصدیق انطباق با آیین‌نامه ISM را به اجرا گذارده باشد. سیستم مذکور باید شامل دوره‌های آموزشی نظری دربرگیرنده تمامی الزامات احراز صلاحیت و روش‌های اجرایی مناسب مرتبط با فرآیند گواهی و همچنین آموزش‌های عملی باشد و شواهد مدون تکمیل رضایت‌بخش آموزش‌ها را ارائه دهد.

۵- روش‌های اجرایی و دستورالعمل‌های صدور گواهی

سازمان مسئول گواهی آیین‌نامه ISM باید یک سیستم مدون برای حصول اطمینان از اجرای فرآیند گواهی براساس این استاندارد را به اجرا گذارد. سیستم مذکور در ضمن شامل روش‌های اجرایی و دستورالعمل‌های ذیل باشد:

- ۱- توافقات قراردادی با شرکت‌ها؛
- ۲- طرح‌ریزی، برنامه اجرایی و اجرای تصدیق‌ها؛
- ۳- گزارش نتایج تصدیق؛
- ۴- صدور "سند انطباق"، "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی" و "سند انطباق موقت" و "گواهی‌نامه موقت مدیریت ایمنی"؛
- ۵- اقدامات اصلاحی و تصدیق‌های پیگیری شامل اقدامات متخذه در موارد عدم انطباق‌های عمده.

مرجع: اسناد IMO

مترجم: زاله صدیقی‌منور

طرح مدیریت گواهی آیین‌نامه ISM باید توسط افرادی که دانش عملی از روش‌های صدور گواهی آیین‌نامه ISM را دارا هستند انجام گیرد.

۲-۳ صلاحیت اولیه برای انجام تصدیق؛
۱-۲-۳ کارکنانی که در تصدیق انطباق با الزامات آیین‌نامه ISM مشارکت دارند باید حداقل از تحصیلات مشروح زیر برخوردار باشند:

۱- صلاحیت از یک مؤسسه آموزشی مورد تأیید مرجع دریایی یا سازمان مورد تأیید در رشته مهندسی یا علوم فیزیک (حداقل یک برنامه دوساله)؛
۲- کسب صلاحیت از یک مؤسسه دریایی یا کشتیرانی و تجربه دریانوردی به عنوان افسر دارای گواهی‌نامه دریانوردی.

۲-۳-۴ افراد مذکور باید آموزش‌های لازم برای حصول اطمینان از شایستگی و مهارت کافی برای انجام تصدیق انطباق با الزامات آیین‌نامه ISM به ویژه در موارد ذیل را طی کرده باشند:

- ۱- دانش و درک آیین‌نامه ISM؛
- ۲- قوانین و مقررات الزام‌آور؛
- ۳- مراجعی که براساس الزامات آیین‌نامه ISM شرکت‌ها باید به آنها توجه کنند؛
- ۴- فنون ارزیابی شامل آزمایش، پرس‌وجو و سنجش و گزارش‌دهی؛
- ۵- موارد فنی و عملیاتی مدیریت ایمنی؛
- ۶- دانش اولیه از کشتیرانی و عملیات کشتی؛
- ۷- مشارکت در حداقل یک ممیزی سیستم مدیریت دریایی.

۲-۳-۳ شایستگی مذکور باید به صورت آزمون‌های کتبی و یا شفاهی یا سایر روش‌های مورد قبول اثبات شود.

۲-۳-۳ شایستگی تصدیق اولیه و تصدیق تجدید دوره؛
۱-۳-۳ به منظور ارزیابی انطباق شرکت یا کشتی با الزامات آیین‌نامه ISM، علاوه بر شایستگی مندرج در بند ۲-۳ بالا، افراد مسئول تصدیق اولیه یا تصدیق تجدید دوره "سند انطباق" یا "گواهی‌نامه مدیریت ایمنی"، باید از شایستگی‌های ذیل برخوردار باشند:

۱- توان تشخیص اینکه عناصر سیستم مدیریت ایمنی با الزامات آیین‌نامه ISM در انطباق هستند یا خیر؛

۲- توان تشخیص اثربخشی سیستم مدیریت ایمنی شرکت یا کشتی به منظور حصول اطمینان از انطباق با قوانین و مقررات به شرح گواهی شده در سوابق بازرسی‌های قانونی و رده‌بندی؛

۳- ارزیابی اثربخشی سیستم مدیریت ایمنی در حصول اطمینان از انطباق با سایر قوانین و مقررات که در پوشش بازرسی‌های قانونی و رده‌بندی نیستند و فراهم آوردن امکان تصدیق انطباق با قوانین و مقررات فوق؛

۴- ارزیابی اینکه به روش‌های کاری ایمن توصیه شده توسط IMO، مراجع دریایی، مؤسسات رده‌بندی و سایر نهادهای صنعت دریایی توجه شده است.
۲-۳-۳ قابلیت‌های فوق می‌تواند توسط تیمی که مجموعاً دارای قابلیت‌های مورد نیاز هستند فراهم شود.

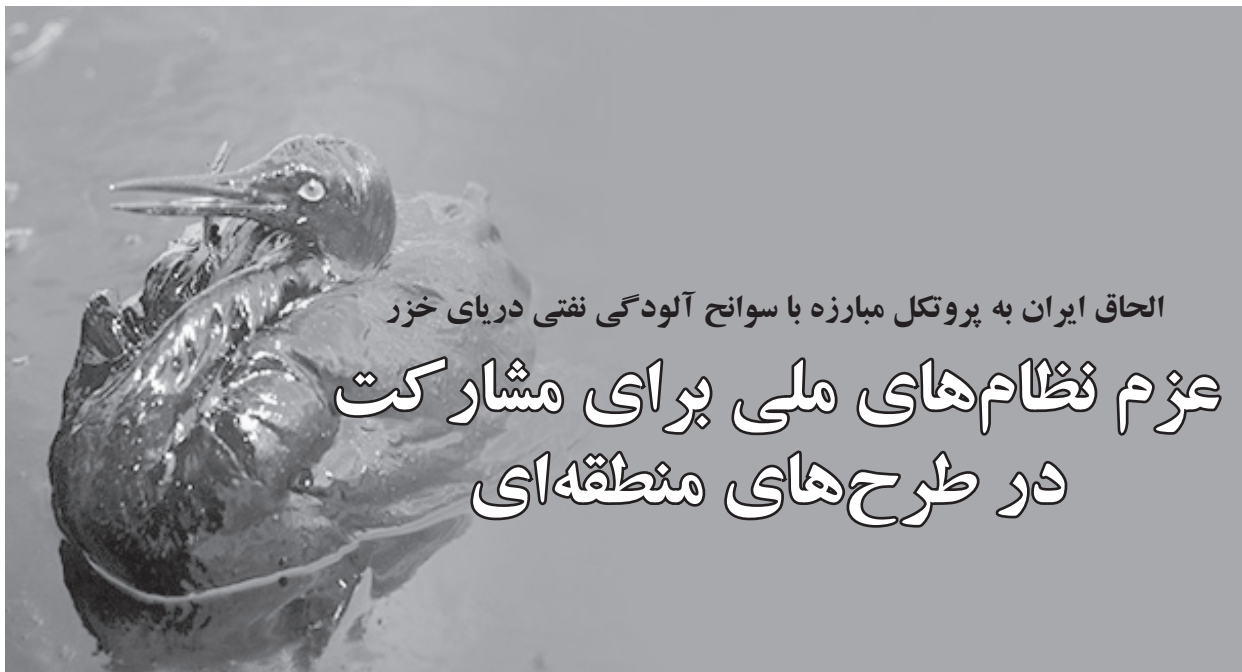
۲-۳-۳ کارکنان مسئول تصدیق اولیه یا تصدیق تجدید دوره انطباق با الزامات آیین‌نامه ISM باید دارای حداقل پنج سال تجربه در زمینه‌های مرتبط با جوانب فنی و عملیاتی مدیریت ایمنی باشند و در حداقل سه مورد تصدیق اولیه یا تصدیق تجدید دوره مشارکت داشته باشند. مشارکت در تصدیق انطباق با سایر استانداردهای مدیریت می‌تواند معادل مشارکت در تصدیق انطباق با الزامات آیین‌نامه ISM منظور شود.

۲-۳-۴ شایستگی تصدیق سالیانه، میان‌دوره‌ای و موقت؛
کارکنان مسئول انجام تصدیق‌های سالیانه، میان‌دوره‌ای و موقت باید الزامات اولیه برای کارکنان درگیر در تصدیق‌ها را احراز کنند و حداقل در دو مورد تصدیق سالیانه، تجدید دور و اولیه مشارکت داشته باشند.

افراد فوق باید دستورالعمل‌های خاص مورد نیاز برای حصول اطمینان از دارا بودن توانایی‌های مورد نیاز برای تشخیص اثربخشی سیستم مدیریت ایمنی شرکت را اخذ کرده باشند.

□ اجرای آیین‌نامه ISM باید رشد فرهنگ ایمنی در کشتیرانی را پشتیبانی و تشویق کند. عوامل موفقیت برای بسط فرهنگ ایمنی، در عین حال تعهد، ارزش‌ها و باورها هستند.

□ هدف ممیزی مدیریت ایمنی شرکت و کشتی تصدیق انطباق شرکت یا کشتی با الزامات آیین‌نامه ISM است.



الحاق ایران به پروتکل مبارزه با سوانح آلودگی نفتی دریای خزر عزم نظام‌های ملی برای مشارکت در طرح‌های منطقه‌ای

همچنین طرف‌های متعاقد سازوکاری منطقه‌ای را ایجاد خواهند کرد. آیین‌نامه‌های مربوط به این سازوکار در اجلاس طرف‌های متعاقد بررسی و متعاقباً تصویب خواهد شد. از نظر اجرای عملیاتی این پروتکل، طرح دریای خزر در زمینه همکاری منطقه‌ای جهت مقابله با آلودگی نفتی در مواقع اضطراری توسط طرف‌های متعاقد وضع خواهد شد.

نظام‌های ملی و طرح‌های اضطراری مقابله با سوانح آلودگی نفتی
بر این اساس، هر طرف متعاقد نظام ملی واکنش عملیاتی نسبت به آلودگی نفتی را برقرار خواهد کرد. این نظام حداقل شامل تعیین مواردی همچون مقام صالح ملی با مسئولیت آمادگی و واکنش نسبت به سوانح آلودگی نفتی، نقطه تماس عملیاتی ملی با مسئولیت دریافت و انتقال اطلاعات مربوط به سوانح آلودگی نفتی به گونه مذکور در بند (۴) ماده (۷) این پروتکل و مقام صالح ملی که از جانب طرف متعاقد اختیار درخواست کمک یا تصمیم به ارائه کمک درخواست‌شده را داشته باشد، است.

نظام‌نامه‌های گزارش آلودگی
هر طرف متعاقد اطمینان حاصل خواهد کرد که اشخاصی که مسئولیت کشتی‌های حامل پرچم آن را برعهده دارند، اطلاعات مربوط به هر واقعه اضطراری در کشتی خود که با تخلیه، رهاسازی یا نشت نفت همراه است یا هر گونه تخلیه، رهاسازی یا نشت احتمالی نفت را بدون تأخیر به اطلاع مقامات ملی ذی‌ربط برسانند.

هر طرف متعاقد دستورالعمل‌هایی را برای اشخاص مسئول واحدهای فراساحلی، بنادر دریایی و تأسیسات مرتبط با نفت خود صادر خواهد کرد تا به موجب آن مقام‌های ملی را بدون تأخیر از هر گونه واقع‌های که ناشی از فعالیت‌های آنها در ارتباط با تخلیه، رهاسازی، یا نشت نفت یا هر گونه احتمال تخلیه، رهاسازی یا نشت نفت است، مطلع کنند.

اقدام‌های عملیاتی

هر طرف متعاقد ذی‌ربط در راستای نظام‌های ملی آمادگی و واکنش نسبت به نشت نفت، متعهد می‌شود که در صورت بروز نشت نفت اقدام‌های ارزیابی ضروری در خصوص ماهیت، گستره و پیامدهای احتمالی سانحه آلودگی نفتی، یا، حسب مورد، نوع و مقدار تقریبی نفت و جهت و سرعت گسترش نشت نفت، هر اقدام عملیاتی ممکن به منظور پیشگیری، کاهش و تا حد امکان، محو آثار سانحه آلودگی نفتی، نظارت بر آلودگی نفتی و مطلع ساختن سایر

قانون الحاق پروتکل آمادگی، واکنش و همکاری منطقه‌ای در مبارزه با سوانح آلودگی نفتی الحاقی به کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط زیست دریایی دریای خزر که در مجلس شورای اسلامی تصویب و به تأیید شورای نگهبان رسیده است از سوی رئیس‌جمهور برای اجراء ابلاغ شد.

بر این اساس، پروتکل آمادگی، واکنش و همکاری منطقه‌ای در مبارزه با سوانح آلودگی نفتی الحاقی به کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط زیست دریایی دریای خزر تصویب و به دولت اجازه داده می‌شود اسناد تصویب را نزد امین اسناد تودیع کند.

همچنین رعایت اصل یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی در اجرای ماده (۱۶) و اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران در اجرای ماده (۱۸) این پروتکل الزامی است.

دولت‌های ساحلی دریای خزر شامل: جمهوری آذربایجان، ایران، قزاقستان، روسیه و ترکمنستان که از این پس "طرف‌های متعاقد" خوانده می‌شوند و عضو کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط زیست دریایی دریای خزر، منعقد در تهران، جمهوری اسلامی ایران، به تاریخ ۱۳۸۲/۸/۱۳ هجری شمسی (۴ نوامبر ۲۰۰۳ میلادی) هستند، که از این پس "کنوانسیون" خوانده می‌شود.

دامنه شمول

منطقه‌ای که این پروتکل در مورد آن اعمال می‌شود، عبارت است از محیط زیست دریایی دریای خزر با در نظر گرفتن تغییرات سطح آب آن، اراضی‌ای که به علت نزدیکی به دریا تأثیر گرفته‌اند و آلودگی نفتی دریایی ناشی از منابع مستقر در خشکی.

اهداف

همچنین هدف این پروتکل تحقق اقدامات منطقه‌ای به منظور آمادگی، واکنش و همکاری برای حفاظت از دریای خزر در قبال آلودگی نفتی ناشی از فعالیت‌های مذکور در مواد (۸) و (۹) کنوانسیون و آلودگی نفتی ناشی از منابع مستقر در خشکی است.

مقررات عمومی

بر این اساس، طرف‌های متعاقد به صورت انفرادی یا مشترک تمام اقدامات برای آلودگی و واکنش نسبت به سوانح آلودگی نفتی را که برای اجرای این پروتکل ضرورت دارد، انجام خواهند داد. طرف‌های متعاقد به صورت مشترک دستورالعمل‌هایی را برای جنبه‌های عملی، عملیاتی و فنی اقدام مشترک، تدوین و وضع خواهند کرد.



□ قانون الحاق پروتکل آمادگی، واکنش و همکاری منطقه‌ای در مبارزه با سوانح آلودگی نفتی الحاقی به کنوانسیون چارچوب حفاظت از محیط زیست دریایی دریای خزر که در مجلس شورای اسلامی تصویب و به تأیید شورای نگهبان رسیده است از سوی رئیس جمهور برای اجراء ابلاغ شد.



طرف‌های متعاقد از تحولات مربوط به سانحه آلودگی نفتی و اقداماتی که به عمل آمده یا برنامه‌ریزی شده است و تشویق و حمایت از اجرای برنامه دریای خزر در زمینه همکاری منطقه‌ای جهت مقابله با آلودگی نفتی در موارد اضطراری به عمل آورد.

طرح‌های اضطراری آلودگی نفتی در کشتی‌ها، واحدهای فراساحلی، بنادر دریایی و تأسیسات مرتبط با نفت

بر این اساس، هر طرف متعاقد اقدام‌های لازم را به عمل خواهد آورد تا اطمینان حاصل کند که کشتی‌های حامل پرچم آن طرح اضطراری آلودگی نفتی را به گونه‌ای که مطابق مقررات مربوط بین‌المللی از جمله جزء (الف) بند (۱) ماده (۳) کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی مورخ ۱۳۶۹ هجری شمسی برابر ۱۹۹۰ میلادی مصوب ۱۳۷۶/۴/۲۹ هجری شمسی و مقرر شماره (۳۷) ضمیمه اول کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریا ناشی از کشتی‌ها (مارپول ۷۸/۷۳) مورخ ۱۹۷۳ میلادی (۱۳۵۲ هجری شمسی)، اصلاح شده به موجب پروتکل مورخ ۱۹۷۸ میلادی (۱۳۵۷ هجری شمسی) مصوب ۱۳۸۰/۱۰/۲۶ مورد نیاز است، همراه داشته باشد.

وظایف سازوکار منطقه‌ای

بر این اساس، سازوکار منطقه‌ای به طرف‌های متعاقد در واکنش فوری و مؤثر در برابر سوانح آلودگی نفتی کمک خواهد کرد.

همچنین وظایف سازوکار منطقه‌ای شامل مواردی همچون برقراری روابط کاری نزدیک با مقام صالح ملی طرف‌های متعاقد و در صورت لزوم، با سازمان‌ها و نهادهای ذی‌ربط بین‌المللی و منطقه‌ای دولتی و غیردولتی مرتبط با سوانح آلودگی نفتی، هماهنگی فعالیت‌های منطقه‌ای مرتبط با همکاری فنی، آموزش، تمرین‌ها و ارائه خدمات کارشناسی در موارد اضطراری و کمک به فعالیت‌های ملی در این زمینه‌ها، جمع‌آوری و اشاعه اطلاعات مربوط به سوانح آلودگی نفتی (فهرست‌ها، نظرات کارشناسی، گزارش‌های سوانح، پیشرفت‌های فنی برای بهبود طرح‌های اضطراری و...) و تهیه رویه‌های نظام‌مند برای تبادل اطلاعات و داده‌های مربوط به سوانح آلودگی نفتی است.

منبع: شبکه اطلاع‌رسانی مانا



پروتکل ایمنی شناورهای صیادی

موافقت نامه رعایت استانداردهای عملی

ماده ۱: الزامات کلی

(۱) طرفین این موافقت نامه اجرای مفاد آن را به طریق زیر باید عملی سازند:
(الف) اجرای مواد مندرج در این موافقت نامه
(ب) پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون بین المللی تورمولینوس ۱۹۷۷ (از این به بعد پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ نامیده خواهد شد)، تابع اصلاحات ضمیمه این موافقت نامه قرار می گیرد.

(۲) مواد این موافقت نامه و پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ و اصلاحات صورت گرفته در ضمیمه این موافقت نامه باید به عنوان سند واحد تعبیر و تفسیر شود.
(۳) ضمیمه موافقت نامه حاضر به طور قانونی بخش جداناپذیر موافقت نامه می باشد و ارجاع به این موافقت نامه هم زمان ارجاع به ضمیمه آن نیز می باشد.

ماده ۲: تفسیر و به کارگیری پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳
مواد ۲ تا ۸ و ۱۱ تا ۱۴ پروتکل تورمولینوس باید در این موافقت نامه به کار روند. در به کارگیری این مفاد، ارجاع به پروتکل حاضر به معنای اشاره به این موافقت نامه تلقی خواهد شد.

ماده ۳: امضاء، تصویب، پذیرش، تأیید و الحاق

(۱) موافقت نامه حاضر برای امضای کشورها از تاریخ ۱۱ فوریه ۲۰۱۳ تا ۱۰ فوریه ۲۰۱۴ در مقر اصلی سازمان بین المللی دریانوردی، باز خواهد بود و پس از آن برای الحاق کشورها باز باقی می ماند.

(۲) کلیه کشورها با اعلام رضایت خود طی روش های زیر متعهد به این موافقت نامه می شوند:

(الف) امضاء بدون شرط عطف به تصویب، پذیرش یا تأیید؛ یا
(ب) امضاء منوط به تصویب، پذیرش یا تأیید به دنبال تصویب، پذیرش یا تأیید
(ج) امضاء منوط به روش اجرایی خارج از مفاد مندرج در پاراگراف (۵) این مفاد؛ یا
(د) الحاق

(۳) تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق از طریق تودیع اسناد قانونی به دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی عملی می شود.

(۴) کشوری که قبل از تاریخ تصویب سندی دال بر قبول موافقت نامه حاضر

موافقت نامه اجرای مفاد اصلاحی پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون بین المللی ایمنی شناورهای صیادی با امضای ۵۳ کشور عضو سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) الزامی شد.

در این مراسم که در شهر کیپ تاون پایتخت آفریقای جنوبی برگزار شد، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی از سوی جمهوری اسلامی ایران موافقت نامه فوق را امضاء کرد.

این موافقت نامه پس از طی مراحل قانونی و تصویب مجلس به مرحله اجرا در خواهد آمد و کشورهای امضاءکننده با توجه به شرایط مندرج در آن، شناورهای صیادی خود را با مقررات آن مطابقت خواهند داد.

متن موافقت نامه به شرح زیر است:

موافقت نامه برای اجرای مفاد پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون بین المللی ایمنی شناورهای صیادی:

با قبول اینکه اجرای مفاد پروتکل تورمولینوس مربوط به کنوانسیون تورمولینوس ۱۹۷۷ سهم بزرگی را در ایمنی دریانوردی به طور کلی و ایمنی شناورهای صیادی را به طور خاص، به دنبال دارد؛

با تصدیق اینکه در اجرای برخی از شرایط پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون بین المللی ایمنی شناورهای صیادی ۱۹۷۷، مشکلاتی از سوی تعدادی از کشورها که دارای ناوگان صیادی قابل توجهی تحت پرچم خود هستند مطرح کرده اند و این مانع از لازم الاجراء شدن پروتکل شده و در نتیجه مانع اجرای مقررات مندرج در آن شده است؛

با تمایل به تنظیم موافقت نامه مشترک که دارای قوی ترین استانداردهای عملی برای ایمنی شناورهای صیادی باشد که بتواند توسط کشورهای ذی ربط به اجرا درآید؛

با توجه به اینکه این هدف ممکن است به بهترین نحو با انعقاد موافقت نامه در ارتباط با اجرای مفاد پروتکل تورمولینوس مربوط به کنوانسیون بین المللی ایمنی شناورهای صیادی تورمولینوس ۱۹۷۷، به گونه ای با این موافقت نامه اصلاح و روزآمد آن، حاصل گردد؛

لذا به شرح زیر موافقت می شود:

با تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق به پروتکل ۱۹۹۳ تودیع نماید و این موافقتنامه را براساس پاراگراف ۳- ج امضاء کند، فرض می‌شود که رضایت و تعهد خود را به این موافقتنامه ۱۲ ماه، پس از پذیرش این موافقتنامه اعلام می‌کند؛ در غیر این صورت کشور با ارائه سند مکتوب دال بر اینکه رویه مندرج در این پاراگراف به سود آن نمی‌باشد، نظر خود را اعلام می‌دارد. ماده ۴: لازم‌الاجراء شدن

(۱) این موافقتنامه ۱۲ ماه پس از تاریخی که در آن ۲۲ کشور و نه کمتر، تعهد خود را اعلام کرده باشند، لازم‌الاجراء خواهد شد. کشورهایی که تعداد شناورهای صیادی با طول ۲۴ متر و بیشتر آنها کمتر از ۳۶۰۰ نباشد.

(۲) برای کشوری که سندی دال بر تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق در مورد این موافقتنامه پس از فراهم شدن شرایط لازم‌الاجراء شدن تودیع کند و آن قبل از تاریخ لازم‌الاجراء، تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق در تاریخ لازم‌الاجراء شدن موافقتنامه باشد، تاریخ مؤثر تاریخی است که زودتر باشد. (۳) برای کشوری که سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق خود به این موافقتنامه را پس از تاریخ لازم‌الاجراء شدن تودیع می‌کند، این موافقتنامه باید سه ماه پس از تاریخ تودیع سند، مؤثر واقع شود.

(۴) پس از تاریخی که در آن اصلاحیه‌ای به این موافقتنامه تحت مفاد ۱۱ پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس صورت گیرد، هر سند تصویب، پذیرش، تأیید یا الحاق تودیع شده باید برای این موافقتنامه آن گونه که اصلاح شده است، به کار گرفته شود.

قطعه‌نامه کنفرانس

- با پذیرفتن موافقتنامه اجرای مفاد پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون ۱۹۷۷ تورمولینوس برای ایمنی شناورهای صیادی (موافقتنامه)؛
- و با در نظر داشتن اینکه لازم‌الاجراء شدن این موافقتنامه به همراه پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون ۱۹۷۷ تورمولینوس برای ایمنی شناورهای صیادی (پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس) ممکن است یک موقعیت نامطلوب که در آن دو رژیم حقوقی متناقض قابل اجراء می‌شوند ایجاد کند؛
- و با این تفکر که برخی دولت‌ها ممکن است هم‌اکنون اعلام کرده باشند که متعهد به پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ می‌گردند؛

- و با رضایت اینکه دولتهایی که تصمیم به متعهد شدن به رژیم بین‌المللی ایمنی شناورهای صیادی می‌باشند، نیاز است تا تنها رضایت خود را به متعهد شدن توسط توافق‌نامه اعلام کنند بدون اینکه اقدامی نسبت به پروتکل ۱۹۹۳ تورمولینوس بنمایند؛

- و با تمایل به لازم‌الاجراء شدن هر چه سریع‌تر موافقتنامه؛

(۱) از کلیه دولت‌ها دعوت می‌شود تا به موافقتنامه توجه فوری کنند و با عنایت به چگونگی پذیرش آنها در اولین یا سریع‌ترین تاریخ ممکن، اقدام نمایند.

(۲) به کلیه دولتهایی که تصمیم می‌گیرند تا به موافقتنامه متعهد شوند، تأکید می‌شود برای تودیع سندهای خاص با دبیرکل IMO هرچه سریع‌تر، اقدام کنند.

(۳) با اعلان اینکه، برای اهداف مقررات بین‌المللی معرفی شده برای شناورهای صیادی، این موافقتنامه جایگزین و جانشین پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ می‌شود و بنابراین؛

الف) دولتهایی که به این موافقتنامه نییوسته‌اند ابتدا باید موافقتنامه را امضاء و تعهد به آن داشته باشند، سپس از طریق تصویب یا هر شکل دیگر آن را بپذیرند.

ب) دولتهایی که تاکنون موافقت خود را به متعهد شدن به پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ اعلام کرده‌اند باید طی اقداماتی خاص رضایت خود را به متعهد شدن به موافقتنامه که یکی از گزینه‌های موجود تحت ماده ۳ را بکار گرفته، معنی ببخشند.

(۴) از دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی تقاضا می‌شود تا این قطعه‌نامه را به

□ موافقتنامه اجرای مفاد اصلاحی پروتکل تورمولینوس ۱۹۹۳ مربوط به کنوانسیون بین‌المللی ایمنی شناورهای صیادی با امضای ۵۳ کشور عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) الزامی شد.

□ این موافقتنامه برای امضای کشورها از تاریخ ۱۱ فوریه ۲۰۱۳ تا ۱۰ فوریه ۲۰۱۴ در مقر اصلی سازمان بین‌المللی دریانوردی، باز خواهد بود.



توجه کلیه دولتهای متعاقد به موافقتنامه برساند؛

(۵) و در نهایت از دبیرکل تقاضا می‌شود تا همکاری‌های ممکن را بکار بندد و به دولتهایی که در نظر دارند به موافقتنامه متعهد شوند، به منظور حصول اطمینان طبق قطعه‌نامه، توسط دولتهای اقدامات لازم اتخاذ کنند.

منبع: سایت سازمان بنادر و دریانوردی

وصول ارزی اجباری حقوق، عوارض و هزینه خدمات بندری

رونق بازار دلان ارز و خسارت به اقتصاد ملی

۵- در هر صورت خطوط کشتیرانی خارجی و نمایندگان آنها برای جبران این گونه هزینه‌های قابل احتراز مجبور می‌شوند از صاحبان کالا هزینه بیشتری برای حمل کالاهایشان مطالبه کنند، در نتیجه بهای تمام شده کالای وارداتی افزایش می‌یابد.

۶- هجوم شرکت‌های کارگزار ترابری دریایی جهت خرید ارز از دلان و سوداگران بازار غیررسمی ارز موجب آن خواهد شد که قیمت ارز در بازار غیررسمی افزایش یابد. این امر علاوه بر ضرر و زیان به اقتصاد ملی، ابزار تبلیغاتی جدیدی برای رسانه‌های خارجی خواهد شد.

سوالات مطرح شده این است که:

اول- چرا مصوبه هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی بدون در نظر گرفتن مواضع حرفه‌ای معاونت امور بندری و مناطق ویژه صادر شده است؟

دوم- چطور کارشناسان امور بندری و کارشناسان امور مالی سازمان بنادر و دریانوردی نتوانسته‌اند معمای ۶ ضلعی فوق را با در نظر گرفتن صلاح و صرفه ملی و مشورت با انجمن‌های مردم‌نهاد حل کنند؟

سوم- چطور انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته با آن سابقه طولانی نتوانسته است پیشنهاد کارشناسی و کاربردی مؤثری را به سازمان بنادر و دریانوردی بدهد که مسئله حل شود؟

□ به پیشنهاد معاونت برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی و با تصویب هیئت عامل سازمان یاد شده، وصول ارزی حقوق، عوارض و هزینه خدمات بندری شناورهای خارجی از تاریخ ۱۳۹۱/۶/۱ اجباری شد.

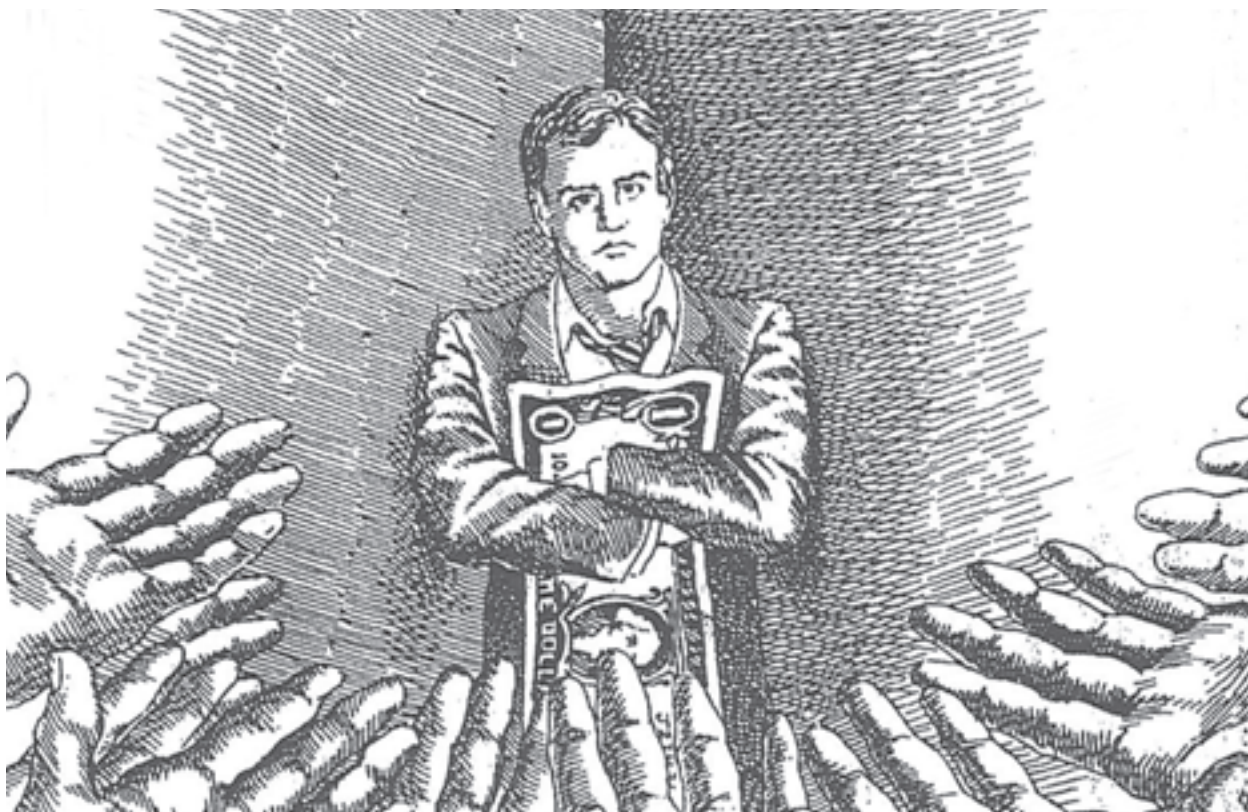
به پیشنهاد معاونت برنامه‌ریزی، اداری و مالی سازمان بنادر و دریانوردی و با تصویب هیئت عامل سازمان یاد شده، وصول ارزی حقوق، عوارض و هزینه خدمات بندری شناورهای خارجی از تاریخ ۱۳۹۱/۶/۱ اجباری شد.

۱- نماینده امور مالی سازمان بنادر و دریانوردی توجیه صدور این مصوبه را چنین عنوان کرده است که نماینده خطوط کشتیرانی خارجی هزینه‌های فوق‌الذکر را به صورت دلار از صاحبان کشتی دریافت می‌کند و با فروش آن در بازار آزاد با نرخ بالای ۲۰ هزار ریال، معادل ریالی هزینه‌ها را با نرخ مرجع (دلار ۱۲۲۶۰ ریال) به حساب سازمان بنادر و دریانوردی واریز می‌کند. در نتیجه سالانه معادل ۷۰۰ میلیارد ریال به طور تقریبی عاید نمایندگان خطوط کشتیرانی خارجی می‌شود که سازمان بنادر و دریانوردی از آن هیچ بهره‌ای ندارد.

۲- توجیه دیگر سازمان بنادر و دریانوردی در لازم‌الاجراء کردن بخشنامه فوق این است که تأمین هزینه‌های ارزی خرید تجهیزات دریایی و بندری با نرخ مرجع دلار صورت نمی‌گیرد و بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران هیچگونه سهمیه‌ای از این طریق برای سازمان بنادر و دریانوردی قائل نیست؛ لذا راهی جز دریافت ارزی هزینه‌های فوق باقی نمی‌ماند.

۳- از آنجا که سازمان بنادر و دریانوردی نمی‌تواند حساب مشخصی را در خارج از کشور برای واریز هزینه‌های فوق معرفی کند، لذا نمایندگان خطوط کشتیرانی باید ارز را از بازار داخلی خریداری کنند و عین آن را به سازمان بنادر و دریانوردی تسلیم کنند یا از حساب‌های ارزی با منشاء خارجی مبالغ مربوطه را به حساب ارزی با منشاء خارجی سازمان یاد شده منتقل کنند (این امر به دلیل تحریم شبکه بانکی امکان‌پذیر نیست).

۴- اگر نمایندگان شرکت‌های کشتیرانی خارجی، حساب‌های شخصی خود را به شرکت‌های تحت نمایندگی خود اعلام کنند تا با ترندهای خاص و خیلی گران و پرریسک، بتوانند بخشنامه فوق‌الذکر سازمان بنادر و دریانوردی را اجراء کنند، سازمان امور مالیاتی به دلیل عدم ثبت درآمدهای فوق در دفاتر قانونی، آنها را علی‌الرأس و ضمن تخریب سابقه شرکت، مبالغ هنگفتی به عنوان جریمه از شرکت‌های نمایندگی خطوط کشتیرانی مطالبه خواهد کرد.



نباید از ثروتمند شدن افراد بترسیم

دریافت مالیات بیشتر از پر درآمد‌ها

تحلیل گزارش ثروت جهانی و جایگاه ایران در گفت‌وگو با محمدمهدی بهکیش اقتصاددان ایرانی

• گزارشی که تحت عنوان **ثروت جهانی در سال ۲۰۱۱** توسط **بنگاه پژوهش‌های کردیت سوئیس** منتشر شده حاوی داده‌ها و اطلاعات جالب توجهی است که می‌تواند از جوانب مختلف مورد بررسی و پژوهش قرار گیرد. می‌خواهم در شروع صحبت برداشت و تحلیل‌تان از این گزارش و به ویژه مقایسه وضعیت کشورهای منطقه با اقتصاد کشور خودمان را بدانم.

من این گزارش را به دقت خوانده‌ام و نکات بسیار زیادی هم از آن استخراج کرده‌ام که به نظرم قابل توجه است. اگر چه شاید در ابتدا چنین برداشت شود که گزارش‌هایی از این دست موضوع اقتصاد روز دنیاست ولی مسأله اقتصاد ما نیست اما در واقع با آنچه به عنوان پیامدهای مستقیم و غیرمستقیم ثروت بر اقتصاد می‌دانیم، اهمیت این موضوع بیش از پیش پررنگ می‌شود. همچنین منحصربه‌فرد بودن این گزارش از این لحاظ که به ثروت خانوار توجه کرده بسیار مهم است. یعنی به رغم اینکه تمام توجه‌ها معمولاً به تولید ناخالص داخلی یا ملی و در نهایت سرانه آن معطوف شده یا ثروت بنگاه‌ها مورد توجه قرار می‌گیرد، در این گزارش که توسط مؤسسه کردیت سوئیس و مدیرعامل شرکت بانکداری خصوصی آن تهیه شده، ثروت خانوار در مرکز توجه قرار گرفته است. همان طور که می‌دانید تولید ناخالص داخلی مجموع ارزش افزوده‌ای است که طی یک دوره در اقتصاد ایجاد می‌شود و درآمدی را نصیب مردم می‌کند. بخشی از این درآمد هزینه و بخشی هم به عنوان دارایی حفظ می‌شود. این گزارش راجع به دارایی‌هاست که تعریف آن در این گزارش آمده است. ارزش خالص دارایی خانوار یا ثروت عبارت است از مجموع ارزش دارایی‌های منقول یا مالی مثل اوراق سهام و دارایی‌های غیرمنقول مثل

"باید خصومت را کنار بگذاریم." "باید اجازه دهیم تا افراد ثروتمند شوند و از قدرتمند شدن آنها هراس نداشته باشیم. بدانیم توزیع ثروت و قدرت نه تنها به دولت آسیب وارد نمی‌کند بلکه از ضربه‌پذیری آن نیز می‌کاهد." این جملات توصیه‌های محمدمهدی بهکیش است. اقتصاددانی که به بهانه انتشار گزارش ثروت جهان در سال ۲۰۱۱ توسط "مؤسسه کردیت سوئیس" خبرنگار مجله به دفترش رفت تا تحلیل و تفسیرش را بشنود. گزارشی که اگرچه برابر آن، وضعیت ثروت خانوار در کشور ما رتبه متوسطی دارد اما هنوز در میان ملت‌هایی که در آینده ثروت و قدرت جهانی را در دست خواهند گرفت جایی برایش در نظر گرفته نشده است. دبیرکل اتاق بازرگانی بین‌الملل که سوابق تحصیلی، کاری و پژوهشی‌اش نشان می‌دهد جزء بهترین گزینه‌ها برای تحلیل این گزارش است توزیع ثروت در جهان را نامتعادل می‌داند و معتقد است که برخلاف باورهای پیشین خودش در مورد اخذ مالیات‌های سنگین از درآمدهای بالا، اکنون آن را راه‌حل می‌داند چرا که اولویت‌های اقتصاد تغییر کرده است. محمدمهدی بهکیش با تأکید بر جریان انتقال ثروت و به تبع آن قدرت از غرب به شرق، لاینحل ماندن مسائل ما با دنیا را خواسته و دلخواه رقیبان در منطقه می‌داند. دکتر بهکیش که در آمریکا درس اقتصاد خوانده سال‌هاست با قرار گرفتن در رأس کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌الملل از فرآیند جهانی شدن حمایت می‌کند و برای توسعه تجارت بین‌الملل می‌کوشد.

مسکن و تأسیسات منهای بدهی‌ها. همچنین در این گزارش بزرگسالان ۱۴ یا ۱۶ سال به بالا مدنظر قرار گرفته‌اند و در نتیجه جمعیت دنیا دیگر هفت میلیارد نیست و چیزی حدود ۴/۵ میلیارد نفر را در بر می‌گیرد. در این گزارش همچنین به موضوع‌هایی چون هرم ثروت، توزیع منطقه‌ای و توزیع سنی ثروت هم پرداخته شده و رابطه ثروت را در طول زمان به درآمد هم معین کرده به طوری که این رابطه در آمریکا یک‌چهارم اعلام شده است. یعنی درآمد سالانه هر فرد به طور متوسط یک‌چهارم دارایی اوست. در بقیه جهان هم این رابطه یک‌پنجم یا یک‌ششم است. همچنین بدهی افراد نسبت به درآمدها نیز لحاظ شده به ترتیبی که خانوارها حداکثر دو برابر درآمد سالانه‌شان بدهی دارند. اما آنچه به عنوان نکته مهم و یا شاید بارزترین جنبه این گزارش استنباط می‌شود گسترش عدم تعادل ثروت در نیمه دوم قرن بیستم و تغییر جهت آن در یکی دو دهه گذشته در دنیاست.

● **اهمیت این داده‌ها و آمارها در چیست؟ اینکه در یک کشور یا منطقه جغرافیایی مردم ثروت بیشتری دارند بیانگر چه چیزهایی است؟ یا اینکه از برندگان و بازندگان ثروت نام برده شده چه توضیحی در خود دارد؟**

البته اهمیت این داده‌ها بسیار بالاست. ببینید همین داده‌هاست که نشان می‌دهد در یک کشور که خانوارها ثروتمند هستند، پشتوانه ریسک کردن بالاست. یعنی ثروت خانوارها پشتیبان و به اصطلاح تضمین‌کننده ریسک است. از لحاظ اجتماعی ثروت بالاتر پشتیبان دوران بازنشستگی است و به از بین بردن بیکاری و تحمل آن و داشتن جامعه سالم‌تر منجر می‌شود. به علاوه از لحاظ اقتصادی هم منجر به کارآفرینی و سرمایه‌گذاری می‌شود که یا به صورت مستقیم و یا به صورت وثیقه‌ای این کار صورت می‌گیرد. اما این گزارش چند نکته مهم را هم که تاکنون بحث نشده بود عنوان می‌کند.

□ ثروت بالاتر، از لحاظ اجتماعی پشتیبان دوران بازنشستگی است و به از بین بردن بیکاری و تحمل آن و داشتن جامعه سالم‌تر منجر می‌شود.

□ ۵۰ درصد ثروت دنیا در دست کمتر از یک درصد مردم است.

□ در دهه ۱۹۷۰ نسبت درآمدهای پایین به بالا در اروپا یک به ۴۰ بوده اما این نسبت اکنون یک به ۴۰۰ است.



در شهرهای بزرگ کشور ما از این حدود بالاتر است. بنابراین در آسیا طبقه متوسط با ثروت متوسط در حال افزایش است. از کنار هم گذاشتن این گزارش و فرآیند جهانی شدن به این نتیجه می‌رسیم که افزایش درآمد و ثروت در این منطقه، نتیجه جهانی شدن بوده است. همچنین جهانی شدن مزایای زیادی برای کشورهای در حال توسعه داشته است. برخلاف آن تعبیری که جهانی شدن را ساخته دست امپریالیسم می‌داند که برای چپاول کشورها، به‌دست توسعه‌یافته‌هاست این گزارش نشان می‌دهد که جهانی شدن بیشتر از آنکه به نفع کشورهای توسعه‌یافته باشد برای کشورهای در حال توسعه منفعت داشته است. اما باید پذیرفت که جهانی شدن معایبی هم داشته که مهم‌ترین آن تمرکز ثروت است که برابر گفته موسی باید به نوعی حل شود و یکی از راه‌حل‌های آن مالیات‌های تصاعدی از درآمدهای بالاست. ثروت‌های بالا را نیز باید با مالیات‌های بالا تعدیل کنند که ممکن است هزینه‌هایی هم داشته باشد. چرا که منجر به کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری در دارندگان درآمدهای بالا می‌شود. اقتصاددان‌هایی که طرفدار جهانی شدن هستند از جمله خود من، پیش از اینها با مالیات‌های تصاعدی درآمدهای بالا مخالف بودند. چون معتقد بودند نباید کارایی قربانی شود و یا اینکه وضع مالیات‌های سنگین بر درآمدهای بالا انگیزه و کارایی را از بین ببرد. اما اکنون وضعیت غیرقابل تحمل شده و به قول دومینیک موسی در اتاق بین‌الملل، ثبات اقتصاد جهان را به خطر انداخته است پس باید این کار صورت بگیرد.

• یعنی تغییر عقیده دادید یا اینکه اولویت عوض شده است؟

نمی‌توان گفت تغییر عقیده داده‌ایم چون هنوز هم معتقدیم جهانی شدن فرآیندی است که منفعت همه در آن است. به علاوه کشورها در حال آزادسازی با سرعت بیشتری هستند. مثل منطقه آزاد تازه اعلام شده در چین، ژاپن و کره در ماه مه سال جاری. من فکر می‌کنم وارد یک فاز جدید شده‌ایم و حالا اولویت عوض شده و باید برای از بین بردن تمرکز ثروت تن به وضع مالیات‌های تصاعدی بدهیم حتی اگر تبعات سنگینی همچون کاهش کارایی‌ها داشته باشد. چون الان زمانی است که باید تمرکز غیرقابل تحمل ثروت را از میان برداریم و نمی‌توان با دلایل گذشته با آن مخالفت کرد؛ و جالب اینجاست که روند تغییرات خود این حرکت را شروع کرده است.

• این مشابه همان چیزی نیست که اکنون در قالب سیاست‌های

ریاضتی در اروپا اعمال می‌شود؟

سیاست‌های ریاضتی مربوط به دولت‌هاست و اتخاذ این سیاست‌ها کاملاً اجباری بوده است. در حال حاضر تلاش به سمت کاهش مصرف معطوف شده و برای این کار باید تقاضا را کاهش داد. مسلماً کاهش تقاضا و به تبع آن عرضه، منجر به افت تولید و کارایی هم خواهد شد. به عبارت دیگر اتفاقی که در یونان در حال رخ دادن است برای کاهش کسری بودجه دولت است. یعنی با ثروت‌های شخصی کاری ندارند. هزینه‌ها را کاهش داده‌اند تا کسری بودجه دولت جبران شود. همان گونه که اشاره شد به نظر من در تعدیل فرآیند جهانی شدن نیازمند اتخاذ سیاست‌های تصاعدی مالیاتی برای درآمدهای بالاست. یعنی مالیات بیشتر از درآمد یا ثروت بیشتر که در این شرایط اروپا به بودجه دولت‌های درگیر هم کمک می‌کند. ولی نکته قابل توجه آنجاست که نگرانی در یونان و اسپانیا بسیار بیشتر از ایتالیاست زیرا انباشت ثروت خانوار در ایتالیا بسیار بیشتر از یونان است که این گزارش هم به آن اشاره دارد. پشتوانه ثروت بیشتر خانوار در ایتالیا موجب می‌شود تحمل تعدیل‌های فعلی را بیشتر داشته باشد.

• در صحبت‌هایتان به گسترده شدن بازه افرادی که ثروتی بین ۱۰ تا ۱۰۰ هزار دلار دارند اشاره کردید. می‌توان آن را به نوعی همان طبقه متوسط محسوب کرد؟

طبقه متوسط در کشورهای در حال توسعه و همچنین کشورهای نوظهور در حال افزایش است. یعنی انتقال ثروت و قدرت در حال شکل‌گیری است. این طبقه متوسط اثرات فراوانی بر روی آینده جهان خواهد گذاشت چرا که طی

اول جابه‌جایی ثروت است. جابه‌جایی ثروت که به تعبیری جابه‌جایی قدرت را هم به دنبال دارد، هم‌اکنون در حال رخ دادن است. به طوری که ثروت خانوار از سمت غرب به سمت شرق و کشورهایی چون چین، هند و ترکیه و آمریکای جنوبی حرکت می‌کند. نکته دوم هم متمرکز بودن ثروت است. به طوری که ۵۰ درصد ثروت دنیا در دست کمتر از یک درصد مردم است. این همان عدم تعادلی است که به آن اشاره داشتم. عدم تعادل در ۵۰ سال آخر قرن گذشته گسترده‌تر شده به نوعی که تداوم این روند غیرقابل تحمل است و باید تغییری در روند دنیا ایجاد شود که شروع آن را در دهه گذشته می‌توان دید. برای اینکه اهمیت این قبیل پژوهش‌ها و ارتباط آن با اقتصاد روز دنیا مشخص شود توضیحی در مورد این عدم تعادل می‌دهم. می‌خواهم پیوندی بین جهانی شدن و جابه‌جایی ثروت نیز ایجاد کنم. در اجلاس اخیر شورای جهانی اتاق بازرگانی بین‌المللی که در آن شرکت داشتم "دومینیک موسی" در مورد درآمدها به نکته جالبی اشاره کرد. او گفت در دهه ۱۹۷۰ نسبت درآمدهای پایین به بالا در اروپا یک به ۴۰ بوده اما این نسبت اکنون یک به ۴۰۰ است. او در این مورد تعبیر جالبی هم داشت که من می‌خواهم دقیق از قول خودش نقل کنم که می‌گفت یا جهانی شدن در جایی اشتباه بزرگی مرتکب شده که حالا باید بنشینیم و آن را پیدا و اصلاح کنیم یا اینکه باید فاز را تغییر بدهیم و اگر می‌خواهیم اقتصاد بازار پایدار بماند دست به تعدیل ثروت بزنیم. یعنی باید از یک فاز جهانی شدن به سمت یک فاز دیگر برویم.

برابر این گزارش کسانی که بین ۱۰ تا ۱۰۰ هزار دلار درآمد داشته باشند دارای ثروت متوسط در نظر گرفته شده‌اند که تعدادشان نیز به تدریج افزوده می‌شود. این گزارش نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۱ نیمی از دارندگان ثروت‌های متوسط جهان در چین و هند متمرکز شده‌اند. بر این اساس افراد بسیاری نیز در ایران در این بازه و بالاتر از آن جای می‌گیرند چون درآمد و دارایی افراد





نسل انتقال دهد. چون همیشه در مقطعی حاکمیت وارد شده و این ثروت را به دلایل یا بهانه‌های مختلف از آنان گرفته است. این شده که امروز ما فاقد بخش خصوصی قدرتمند هستیم. تشکیل ثروت خانوار در ترکیه بسیار بهتر بوده و همین، پشتوانه توسعه آنها قرار گرفته است. در همین کشور ثروت ۱۰ نسل انتقال یافته و حفظ شده است. در اروپا ثروت یک خانواده در ۵۰ نسل دست به دست گشته و همچنان حفظ و افزوده شده است. کشورهایی مثل ترکیه با این کارها در دهه آینده بسیار قوی‌تر خواهند شد. چرا که ما از ثروتمند شدن افراد جلوگیری کرده‌ایم. در صورتی که افراد ثروتمند هستند که می‌توانند به رشد اقتصادی کشور و سرمایه‌گذاری کمک کنند و مسئولیت نیز بر عهده بگیرند. هر چه تعداد ثروتمندان بیشتر شود مسئولیت هم در بین آنها توزیع می‌شود و این به رشد اقتصادی کمک خواهد کرد. کاری که دولت باید انجام دهد اجرای جدی قانون و از بین بردن رانت است.

• **به هر حال ثروت قدرت می‌آورد و توزیع ثروت باعث توزیع قدرت هم خواهد شد که اگر چه پدیده مبارکی است اما نهاد دولت هیچ وقت علاقه‌ای به آن نداشته و ندارد. درست است؟**
درست است که دولت می‌تواند خودش تنها ثروتمند باشد و صاحب قدرت اما تمام مسئولیت حفاظت از آن هم بر دوش خودش قرار می‌گیرد. همان اندازه که از بالا بودن ثروت و مکنش خودش خوشحال می‌شود باید نسبت به مسئولیت بالایش هم نگران باشد. وقتی اجازه توزیع ثروت و ماندگاری آن در بین نسل‌ها را بدهد، وقتی با آزادسازی‌ها و خصوصی‌سازی‌ها زمینه انتقال ثروت به بخش خصوصی و قدرت گرفتن آن را بدهد در واقع مسئولیت زیادی را از روی دوش خود برداشته و در سطح جامعه توزیع کرده است. درست است

دهه‌های آینده اثر این قشر بر تحولات اقتصادی و سیاسی جهان غالب خواهد بود. مهم این است که ما هم می‌توانیم جزء کشورهایی باشیم که در این انتقال ثروت و قدرت سهیم باشیم. اما با مشکلاتی مواجهیم که مانع از این کار می‌شود. از آنجایی که کشورهای منطقه و همسایه رقیب ما در جذب این قدرت و ثروت فعال هستند به نظر می‌رسد نمی‌خواهند مسائل فعلی ایران حل شود چرا که در غیر این صورت ایران جزء کشورهای برتر منطقه می‌شود و جایگاه مهمی پیدا می‌کند. همان جایگاهی که ترکیه و هند این روزها به دنبال آن هستند. در حالی که جایگاه کشورهایی مثل عربستان سعودی و کویت که سال‌هاست تنها به خام‌فروشی پرداخته‌اند و تنوع اقتصادی قابل اعتنایی ندارند عقب‌تر خواهند رفت. در حال حاضر هند می‌تواند برای ما و ما برای او نقش بسیار مهم و استراتژیکی ایفا کنیم و در این برهه از زمان در امور بین‌الملل و تجارت بین‌الملل کمک شایانی به یکدیگر کنیم.

• **چرا کشورهایی مثل هند و ترکیه و چین که در شرایطی هم سطح و یا پایین‌تر از ما قرار داشتند در دهه گذشته چنین جهشی را تجربه کردند که از لحاظ تمام شاخص‌های اقتصادی پیشروی کرده‌اند و در این قبیل گزارش‌ها، آینده روشنی برای اقتصادشان متصور می‌شود اما ما نتوانستیم چنین تصویری از خودمان به دنیا بدهیم؟**

در کشور ما چه در حکومت قبلی و چه در دوران بعد از انقلاب اسلامی تبدیل ثروت به قدرت نداشتیم. حکومت‌های ما طی تاریخ در مقابل ثروت افراد و خانوار ایستاده و موضع گرفته‌اند. طی ۴۰۰ سال گذشته خانواده‌ای را نمی‌بینیم که ثروتش سه نسل به جا مانده باشد و بتواند این ثروت را در بیش از سه

را به طرز قابل ملاحظه‌ای افزایش دهند. در این میان جایگاه ایران کجاست؟

متأسفانه ما به ثروت‌های نوظهور توجهی نکرده و نمی‌کنیم. این گزارش این کشورها را که دارای پتانسیل‌های خوبی هم هستند به سه دسته تقسیم کرده است. دسته اول کشورهایی هستند که به تازگی به عضویت اتحادیه اروپا درآمده‌اند یا تلاش می‌کنند که به آن بپیوندند. از جمله کشورهای بلوک شرق که سابقه چپ‌گرایی دارند و تحت نفوذ کمونیسم بوده‌اند. دسته دوم کشورهایی در خاورمیانه و حوزه خلیج فارس همچون بحرین، لبنان و عربستان سعودی هستند که دلیل افزایش ثروت خانوارشان سرمایه‌گذاری‌های گسترده دولت بوده است و از طرف دیگر به خصوصی‌سازی پرداخته‌اند. دسته سوم هم کشورهایی از آمریکای لاتین مثل برزیل و شیلی و... را شامل می‌شود که رشد سریع دارند. نقطه مشترک این کشورها این است که در جملگی آنها پیش از

که قدرت هم توزیع می‌شود اما امنیت بسیار بالایی ایجاد می‌شود. فکر کنید در آن صورت همه به دنبال حفظ و ایجاد امنیت هستند تا قدرت و ثروتشان حفظ شود. این را در مورد روابط بین‌الملل هم باید بگویم. اگر ما درست عمل می‌کردیم و می‌گذاشتیم در مرزها یا در منطقه خلیج فارس سرمایه‌گذاران خارجی سرمایه‌گذاری کنند و با مشارکت شرکت‌های خارجی پروژه‌ها را اجرا می‌کردیم و به بهره‌برداری می‌رساندیم الان هیچ کس در دنیا جرأت نداشت حرف از جنگ بزند. منافع مشترک به هیچ قدرتی اجازه این کار را نمی‌داد. وقتی منافع کشورهای بزرگ به منافع ما گره خورده بود آن وقت هیچ کس در دنیا هیچ حرفی از جنگ و حمله و بی‌ثباتی نمی‌زد. ما باید اجازه دهیم تا ثروت و قدرت توزیع شود و سعی کنیم افراد ثروتمند در جامعه مسئولیت‌پذیر شوند.

● **در جامعه ما در مورد ثروت موارد بعضاً متناقضی به چشم می‌خورد که شاید بد نباشد در مورد ریشه اقتصادی آن هم سخن بگوییم. اینکه از طرفی فشارهای اقتصادی زیاد شده و مردم با اینکه به گفته شما و بر اساس داده‌های این گزارش از نظر دارایی متوسط هستند زیرا این فشارها قرار می‌گیرند. از طرف دیگر وسایل لوکس و مجلل مانند خودروهایی که قیمت‌های بسیار بالایی دارند به طرز قابل توجهی زیاد شده‌اند. بعضاً ماشین‌هایی که تا یک میلیون دلار ارزش دارند و در یک دهه قبل کمتر از انگشت‌های یک دست بودند این روزها در اغلب خیابان‌ها به چشم می‌خورند. این نتیجه چیست؟ ثروتمند شدن کلیت جامعه یا توزیع نابرابر ثروت؟**

تقریباً می‌توانم بگویم ۹۰ درصد افرادی که رو به تجمل‌گرایی افراطی آورده‌اند آنها می‌توانستند که طی دوره‌های کوتاه مثلاً پنج ساله اخیر ثروتمند شده‌اند. آن هم ثروتی که با رانت‌های مختلف به‌دست آمده است. این رانت که می‌گویم الزاماً دسترسی به یک منبع پولی یا تسهیلات بانکی نیست. گاهی ممکن است یک مجوز، رانت بسیار بزرگ‌تری باشد. از مجوز ساخت یک برج گرفته تا اضافه کردن بخشی به یک ساختمان. مثلاً می‌خواهید نمای خانه خود را تغییر دهید می‌روید به شهرداری و با کمک دوستی که در آنجا دارید مجوز می‌گیرید و نمای خانه را تغییر می‌دهید و بخش‌هایی هم به ساختمان اضافه می‌کنید. اما من چنین امکانی را ندارم. من و شما همسایه‌ایم و خانه‌هایمان تفاوت قیمتی با هم ندارد اما شما با کمک همین مجوزی که با رانت به دست آمده قیمت خانه را بالاتر می‌برید. در طول چند سال گذشته از این دست موارد زیاد بوده است. یا اینکه دولت در یک دوره زمانی کوتاهی به دلایلی نیاز داشته که حتماً یک کار را انجام دهد و مثلاً پروژه‌ای را به اجرا برساند و با توجه به محدودیت‌هایی که داشته و الزامی که در عملی کردن کار بوده آن را با قیمتی گزاف‌تر به‌دست شخص حقیقی یا حقوقی داده تا انجام دهد. شاید اگر این کار قرار بود در شرایط عادی انجام شود با استفاده از سیستم مناقصه و با زمان مناسب و با دوسوم هزینه و کارایی بهتر انجام می‌گرفت اما محدودیت‌ها مانع از این شده است و در نتیجه پول‌های گزافی به عده‌ای رسیده است.

● منظور از محدودیت‌ها همان تحریم‌هاست؟

بله، تحریم‌ها مشخصاً در این گونه موارد اثرگذار شده است. دولت به خاطر الزام‌ها و محدودیت‌ها کارهایی را واگذار کرده و قیمت‌های بالایی هم برای آن پرداخت کرده و افرادی که در این شرایط قرار گرفته‌اند بدون شک درآمدهای بالایی کسب کرده‌اند. در حالی که بخش خصوصی واقعی ما گردش مالی پایینی دارد. وقتی می‌گوییم بخش خصوصی، منظورم چهره‌هایی است که چیزی در پس پرده ندارند و به اتاق بازرگانی و وزارتخانه‌های مختلف رفت و آمد دارند. کارهایشان مشخص و قابل پیگیری است. نه آنهایی که در پس پرده هستند و معلوم نیست چه می‌کنند.

● **در گزارش مؤسسه کردیت سوئیس از ثروت ملل به دسته‌ای از کشورها عنوان ثروت‌های نوظهور داده شده است. کشورهایی که در دهه اخیر با جهش قابل توجه توانسته‌اند ثروت خانوار خود**

□ بر اساس گزارش مؤسسه کردیت سوئیس کسانی که بین ۱۰ تا ۱۰۰ هزار دلار درآمد داشته باشند دارای ثروت متوسط در نظر گرفته شده‌اند که تعدادشان نیز به تدریج افزوده می‌شود.

□ متوسط ثروت خانوار در سوئیس ۵۰۰ هزار، در فرانسه ۲۰۰ هزار دلار، در ایران و ترکیه شاید ۱۰۰ هزار دلار و در هند ۱۰ هزار دلار است.

این قدرت دولت‌ها زیاد و ثروت هم به طور کامل در اختیار دولت بوده است ولی در شرایط جدید نیروی تازه نفسی به میدان آمده که بخشی از بار توسعه را به عهده گرفته است.

• **در گزارش، مشخصاً از لهستان و رومانی به عنوان کشورهای نام برده شده که افزایش سه برابری ثروت داشته‌اند.** این هم به خاطر پیگیری روند آزادسازی و خصوصی‌سازی‌ها بوده که ثروت را از دولت به بخش خصوصی انتقال داده است. اگر در کشور ما هم آزادسازی صورت بگیرد وضعیت اقتصادی ما طی ۱۰ سال آینده تغییر زیادی خواهد کرد. آزادسازی باعث می‌شود که افراد علاقه‌مند به فعالیت اقتصادی و سرمایه‌گذاری وارد صحنه شوند و از سرمایه‌ای که دارند و می‌توانند به دست آورند، استفاده بهتری داشته باشند.

• **از کشورهای حوزه خلیج فارس هم در این گزارش نام‌هایی می‌بینیم. کشورهای که از طرف اقتصاددانان تا یک دهه قبل متهم به خام‌فروشی و اتکای کامل به واردات بودند که تنها نفت و گاز می‌فروشتند و کالا وارد می‌کنند. اما همین اتفاق برای خود ما افتاده است. ما خام‌فروشی می‌کنیم و کالا وارد می‌کنیم اما آن کشورها وارد سرمایه‌گذاری‌های متعدد از تورسم گرفته تا صنعت گاز شده‌اند.**

در کشورهای حوزه خلیج فارس مسأله این بود که افراد از پول نفت استفاده می‌کردند و کار نمی‌کردند اما فرآیند جهانی شدن باعث شد تا رشد متکی بر بهره‌وری به کشورهای در حال توسعه و حوزه خلیج فارس هم برسد. برای همین است که می‌گویم جهانی شدن منافعش برای کشورهای در حال توسعه بیشتر بوده است. اینکه ما خام‌فروشی می‌کنیم دلایل متعددی دارد. ما نباید بیش از ۱۰۰ سال به خام‌فروش ادامه می‌دادیم. اما کشورهایی چون کویت و عربستان به این دلیل خام‌فروش هستند که پتانسیل تبدیل نفت به فرآورده‌ها را عموماً ندارند. ما توانایی تبدیل نفت خام به فرآورده را داریم اما عربستان و کویت فاقد آن هستند چون گستردگی و تنوع اقتصاد ما را ندارند. جدا از این اگر با کشورهایی مثل هند و ترکیه همکاری نزدیک‌تر داشته باشیم وضعیت بهتری هم خواهیم داشت. اما عمده وارداتی که شما به عنوان کالاهای لوکس و تجملی مدنظرتان است به دلیل استفاده همان افرادی از درآمد است که طی دوره‌های کوتاه‌مدت و چندساله و با استفاده از رانت ثروتمند شده‌اند که بسیار فراتر از آن چیزی است که من و شما در ذهن خود متصوریم. افزایش درآمد نفت گروهی را بسیار ثروتمند کرده است. در دوران همین دولت فلی حدود ۵۰۰ تا ۶۰۰ میلیارد دلار نفت فروخته شده است. می‌خواهید بدانید این چه مقدار پول است؟ به این نکته توجه کنید که ۷۰ کشور دنیا شامل کشورهای ثروتمند و توسعه‌یافته برای کمک به افغانستان جمع شده و بعد از کلی مذاکره تصویب کرده‌اند که ۱۶ میلیارد دلار آن را هم طی چهار سال به افغانستان بدهند. ۷۰ کشور خوشحال بودند که همه با هم می‌توانند سالی چهار میلیارد دلار به افغانستان کمک کنند در حالی که ما تنها در یک سال بیش از ۱۰۰ میلیارد دلار نفت فروخته‌ایم. این ثروت بسیار زیاد است. زبانی که تحریم‌ها برای اقتصاد دارد همانند یارانه‌هاست. وقتی که در اقتصاد، یارانه وجود داشت منافعی در بین لایه‌های اقتصادی خوابیده بود که عده‌ای دانسته و ندانسته از آن منتفع می‌شدند. تحریم‌ها هم زیان‌های زیادی از این منظر برای اقتصاد دارد. تحریم‌ها هم می‌تواند به سود عده‌ای باشد. چون تحریم، رقابت را محدود می‌کند. امکان فروش کالا را در محیط رقابتی نمی‌دهد و باعث می‌شود در برابر زیان‌های کلی برای عده‌ای خاص منافعی هم در پی داشته باشد.

• **در گزارش ثروت ملل یک نکته دیگر هم بسیار قابل توجه بود. جایی که عنوان می‌شود بحران مالی اخیر در دوره مناسبی از رشد ثروت رخ داد. زمانی که جوامع و افراد در حال ثروتمند شدن بودند و به همین دلیل هم این بحران تنها یک عقب‌گرد مختصر بود. با این نظر موافقت می‌کنید؟**

□ حکومت‌های ما طی تاریخ در مقابل ثروت افراد و خانوار ایستاده و موضع گرفته‌اند. طی ۴۰۰ سال گذشته خانواده‌ای را نمی‌بینیم که ثروتش سه نسل به جا مانده باشد و بتواند این ثروت را در بیش از سه نسل انتقال دهد.

□ ۹۰ درصد افرادی که رو به تجمل‌گرایی افراطی آورده‌اند آنهایی هستند که طی دوره‌های کوتاه مثلاً پنج ساله اخیر ثروتمند شده‌اند. آن هم ثروتی که با رانت‌های مختلف به دست آمده است.

□ طبقه متوسط در کشورهای در حال توسعه و همچنین کشورهای نوظهور در حال افزایش است. یعنی انتقال ثروت و قدرت در حال شکل‌گیری است.

از نظر من کاملاً گزاره درستی است. برای روشن شدن موضوع دو بحران را با هم مقایسه می‌کنیم، بحران کبیر در فاصله سال‌های ۱۹۲۹ تا ۱۹۳۲ و بحران مالی ۲۰۰۸. ابعاد این دو بحران توسط بسیاری از اقتصاددانان بارها با هم مقایسه شده است. در دوران بحران کبیر اتفاقات بسیار بدی برای اقتصاد افتاد و موج بیکاری بسیاری از کشورها را فرا گرفت. حتی ایالات متحده آمریکا هم نرخ بسیار بالای بیکاری را تجربه کرد. نتایج و آثار بحران کبیر فاجعه‌بار بود. بحران سال ۲۰۰۸ هم می‌توانست همان ابعاد را داشته باشد و همان مشکلات را به وجود آورد اما ثروت موجود در جوامع و خانوارها مانع از این کار شد. پشتوانه مالی خانوارها که در سال ۱۹۲۹ بسیار ضعیف بود در سال ۲۰۰۸ قوی شده بود و همین پشتوانه قوی باعث شد تا مردم بتوانند زندگی و کار و به خصوص نگرانی خود را مدیریت کنند و آن نتایج فاجعه‌بار تکرار نشود.

• **این گزارش و وضعیت ثروت خانوارها به طور ضمنی نشان می‌دهد که اقتصاد جهان به رغم تمامی مشکلاتی که برایش ایجاد شده رو به بهبودی است و در آن شاخص‌های رفاه و استانداردهای زندگی رو به جلو است. ثروت خانوار به جز آمریکای شمالی و اروپا به بالاترین حد خود رسیده است. آیا می‌توانیم این وضع را پایان دوره بحران اقتصادی و رکود بدانیم؟**

طی ۱۰ سال گذشته ثروت خانوارها در دنیا دو برابر شده و از ۱۱۳ هزار میلیارد به ۲۳۱ هزار میلیارد دلار رسیده است. متوسط ثروت در دنیا ۵۱ هزار دلار است اما مسأله همان نامتعادل بودن آن است. ثروت در بخش‌هایی از دنیا متمرکز شده است. مثلاً ۶۲ درصد ثروت دنیا فقط در آمریکا و اروپاست، ۲۸ درصد در آمریکا و ۳۴ درصد در اروپا. ولی این گزارش نشان می‌دهد که نوبت کشورهای نوظهور برای کسب ثروت شروع شده است. برزیل دارد می‌آید و این نقشه را به هم می‌زند. در چند سال آینده کشورهای زیادی مثل چین، کره، ترکیه، استرالیا و شیلی و... مطرح خواهند شد. هند هم در همین منطقه ما مطرح می‌شود. اگر ما دچار چنین مشکلاتی نبودیم ما هم جزء این کشورها بودیم. متوسط رشد درآمد در دنیا ۲/۵ تا ۳ درصد است ولی این گزارش رشد ثروت ۱۰ درصدی را هم نشان می‌دهد که توانسته ثروت را طی ۱۰ سال دو برابر کند که البته بخشی از آن به خاطر قیمت‌هاست و بخشی به خاطر فعالیت‌های توسعه‌ای که ثروت را بالا برده است. در دنیا، اقتصاد در حال بهبودی است و وضعیت بهتری پیدا خواهد کرد. ما هم اگر به نوعی بتوانیم از پس مشکلات بریاییم در کنار چین، هند، برزیل و ترکیه می‌توانیم جزء کشورهای باثباتیم که جهش بزرگی را در دهه آینده تجربه خواهیم کرد. ما وضعیت بهتری از ترکیه داریم هر چند شرایط ما با ترکیه شباهت‌های زیادی دارد. هم از نظر منطقه و هم از نظر پتانسیل‌ها شرایط تقریباً یکسانی داریم اما ما نفت و گاز هم داریم. با این همه ترکیه‌ها در چند سال اخیر از ما پیش افتاده‌اند. دلیلش چیست؟ اینکه به خانوارها امکان فعالیت می‌دهند. این در حالی است که در ترکیه گرایش چپ، ریشه بسیار قوی‌تری از ایران دارد. من این مسأله را پیش از این هم بررسی کرده‌ام و چاپ شده است. با وجود احزاب چپ قوی و ریشه قوی چپ در ترکیه، در این کشور اجازه داده شد تا خانوارها و بنگاه‌ها رشد کنند، انباشت ثروت داشته باشند و در نهایت به توسعه کمک کنند. اما ما این پشتیبانی را نداریم و همان‌طور که گفتم دولت تمام مسئولیت را خودش بر دوش گرفته و از این قضیه شاید خوشحال است. در صورتی که باید بسیار نگران باشد. دولت باید این بار مسئولیت را بین مردم توزیع کند تا قدرت هم توزیع شود و توجه کند که این نه تنها به معنای آسیب زدن به دولت نیست بلکه با این توزیع، ضربه‌پذیری قدرت ملی هم کمتر و کمتر می‌شود. این همان کاری است که ترکیه کرده و ما هم باید این کار را بکنیم. تنها برای این کار باید خصومت کنار گذاشته شود.

• داخلی یا خارجی؟

هر دو. هم بار دولت کمتر می‌شود و هم امنیت بیشتر افزایش می‌یابد. علاوه بر تمام پتانسیل‌هایی که داشتیم پتانسیل‌های دیگری هم در شرایط پیش آمده در



منطقه به آن اضافه شده که باید از آنها استفاده بهینه داشته باشیم.

• **در گزارش، به کشورهای با اقتصادهای کوچک اما پویا همچون سوئیس، بلژیک، نروژ، سنگاپور، سوئد، فرانسه، استرالیا و حتی تونس اشاره شده که رشد ثروت بسیار خوبی داشته‌اند. این کشورها منابع چندانی ندارند اما آمار و ارقام ثروت‌شان جالب توجه است. این موفقیت را چگونه کسب کرده‌اند؟**

این اقتصادها منابع زیادی ندارند اما به سرانه ثروت دنیا نگاه کنید. معادل ۵۱ هزار دلار است. در حالی که این رقم در سوئیس ۵۰۰ هزار دلار یعنی ۱۰ برابر متوسط جهانی است. متوسط ثروت خانوار در فرانسه ۲۰۰ هزار دلار، در ایران و ترکیه شاید ۱۰۰ هزار دلار و در هند ۱۰ هزار دلار است. اما این رقم برای کشورهایی در آفریقا زیر ۵ هزار دلار است. تا چند دهه قبل منابع در تولید درآمد و ثروت نقش بسیار بالایی داشته‌اند. رشد اقتصادی بسیاری از کشورها بر اساس درآمد نفتی بوده است. اما حالا خام‌فروشی کم شده و کمتر هم می‌شود. رقابتی شدن اقتصادها و از بین رفتن رانت‌ها باعث شده تا فعالیت‌های اقتصادی مبنای تولید ثروت باشند. در این کشورهای با اقتصادهای پویا اگر فعالیت اقتصادی رقابتی نداشته باشید نمی‌توانید ثروتمند شوید. در کشوری مثل چین که رانت را از بین می‌برند رقابت تنها عامل پیروزی در اقتصاد می‌شود. یعنی فرد بر اساس علم، کارایی و فناوری و البته کمک دولت‌شان در استفاده از فرصت‌ها پولدار می‌شود.

• **در کشور ما چگونه؟**

هنوز در کشورهایی مثل ایران و عربستان رانت وجود دارد. تمامی نمادهای

لوکس‌گرایی که در کشور می‌بینید بررسی کنید متکی بر رانت بوده است. فردی را می‌شناسم که اگر به قول شما بخواهد ماشین نیم‌میلیاردی بخرد می‌تواند برای تک‌تک اعضای خانواده‌اش در کوتاه‌ترین زمان ممکن این کار را انجام دهد اما هنوز با یک اتومبیل ساده این طرف و آن طرف می‌رود. وقتی از او پرسیدم که چرا برای خودت ماشین راحت‌تری نمی‌خری؟ گفت چون با پولی که می‌خواهم در آن ماشین راحت هزینه کنم می‌توانم در کارخانه‌ام تغییری برای کارایی بهتر بدهم یا برای چند نفر اشتغال ایجاد کنم. فردی که با استفاده از رانت پول‌دار شده همیشه فراری است. در هر شرایطی به فکر این است که خودش و سرمایه‌اش را از کشور خارج کند چون دائم ترس این را دارد که اتفاقی بیفتد و ثروتش را از دست بدهد یا اینکه مورد پرسش قرار بگیرد که چگونه این ثروت را به‌دست آورده است. اما کسی که بر اساس بهره‌وری پول‌دار شده در کشور خود می‌ماند و برای حفظ امنیت کشورش تلاش هم می‌کند.

• **در کشوری مثل ایالات متحده آمریکا مثلاً در دو دهه قبل فرد با ۵۰ میلیون دلار ثروتمند و میلیونر بود. الان هم اگر فردی به چنین ثروتی برسد میلیونر و ثروتمند است. اما در کشور ما در دهه ۶۰ میلیونرها پولدار بودند در دهه ۷۰ و ۸۰ در اثر کاهش ارزش ریال، سقف این رقم آن قدر بالاتر رفت که در حال حاضر حتی میلیاردرهای ما هم ثروتمند نیستند.**

توضیح این سؤال کمی سخت است. اگر پول محلی را کنار بگذاریم و با ارز مشترک دلار مقایسه کنیم شاید بهتر بتوان مقایسه را انجام داد. ضمن اینکه هزینه در کشورهای مختلف متفاوت است. به علت تغییر قیمت دلار، ارزش برخی پول‌ها کاهش پیدا کرده است. اگر پول داخلی را به دلار تبدیل کنیم و با استفاده از قدرت خرید مقایسه کنیم شاید تصویر روشن‌تری به‌دست آوریم. شما اگر خانه‌ای ۱۰۰ متری را در اینجا بفروشید و پولش را به دلار تبدیل کنید ممکن است بتوانید خانه‌ای بزرگ‌تر در ایالات متحده آمریکا برای خود بخرید. اگر شما با همین پول به هند سفر کنید می‌توانید با قیمت‌های خیلی پایین‌تری کالا و خدمات بخرید. البته نباید تردید داشت که سرانجام، کاهش ارزش پول هم عاملی اثرگذار بوده است. افرادی هستند که خانه‌ای میلیاردی دارند اما به قول شما ثروتمند نیستند. ممکن است این افراد ثروت‌شان تنها در ازای بالا رفتن قیمت ایجاد شده باشد. وقتی کارخانه فولاد خوزستان یا ذوب‌آهن اصفهان را ایجاد می‌کنند تا شعاعی چند کیلومتری قیمت تمام دارایی‌ها اطراف افزایش می‌یابد. یعنی فعالیت‌های توسعه‌ای هم می‌تواند در افزایش ثروت مؤثر باشد. ولی آن ثروتی می‌تواند پشتوانه فعالیت اقتصادی قرار گیرد که از مسیر انجام کار و بهره‌وری حاصل شده باشد.

• **اگر بخواهیم بحث را به یک جمع‌بندی برسانیم بد نیست به این موضوع اشاره کنیم که در گزارش ثروت جهان آمده که تا پایان سال ۲۰۱۶ ثروت جهان افزایشی ۵۰ درصد خواهد داشت. از طرفی هم همان بحث مهم انتقال ثروت و بزرگ شدن طبقه متوسط و جابه‌جایی قدرت مطرح است. به نظر شما رویکرد ما به آینده باید چگونه باشد تا سهم خود را از این تحولات حداکثری کنیم؟**

اول یک حرف را تکرار کنم و آن هم تکیه بر پتانسیل‌ها و ظرفیت‌های بسیار بالا و پرهیز از پرداختن به اموری است که در نهایت نفعی عایدمان نمی‌کند. نمی‌توان بر ثروت‌های بادآورده و رانتی تکیه کرد چون متکی بر کار و بهره‌وری نیست و زود از بین می‌رود یا از کشور خارج می‌شود. تمام ظرفیت‌هایی که اقتصاددانان پیش از این گفته‌اند مثل منطقه سوق‌الجیشی، گستره آب و هوایی، نیروی کار ماهر و متخصص عواملی است که باید از آن استفاده کنیم. بخش خصوصی ما باید قوی شود و مثلاً ۱۰ میلیارد دلار سرمایه در گردش داشته باشد نه مثل الان که گردش مالی آن به زور به یک میلیارد دلار هم نمی‌رسد. باید اجازه دهیم که بخش خصوصی واقعی و قوی شکل

□ در کشورهای حوزه خلیج فارس مسأله این بود که افراد از پول نفت استفاده می‌کردند و کار نمی‌کردند اما فرآیند جهانی شدن باعث شد تا رشد متکی بر بهره‌وری به کشورهای در حال توسعه و حوزه خلیج فارس هم برسد.

□ طی ۱۰ سال گذشته ثروت خانوارها در دنیا دو برابر شده و از ۱۱۳ هزار میلیارد به ۲۳۱ هزار میلیارد دلار رسیده است.



□ آزادسازی باعث می‌شود که افراد علاقه‌مند به فعالیت اقتصادی و سرمایه‌گذاری وارد صحنه شوند و از سرمایه‌ای که دارند و می‌توانند به دست آورند، استفاده بهتری داشته باشند.

□ بررسی‌ها نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۱ نیمی از دارندگان ثروت‌های متوسط جهان در چین و هند متمرکز شده‌اند.

بگیرد و تولید ثروت کند و پای آن بایستد. دولت تنها باید ضوابط روان اما محکمی را برای نظارت داشته باشد و سیاست‌گذاری کند. اما در مرحله دوم باید به یک نکته مهم اشاره کنم. هیچ کشوری، تأکید می‌کنم، هیچ کشوری نتوانسته توسعه پیدا کند مگر اینکه قوه قضائیه مستقل و قضات مستقل، پاک، سالم و متخصص داشته باشد. باید نظام تظلم‌خواهی درستی داشته باشیم تا هر فردی بتواند از هر فرد دیگری که در حقش ظمی کرده شکایت کند. باید بتوان از وزیر، رئیس و مدیر به این قوه قضائیه شکایت برد و اطمینان داشت که به این دعوی بدون رعایت ملاحظه و در اسرع وقت رسیدگی خواهد شد. این چیزی است که به نظرم هنوز کاملاً احساس نشده و نظام دאوری ما هنوز به این مرحله نرسیده است. در عین حال همچنان حاکمیت باید پیام امنیت سرمایه‌گذاری بدهد. مسائل دیپلماتیک و بین‌المللی را باید هر چه سریع‌تر حل و فصل کرد و باید کار اقتصادی را به دست بخش خصوصی سپرد و راه او را به بازارهای بین‌المللی باز کرد. فراموش نکنیم که در دهه در پیش روی، رشد پایدار و ماندگار فقط در فضای رقابتی اتفاق می‌افتد؛ و امیدوارم هر چه زودتر به این درک برسیم که در نظام اقتصاد باز و رقابتی، بخش خصوصی یک پتانسیل مهم است و باید چون پتانسیل‌های دیگر مملکت از آن استفاده شود.

منبع: ویژه‌نامه مقالات اقتصادی شماره ۶ ضمیمه بولتن هفتگی شماره ۱۹ کمیته ایرانی ICC برگرفته از مجله تجارت فردا



بحران اقتصادی جهان از کجا و چگونه آغاز شد؟

یک اتفاق ساده

زمانی که وام‌گیرندگان نتوانستند بدهی‌های خود را به دلایل مختلف (از جمله بالا بودن نرخ سود آن) پرداخت کنند، کل سیستم اقتصادی دچار مشکل شد. متعاقباً بسیاری از بانک‌های آمریکایی اعم از گلدمن ساش، جی پی مورگان، مریل لینچ و لهمان برادرز با بحران عظیم اقتصادی روبرو شدند که در نهایت در ۱۵ سپتامبر ۲۰۰۸ با ورشکستگی لهمان ضربه بزرگی بر اقتصاد آمریکا وارد شد. واشنگتن می‌توانست با کمک به لهمان از سقوط این بانک مهم جلوگیری کند، اما ترجیح داد که این حادثه به مدل و الگویی برای سایرین تبدیل شود. با این حال متعاقب درخواست بانک مرکزی آمریکا طرح پلسون - رئیس بانک مرکزی آمریکا - طرح کمک ۷۰۰ میلیارد دلاری دولت برای نجات بانک‌ها و بازارهای مالی در کنگره تصویب شد. در ۶ اکتبر ۲۰۰۸ بازار بورس پاریس و داو جونز شاهد سقوط بزرگ تاریخی بودند که به "دوشنبه سیاه" معروف شد. دولت فرانسه برای کاهش تبعات منفی بحران اقتصادی، مبلغ ۱۰/۵ میلیارد یورو به ۱۰ بانک بزرگ خصوصی کشور تزریق کرد. ایسلند و بانک‌های آن که به تازگی دولتی شده بودند، بعد دیگری از بحران اقتصادی بود که البته این کشور توانست به شکل معجزه‌آسایی خود را از غرق شدن در بحران نجات دهد.

زمستان ۲۰۰۸-۲۰۰۹

با تسری بحران اقتصادی به کشورهای اروپایی، بسیاری از شرکت‌های مهم تلاش کردند تا بازارهای امن‌تری را برای سرمایه‌گذاری بیابند و از این رو استفاده از مواد اولیه از جمله نفت و مواد غذایی رو به افزایش نهاد و قیمت‌ها بالا رفت. متعاقباً به دلایل ذکر شده بحران مالی به بحران اقتصادی تبدیل شد. مصرف به دلیل قیمت بالای اقلام در کشورهای توسعه‌یافته کم شد. بخش اتومبیل‌سازی از مهم‌ترین صنایعی بود که در جریان بحران اقتصادی به شدت آسیب دید به گونه‌ای که جنرال موتورز دقیقاً سه ماه بعد از شرکت کریسلر، در ژوئن ۲۰۰۹ در آستانه ورشکستگی قرار گرفت. این بحران به اروپا نیز سرایت کرد. به طوری که سارکوزی، رئیس‌جمهور وقت فرانسه از اعطای

اقتصاددانان ورشکستگی بانک لهمان برادرز را نقطه آغاز بحران فعلی اقتصادی می‌دانند.

ورشکستگی بانک برادران لهمان (لهمان برادرز) وارد چهارمین سال خود شد. تاریخی که می‌گویند آغاز بحران اقتصادی آمریکا و در نهایت تسری آن به کل جهان شد. این بانک بزرگ که از مؤسسات بزرگ مالی آمریکا بود و در حوزه خدمات مالی و بانکی فعالیت می‌کرد، در سال ۲۰۰۸ به طور داوطلبانه به دلیل عدم توانایی در بازپرداخت بدهی‌های خود اعلام ورشکستگی کرد. ورشکستگی بانک برادران لهمان ضربه بزرگی به اقتصاد آمریکا بود. لهمان در سال ۱۸۵۰ به عنوان یکی از مهم‌ترین بانک‌های سرمایه‌گذاری و وام‌دهنده تأسیس و در مقاطع زیادی سبب ارتقاء رشد اقتصادی آمریکا شده بود. بحران اقتصادی که از آمریکا و با ورشکستگی بانک لهمان برادرز در سال ۲۰۰۸ آغاز شد، به سایر کشورها با نام بحران بدهی تسری یافت و خیلی زود با ورود به یونان، کل اروپا را فراگرفت. به مناسبت چهارمین سالگرد ورشکستگی بانک لهمان برادرز پایگاه اینترنتی هافینگتون پست، گاه‌شماری از مهم‌ترین تحولات در بحران اقتصادی را منتشر کرده است که در پی می‌آید.

تابستان و پاییز ۲۰۰۸

در اوایل دهه ۲۰۰۰، ایالات متحده آمریکا به شدت با بحران اعتبار مالی روبرو شد و در واقع بانک‌ها آغازگر آن بودند. وام‌گیرندگان آمریکایی با فرمول‌هایی برای بازپرداخت بدهی‌های خود روبرو می‌شدند که به نظر آنها عجیب می‌نمود و متناسب با زمان تغییر می‌کرد. در سال‌های اول دریافت، سود وام کم بود و وام‌گیرندگان مسکن می‌توانستند بدهی خود را پرداخت کنند. با بالا رفتن نرخ سود وام، بسیاری از وام‌گیرندگان آمریکایی دیگر قادر به پرداخت بدهی‌های خود نبودند و بسیاری از آنها مجبور شدند دارایی‌ها از جمله مسکن خود را واگذار کنند که یکی از تبعات این مسئله کاهش قیمت مسکن در آمریکا بود. این مسئله به سرعت در کنار سایر مشکلات اقتصادی، رتبه اقتصادی آمریکا را تحت تأثیر قرار داد و متعاقباً بر بازارهای بورس جهان نیز تأثیر منفی گذاشت.



- ایرلند: ۸۵ میلیارد یورو (نوامبر ۲۰۱۰)؛
- پرتغال: ۷۸ میلیارد یورو (مه ۲۰۱۱)؛
- اسپانیا: ۱۰۰ میلیارد یورو (ژوئن ۲۰۱۲).

تشدید نگرانی‌ها سبب شد برای جلوگیری از ورشکستگی دولت‌ها، راهکارهای جدیدی در تاریخ ۶ سپتامبر ۲۰۱۲ از سوی بانک مرکزی اروپا در نظر گرفته شود. از آنجایی که سرمایه‌گذاران و وام‌دهندگان با نرخ‌های بالایی اقدام به اعطای وام به کشورهای می‌کردند، بانک مرکزی اروپا تصمیم دارد بدهی‌های دولت‌های در حال ورشکستگی را خریداری کند. دادگاه قانون اساسی آلمان نیز بعد از ماه‌ها نگرانی کشورهای ضعیف اروپایی به طرح جدید نجات اروپا رأی مثبت داده و به این ترتیب بازارهای جهانی در مقطع فعلی اندکی آرامش دارد. دولت آمریکا نیز قصد دارد برای احیای اقتصاد کشور حجم نقدینگی را در بازار به منظور افزایش رشد اقتصادی و اشتغال افزایش دهد.

منبع: سایت خبرآنلاین

اعتبار ۷/۸ میلیارد یورویی به رنو و پژو خبر دارد.

آرام آرام تعداد کشورهای بیمار رو به افزایش می‌رفت. در سال ۲۰۰۸ ایرلند، ژاپن، سوئد، هنگ‌کنگ، سنگاپور، ایتالیا، فرانسه، آلمان، ایالات متحده آمریکا، انگلستان و اسپانیا وارد بحران شدند. سیر صعودی بیکاری نیز به وضعیت موجود اضافه شد. در فرانسه، نرخ بیکاری در سپتامبر ۲۰۰۸ از مرز ۷/۹ درصد عبور و به ۱۰ درصد در دسامبر ۲۰۰۹ افزایش یافت. نرخ بیکاری در آمریکا نیز از ۵ درصد در سال ۲۰۰۸ به ۱۰ درصد در پایان سال ۲۰۰۹ رسید. اما وضعیت یونان در میان کشورهای بحران‌زده به مراتب بدتر بود. آمار بیکاری یونان که در سال ۲۰۰۸ رقم کمتر از ۸ درصد را نشان می‌داد در ژوئیه ۲۰۱۲ به بالای ۲۴ درصد رسید.

از سال ۲۰۱۰ بحران دولت‌ها آغاز شد

یونان بین سال‌های ۲۰۰۰ تا ۲۰۰۷ با رشد ۴/۲ درصدی در میان کشورهای ناحیه یورو، بهترین شاگرد اروپا بود و توانست از ورود خود به پول واحد اروپایی بهره‌برداری زیادی کند و برای توسعه دامنه آن وام‌های زیادی از بازارهای بزرگ بین‌المللی دریافت کرد. بانک آمریکایی گلدمن شاس از جمله مهم‌ترین وام‌دهندگان به آن بود که بعدها زمینه کسر بودجه این کشور را فراهم آورد. دو صنعت مهم یونان (توریسم و صنعت دریایی) که نقش اصلی و مهمی را در اقتصاد کشور ایفاء می‌کرد، در آغاز بحران به شدت آسیب دیدند، به طوری که در سال ۲۰۰۹ درآمد‌های ناشی از این صنعت به میزان ۱۵ درصد کاهش یافت. بدهی بالای دولت به بحران موجود اضافه شد و میزان آن به بیش از ۱۰۰ درصد تولید ناخالص داخلی افزایش یافت. وضعیت یونان تا به آنجا پیش رفت که در بهار ۲۰۱۰ اعلام شد، یونان در حال احتضار است. در همین زمان بود که طرح کمک‌های مالی و نجات یونان وارد فاز جدی‌تری شد:

- ۱۱۰ میلیارد یورو (مه ۲۰۱۰)؛
- ۱۳۰ میلیارد یورو (مارس ۲۰۱۲)؛
- حذف و بخشش ۱۰۷ میلیارد یورو از بدهی‌های یونان (فوریه ۲۰۱۲).

تمهیدات در نظر گرفته شده توانست اندکی از ایجاد فاجعه در یونان جلوگیری کند، با این حال یونان همچنان راه درازی را تا خروج از بحران در پیش دارد و هنوز همه برنامه‌های در نظر گرفته شده به اجرا درنیامده است. متعاقب اجرای برنامه‌های ریاضتی در این کشور، دستمزدها تا ۲۵ درصد در سال ۲۰۱۱ تقلیل یافت و مجدداً حداقل دستمزد هم به ۵۸۶ یورو در سال ۲۰۱۲ کاهش یافته است.

سایر کشورهایی که تاکنون از وام‌ها بهره‌مند شده‌اند:

□ بازار بورس پاریس و داو جونز در ۱۶ اکتبر ۲۰۰۸ شاهد سقوط بزرگ تاریخی بودند که به "دوشنبه سیاه" معروف شد.



براساس گزارش سازمان تجارت جهانی اعلام شد؛

ایران بیست و سومین صادرکننده بزرگ جهان

سازمان تجارت جهانی با اشاره به رشد ۳۰ درصدی صادرات و رشد پنج درصدی واردات ایران در سال گذشته میلادی رتبه ایران در جمع بزرگ‌ترین صادرکنندگان جهان را ۲۳ اعلام کرد.

سازمان تجارت جهانی در جدیدترین گزارش خود موسوم به "گزارش تجارت جهانی ۲۰۱۲" به معرفی ۳۰ صادرکننده و واردکننده بزرگ جهان در سال ۲۰۱۱ پرداخته است.

بر اساس این گزارش حجم صادرات جهان در این سال به ۱۴۳۲۰ میلیارد دلار رسید که نسبت به سال قبل از آن ۲۰ درصد افزایش داشته است. ۹۰ درصد این رقم به ۳۰ کشور بزرگ صادرکننده جهان اختصاص داشته که ایران نیز در بین آنها قرار گرفته است.

این گزارش رقم صادرات ایران در سال ۲۰۱۱ را ۱۳۱ میلیارد دلار اعلام و ایران را به عنوان بیست و سومین صادرکننده بزرگ جهان معرفی کرده است. صادرات ایران در این سال ۳۰ درصد رشد داشته است. حجم صادرات ایران معادل ۰/۹ درصد کل صادرات جهان بوده است.

ترکیه با ۱۳۵ میلیارد دلار یک پله بالاتر از ایران و نیجریه با ۱۱۹ میلیارد دلار یک پله پایین‌تر از ایران قرار گرفته است.

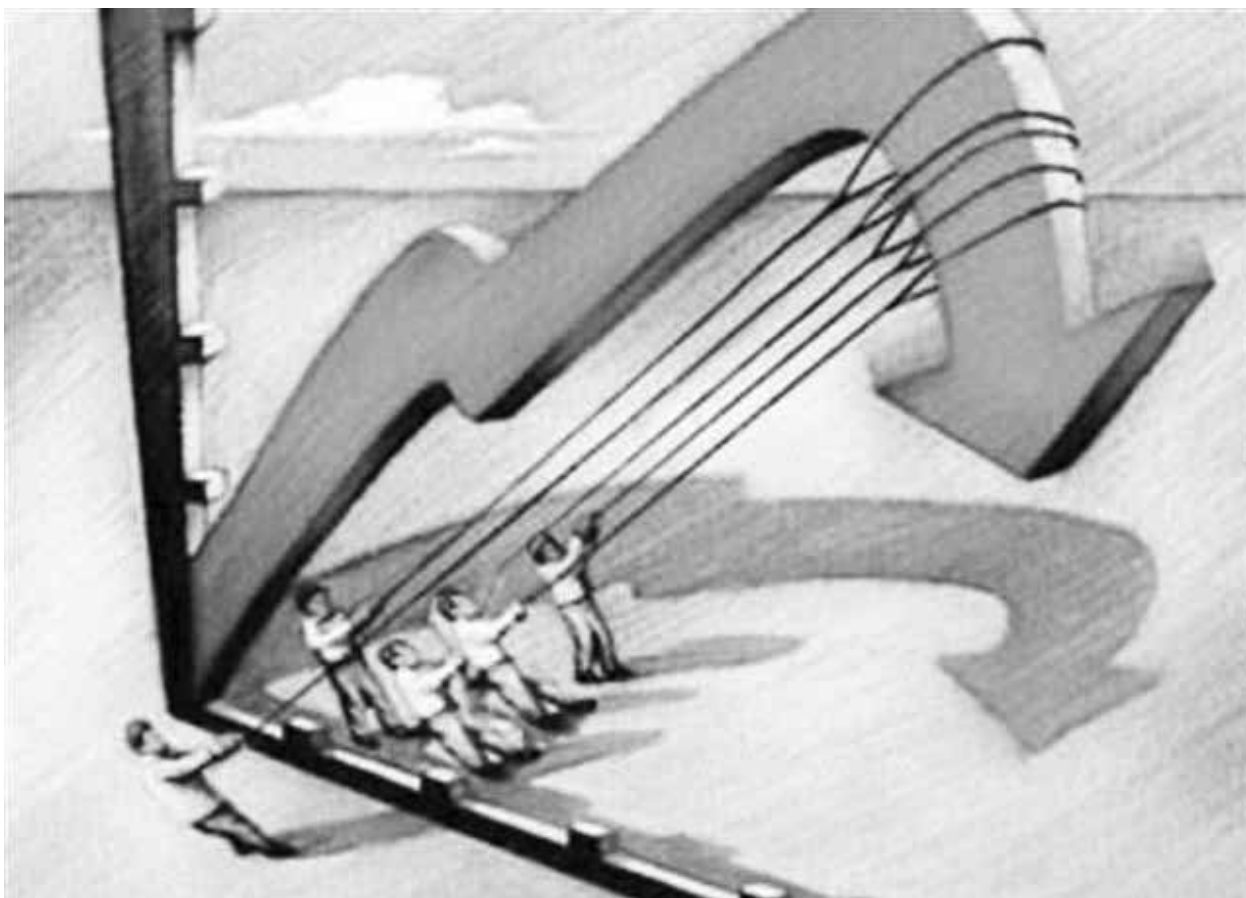
اتحادیه اروپا با صادرات ۲۱۳۱ میلیارد دلاری به عنوان بزرگ‌ترین صادرکننده جهان در سال ۲۰۱۱ شناخته شده است و چین با ۱۸۹۹ میلیارد دلار و آمریکا با ۱۴۸۱ میلیارد دلار به ترتیب در رتبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند.

سازمان تجارت جهانی افزود واردات ایران در سال ۲۰۱۱ نصف صادرات و رشد واردات این کشور یک ششم رشد صادرات آن بوده است. ایران در سال ۲۰۱۱ بالغ بر ۶۸ میلیارد دلار واردات داشته است که این رقم نسبت به سال قبل از آن پنج درصد رشد داشته است. حجم واردات ایران معادل ۰/۵ درصد کل واردات جهان بوده است.

بر اساس این گزارش ایران از نظر واردات در رتبه ۲۹ جهان قرار گرفته است. آرژانتین با واردات ۷۴ میلیارد دلاری یک پله بالاتر از ایران و فیلیپین با ۶۴ میلیارد دلار یک پله پایین‌تر از ایران قرار گرفته‌اند.

اتحادیه اروپا با ۲۳۴۴ میلیارد دلار بزرگ‌ترین واردکننده جهان شناخته شده است و آمریکا که در زمینه صادرات رتبه سوم را داشته در بخش واردات با ۲۲۶۵ میلیارد دلار رتبه دوم را به دست آورده و چین و با ۱۷۴۳ میلیارد دلار در جایگاه سوم قرار گرفته است.

منبع: خبرگزاری اقتصادی ایران (econews.ir)



پیش‌بینی اکونومیست از نرخ تورم ایران



واحد اطلاعات اکونومیست در تازه‌ترین گزارش خود از روند نزولی نرخ تورم ایران در سال‌های آتی خبر داد.

واحد اطلاعات اکونومیست در گزارش ماه سپتامبر ۲۰۱۲ خود پیش‌بینی کرد که نرخ تورم ایران در سال جاری به ۲۳/۶ درصد برسد. به گفته تحلیلگران این مؤسسه اقتصادی، نرخ تورم ایران در سال جاری بالاترین میزان از سال ۸۷ بوده و انتظار می‌رود که از سال آینده روند نزولی در پیش بگیرد.

اکونومیست برای نرخ تورم ایران در سال آینده رقم ۲۱ درصد را پیش‌بینی کرده و معتقد است که این شاخص در سال ۹۳ به ۱۷/۶ درصد کاهش خواهد یافت.

برای نرخ تورم کشورمان در سال ۹۴ رقم ۱۶/۱ درصد پیش‌بینی و عنوان شده است که این نرخ با اندکی افزایش در سال ۱۳۹۵ برابر با ۱۶/۳ درصد خواهد بود.

آشنایی با بیمه دریایی (۱۳) خطر آلودگی

مجید رحمتی - معاون مدیر بیمه‌های کشتی، هوایما و حمل کالا
نازنین حاتمی - رئیس اداره امور اتکایی - شرکت سهامی بیمه ایران
شرکت سهامی بیمه ایران mrahmati@iraninsurance.ir

بعد از به گل نشستن نفتکش Torrey Canyon در نزدیکی جزایر Scilly، دولت بریتانیا به نیروی هوایی سلطنتی دستور داد برای نابودی محموله موجود در کشتی از بمب‌های آتش‌زا استفاده کند، این اقدام برای جلوگیری و یا کاهش خطر آلودگی نفتی به سبب به گل نشستن نفتکش صورت گرفت. در پی این حادثه بود که موضوع مجموعه شرایط خطر آلودگی در بیمه‌نامه شناورها مطرح شد.

مجموعه شرایط خطر آلودگی در ماه اوت سال ۱۹۷۳ به عنوان شرایط جداگانه برای استفاده در بیمه‌نامه‌های بدنه و ماشین‌آلات شناورها و به منظور شفاف‌سازی جایگاه بیمه‌گران بدنه شناورها در مواقعی که شناور بیمه شده به صورت عامدانه نابود شده یا با دستور مقامات دولتی برای جلوگیری یا کاهش تأثیرات آلودگی نفتی آسیب می‌بیند، ارائه شد. در سال ۱۹۸۳ مجموعه شرایط خطر آلودگی در کلوزهای مربوطه لحاظ شد و امروزه در ویرایش سال ۱۹۹۵ کلوزها در بند ۷ و به شرح ذیل بیان شده است:

"این بیمه زیان ناشی از خسارت یا آسیب دیدگی کشتی را که به علت عمل مقامات دولتی (در حدود اختیاراتی که به آنها داده شده است) و به منظور پیشگیری یا کاهش خطر آلودگی یا تحدید آن ایجاد شود، در صورتی که ناشی از خسارتی باشد که به کشتی وارد شده و خسارت مربوط مورد تعهد بیمه‌گر باشد جبران خواهد کرد. مشروط بر اینکه عمل مقامات دولتی در این خصوص به علت اهمال یا غفلت در انجام وظیفه بیمه‌گزار، مالکان کشتی یا مدیران کشتی در امر پیشگیری یا کاهش خطر آلودگی یا تحدید آن نباشد. فرمانده، افسران، کارکنان یا فرماندهان گرچه مالک سهمی از کشتی باشند از نظر مقررات این بند مالک تلقی نمی‌شوند." اگرچه طراحی اولیه این شرایط برای خطر آلودگی نفتی بود، اما کلوزهای

جدید شامل هرگونه خطر آلودگی و یا خسارت وارد به محیط شده است. این پوشش به زیان و یا خسارات وارده به شناور به صورت مستقیم و ناشی از دستور مقامات دولتی محدود شده و مهم است که بدانیم این پوشش در برگیرنده مسئولیت قانونی وارد بر بیمه‌گزار در نتیجه آلودگی دریا یا خسارات محیطی نخواهد بود. ممکن است در برخی موارد بیمه‌گران از پرداخت چنین خساراتی به این دلیل که اقدام مقامات دولتی در نتیجه اهمال یا غفلت بیمه‌گزار، مالکان و یا مدیران شناور است خودداری کنند. نکته حائز اهمیت آن است که لغت "مالکان" در برگیرنده فرمانده، افسران، خدمه یا فرماندهان کشتی نمی‌باشد، گرچه ایشان مالک سهمی از کشتی باشند.

خطرات استثناء شده

بسیاری از خطرات بیان شده در بیمه‌نامه بدنه شناور می‌توانند شامل خسارت‌هایی شوند که مورد نظر بیمه‌گر نبوده‌اند. به طور مثال بند (۶-۱-۲) کلوز، پوشش‌دهنده خساراتی است که به علت آتش‌سوزی به شناور وارد می‌شود اما بیمه‌گران خسارت ناشی از آتش‌سوزی به سبب اقدامات جنگی را پرداخت نمی‌کنند. به جز استثنائات مشخص شده در ارتباط با خطرات بیان شده، در بیمه‌نامه‌ها این یک سنت است که بخش استثنائات کلی را در بر داشته باشد که با عنوان بخش "حاکم و برتر" مطرح هستند و بر هر شرطی در هر کجای بیمه‌نامه ارجحیت دارند.

قبل از مطالعه این استثنائات، تأکید می‌شود که حذف هر یک از این استثنائات، خطر استثناء شده را به جمع خطرات تحت پوشش بیمه‌نامه اضافه نمی‌کند. به طور مثال حذف خطر استثناء شده "تروریست" از بند (۲-۲۵) بیانگر این نخواهد بود که خطر تروریست تحت پوشش بیمه‌نامه می‌باشد. بیمه‌نامه منحصرأ قراردادی است بدون استثنائات که پوشش‌دهنده تنها صدمات و زیان‌های وارد به مورد بیمه به واسطه خطرات دریایی همان‌طور که در بند (۶) به آنها اشاره شد، می‌باشد.

در زمان بررسی خطرات استثناء شده نباید استثنائات قانونی که در قانون دریایی ۱۹۰۶ بیان شده است را فراموش کرد. هر چند این استثنائات در کلوز ویرایش سال ۱۹۹۵ بیان نشده باشند ولی به طور کلی در بیمه‌نامه‌های دریایی حاکم می‌باشند.

استثنائات قانونی حاکم بر بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات شناورها

خطرات بیان شده در بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات شناورها همواره مشروط به استثنائات قانونی در بخش ۵۵ قانون دریایی ۱۹۰۶ می‌باشند. این استثنائات بر همه بیمه‌نامه‌های دریایی و بر هر مورد بیمه و یا منافع بیمه‌ای که موجود باشد، حاکم می‌باشند. برای برخی از استثنائات قانونی، قانون این اجازه را به بیمه‌گران می‌دهد که شرایطی مخالف با آن استثناء را در بیمه‌نامه‌ها لحاظ کنند، به این ترتیب آن استثناء خاص دیگر بر بیمه‌نامه حاکم نخواهد بود؛ اما این رویه به گونه‌ای نیست که بیمه‌گران در زمان صدور بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات شناورها افراط و تعداد زیادی از استثنائات را به این ترتیب حذف کنند. بنابراین فرض می‌کنیم از نقطه‌نظر حقوقی، همه استثنائات قانونی که مرتبط و متناسب با بیمه شناورها می‌باشند بر کلوز بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات شناورها، ویرایش سال ۱۹۹۵، حاکم خواهند بود، حتی اگر این استثنائات قانونی در متن بیمه‌نامه و کلوز بیان نشده باشند.

خساراتی که مستقیماً به سبب خطر بیمه شده به وجود نیامده باشد (قانون دریایی ۱۹۰۶ بخش (۱-۵۵))

این استثناء بیان می‌دارد: به غیر از مواردی که در بیمه‌نامه در نقطه مقابل این بخش شرطی را ارائه کرده باشد، هیچ خسارتی تحت بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات شناورها قابل پرداخت نخواهد بود؛ مگر اینکه مستقیماً به سبب خطر بیمه شده به وجود آمده باشد. بنابراین خطرات بیان شده در بخش (۶) کلوز همه مشروط به اصل "علت مستقیم خسارت" می‌باشند. افراد شاغل در بخش بیمه با اصطلاح اصل "علت مستقیم خسارت" و موارد دادگاهی که بر اساس این اصل بررسی شده و رأی صادر کرده‌اند، آشنا می‌باشند. برای

☐ بیمه زیان ناشی از خسارت یا آسیب‌دیدگی کشتی را که به علت عمل مقامات دولتی و به منظور پیشگیری یا کاهش خطر آلودگی یا تحدید آن ایجاد شود، جبران خواهد کرد.

☐ اگرچه طراحی اولیه این شرایط برای خطر آلودگی نفتی بود، اما کلوزهای جدید شامل هرگونه خطر آلودگی و یا خسارت وارد به محیط شده است.

☐ بسیاری از خطرات بیان شده در بیمه‌نامه بدنه شناور می‌توانند شامل خسارت‌هایی شوند که مورد نظر بیمه‌گر نبوده‌اند.

تجزیه و تحلیل این موضوع همین کافی است که بگوییم که علت مستقیم یک خسارت، غالب‌ترین و مؤثرترین علت در زنجیره متصل رویدادها (حوادث) است که باعث بروز خسارت شده باشد.

خسارت عمدی بیمه‌گذار (قانون دریایی ۱۹۰۶ بخش (۲۸-۵۵))

فارغ از موضوع علت مستقیم خسارت، بیمه‌گران مسئول رسیدگی و پرداخت خساراتی که قابل انتساب به عمد بیمه‌گذار است، نمی‌باشند. بنابراین صدمات و خسارات وارده به شناور به سبب آتش‌سوزی که عمداً به وسیله بیمه‌گذار با کسی که از طرف بیمه‌گذار اقدام می‌کند شروع شده باشد، در قالب بند (۶-۱-۲) تحت پوشش نخواهد بود. علاوه بر این در جایی که فرمانده به طور عامدانه با علم و آگاهی بیمه‌گذار شناور را غرق می‌کند، خسارت وارده تحت پوشش بیمه‌نامه نخواهد بود. از طرف دیگر، این استثناء شامل خسارات ناشی از اقدام اشتباه یا غفلت فرمانده یا خدمه نمی‌شود؛ مشروط بر این که خسارت وارده به سبب علت مستقیم خطر بیمه شده به وجود آمده باشد. لذا در جایی که فرمانده عمداً شناور را به عنوان یک اقدام بارآوری و بدون اطلاع و آگاهی و یا موافقت بیمه‌گذار غرق می‌کند، خسارت تحت بند (۶-۲-۴) تحت پوشش خواهد بود.

خسارت ناشی از تأخیر (قانون دریایی ۱۹۰۶ بخش (۲۸-۵۵))

این استثناء مستقیماً به خسارات کالا برمی‌گردد؛ اما از آنجا که قانون اشاره خاصی در این زمینه ندارد، باید قبول کرد که هرگونه علت مستقیم خسارت به سبب تأخیر شناور تحت بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات شناور پوشش ندارد. بر این اساس در جایی که بیمه‌گذار، مالکان یا مدیران کشتی متحمل هزینه‌های لنگرگاه در بندر پناه می‌شوند، چنین هزینه‌هایی در این بیمه‌نامه قابل پرداخت نمی‌باشد، مگر در مشارکت بیمه‌گذار در Adjustment زیان همگانی و آن هم در صورتی که چنین هزینه‌هایی لحاظ شده باشد.

استهلاک، فرسودگی عادی (قانون دریایی ۱۹۰۶ بخش (۲۸-۵۵)) و بند (۱۴) کلوز ۲۸۰

فرسودگی عادی نوعی خسارت طبیعی است و از مجموع پوشش‌های کلوز استثناء می‌شود. بنابراین هر قسمتی از کشتی که به دلیل فرسودگی و استهلاک نوسازی می‌شود، تحت پوشش نمی‌باشد. همچنین بخش (۶۹) قانون به بیمه‌گران اجازه می‌دهد تا خسارت "جایگزینی اجزاء نو به جای کهنه" در جایی که اجزاء و یا قطعات قدیمی‌تر در هنگام تعمیرات با قطعات نو جایگزین می‌شوند را با کسر مبلغی به عنوان استهلاک پرداخت کنند. اما

در عمل بیمه‌گران بدنه شناورها وفق بند (۱۴) کلوز از این حق خود صرف‌نظر می‌کنند. بند (۱۴) کلوز به شرح ذیل می‌باشد:

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

موش و جانوران مودی (قانون دریایی ۱۹۰۶، بخش (۲۸-۵۵))

خسارت و یا زیان وارده به شناور مورد بیمه مستقیماً به سبب موش‌ها و یا جانوران مودی تحت پوشش نمی‌باشد. بدنه و موادی که یک شناور مدرن از آنها ساخته می‌شود بعید است که توسط چنین خطراتی تحت تأثیر قرار گیرند؛ اما موش‌ها معروف هستند به جوندگانی که سیستم سیم‌کشی و یا قطعات چوبی کشتی را آسیب می‌زنند و به هر حال طبق قانون دریایی ۱۹۰۶ چنین خساراتی قابل بررسی نمی‌باشند.

شکست ماشین‌آلات (قانون دریایی ۱۹۰۶، بخش (۲۸-۵۵))

هیچ خسارت، زیان و یا هزینه‌ای در ارتباط با شکست ماشین‌آلات قابل بررسی نمی‌باشد، مگر آنکه این شکست ماشین‌آلات به سبب خطر تحت پوشش (بر اساس آنچه در بند (۶-۲) کلوز آمده است) بوده و خسارت اصلی به وجود آمده قابل پرداخت باشد. اما هزینه‌هایی که مرتبط با شکست ماشین‌آلات باشند تحت پوشش نخواهد بود.

استثنائات حاکم (برتر)

بدون لحاظ پوشش‌های ارائه شده در بخشی از بیمه‌نامه، خواه در کلوز ویرایش سال ۱۹۹۵ لحاظ شده باشد و یا در جای دیگری در بیمه‌نامه، استثنائات بیان شده در بند (۲۴) تا (۲۷) کلوز (به شرح ذیل) بر کلیه شرایط بیمه‌نامه حاکم و برتر می‌باشند.

"(۲۴) استثناء خطر جنگ"

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

۱-۲۴) جنگ، جنگ داخلی، انقلاب، شورش، قیام یا زدوخوردهای داخلی ناشی از آنها یا هر عمل خصمانه‌ای که به وسیله یا علیه نیروهای دشمن صورت پذیرد.

۲-۲۴) ضبط، تصرف، توقیف، جلوگیری یا توقف (به استثناء بارآوری و غارت) و عواقب آنها یا هر عمل خصمانه‌ای که به وسیله یا علیه نیروی دشمن صورت پذیرد.

۳-۲۴) مین، اژدر، بمب یا سایر سلاح‌های جنگی متروکه.

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) اعتصاب‌کنندگان، 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 کند.

۲۶) استثناء خطر عملیات مخرب

در هیچ حالتی خسارت دیدن، آسیب دیدگی، مسئولیت یا هزینه‌ای که توسط یک فرد مخرب یا کسی که با انگیزه سیاسی عمل می‌کند به علت:

۱-۲۶) انفجار ماده منفجره؛

۲-۲۶) به کار بردن هر نوع سلاح جنگی؛

ایجاد شود تحت پوشش این بیمه نخواهد بود.

۲۷) کلوز استثناء آلودگی رادیواکتیو

در هیچ حالتی خسارت دیدن، آسیب دیدگی، مسئولیت یا هزینه‌ای مستقیماً و یا به طور غیرمستقیم ایجاد شده، دخالت داشته و یا به وجود آمده از:

۱-۲۷) تشعشعات و یا آلودگی ناشی از تشعشعات رادیواکتیو به سوخت هسته‌ای یا از هر ضایعات هسته‌ای یا از احتراق سوخت هسته‌ای؛

۲-۲۷) خاصیت‌های رادیواکتیوی، سمی، انفجاری یا هر خاصیت خطرناک یا

□ هیچ خسارت، زیان و یا هزینه‌ای در ارتباط با شکست ماشین‌آلات قابل بررسی نیست، مگر آنکه شکست ماشین‌آلات به سبب خطر تحت پوشش بوده و خسارت اصلی به وجود آمده قابل پرداخت باشد.

که ممکن است در بیمه‌نامه قابل بررسی باشد نیز حاکم خواهند بود. از زمان ورود کلوز "آزادسازی از توقیف و ضبط" در سال ۱۸۹۸ رویه‌ای در بین بیمه‌گران بدنه و مسئولیت به وجود آمد که طی آن جنگ و خطرات نظایر آن در بیمه‌نامه بدنه استثناء شد؛ لذا بیمه‌گذار این انتخاب را خواهد داشت که بیمه جنگ را به طور مجزا از کلوز مربوطه خریداری و یا بیمه‌نامه مجزا تهیه کند. در سال‌های بعد جهت شفاف‌سازی خسارات ناشی از صدمات و زیان‌های وارده و هزینه‌های ناشی از اعتصاب‌کنندگان و یا دیگر عوامل درگیر در اختلافات کارگری تصمیماتی اتخاذ شد. در شرایطی مشابه با آنچه ذکر شد بیمه‌گران تمایلی برای پرداخت خسارات ناشی از اشخاصی که در مسائلی نظیر شورش و اغتشاشات اجتماعی وارد شود، نداشتند. برای شفاف‌سازی این خواست بیمه‌گران، کلوز مجزایی که پوشش‌دهنده خسارات ناشی از اعتصاب، شورش و اغتشاشات اجتماعی باشد طراحی شد. بنابراین بیمه‌گذاری که تمایل داشت چنین پوشش‌هایی را در اختیار داشته باشد می‌توانست آنها را به طور مجزا خریداری کند. همچنین در مورد خطر جنگ نیز در صورت تمایل بیمه‌گذار می‌توان پوشش جداگانه تأیید و به ایشان ارائه شود. در شماره بعد به تشریح بندهای (۲۴) تا (۲۷) خواهیم پرداخت.

آلوده‌کننده هر تأسیسات هسته‌ای، راکتور یا هر انجمن هسته‌ای دیگر و یا هر جزء هسته‌ای متعلق به آن؛

(۳-۲۷) هر سلاح یا وسیله که در آن شکاف یا ذوب اتمی یا هسته‌ای یا نیرو یا ماده چه واکنشی چه رادیواکتیوی مشابه دیگری به کار رفته باشد.

به طور مثال، خسارت وارد به کشتی به دلیل انفجار با توجه به بند (۶-۱-۲) بیمه‌نامه تحت پوشش می‌باشد؛ اما اگر انفجار به دلیل اقدام شخصی که با مقاصد خرابکارانه یا مقاصد سیاسی اقدام می‌کند، به وقوع بپیوندد، هزینه‌های تعمیر خسارات وارده قابل بررسی و پرداخت نخواهد بود.

بند (۶-۲) کلوز بیانگر خطرات تحت پوشش می‌باشد، اما استثنائات بندهای (۲۴) تا (۲۷) دارای وسعت بیشتری می‌باشند. این بندهای برتر نه تنها استثناء‌کننده صدمات و زیان‌های وارد به شناور به سبب (یا ناشی از) استثنائات قید شده می‌باشند، بلکه علاوه بر آن مسئولیت و یا هزینه‌های ناشی از این نوع خسارات را نیز استثناء می‌کنند.

به طور کلی، کلوز ۲۸۰ مسئولیت‌های بیمه‌گران را تحت پوشش قرار نمی‌دهد؛ مگر در ارتباط با خسارت زیان همگانی، نجات و یا مسئولیت مشترک تصادم (به شرح محدود قید شده در کلوز). از آنجا که استثنائات قید شده در بندهای (۲۴) تا (۲۷) از جمله شرایط برتر و حاکم در بیمه‌نامه می‌باشند، بر شرایط کلوز در بندهای زیان همگانی و نجات (بند ۱۰)، مسئولیت مشترک تصادم (بند ۸) و همچنین هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت (بند ۱۱) و هر هزینه دیگر

☐ هر قسمتی از کشتی که به دلیل فرسودگی و استهلاک نوسازی می‌شود، تحت پوشش نیست.



تشکل‌های غیردولتی با اهداف انسان‌دوستانه؛

سازمان مردم‌نهاد

سازمان مردم‌نهاد (NGO) 'در کلی‌ترین معنایش، به سازمانی اشاره می‌کند که مستقیماً بخشی از ساختار دولت محسوب نمی‌شود، اما نقش بسیار مهمی به عنوان واسطه بین فرد فرد مردم (اتم‌های اجتماع) و قوای حاکم و حتی خود جامعه ایفاء می‌کند.

بسیاری از سازمان‌های مردم‌نهاد غیرانتفاعی نیز هستند. بودجه این سازمان‌ها از طریق کمک‌های مردمی، سازمان‌های دولتی، توسط خود دولت یا ترکیبی از طرق مذکور تأمین می‌شود. بعضی از سازمان‌های مردم‌نهاد نیمه‌مستقل وظایف و کارهای دولتی را نیز انجام می‌دهند. برخی از این سازمان‌ها هیچ علاقه‌ای به سیاست ندارند؛ این در حالی است که برخی از آنها به منظور تأمین منافع اعضای خود صرفاً به لابی‌گری در دولت می‌پردازند.

از آنجا که اصطلاح "سازمان مردم‌نهاد" بسیار کلی است، بسیاری از این سازمان‌ها ترجیح می‌دهند از اصطلاح سازمان داوطلبانه خصوصی (PVO)^۲ یا سازمان توسعه خصوصی (PDO)^۳ استفاده کنند.

گزارش تهیه شده توسط سازمان ملل در سال ۱۹۹۵ در خصوص حکومت جهانی نشان می‌داد که در آن زمان قریب به ۲۹ هزار سازمان مردم‌نهاد بین‌المللی وجود داشته است. تعداد سازمان‌های مردم‌نهاد داخلی کشورها حتی از این رقم نیز بالاتر بوده است؛ حدود دو میلیون سازمان غیردولتی در ایالات متحده فعالیت می‌کنند که بیشتر آنها در ۳۰ سال گذشته تشکیل شده‌اند. روسیه نیز ۴۰۰۰ سازمان مردم‌نهاد دارد. در هندوستان دو میلیون سازمان مردم‌نهاد وجود دارند. روزانه چندین مورد از این سازمان‌ها ایجاد می‌شوند.

تاریخچه

اگرچه انجمن‌های داوطلبانه شهروندان در سراسر تاریخ وجود داشته‌اند،

□ سازمان مردم‌نهاد در کلی‌ترین معنایش، به سازمانی اشاره می‌کند که مستقیماً بخشی از ساختار دولت محسوب نمی‌شود.

اختیار آنها قرار می‌دهد تا بتوانند به غذا و آب آشامیدنی دست یابند. سازمان عفو بین‌الملل که بزرگ‌ترین سازمان حقوق بشر در جهان است، نمونه دیگری از سازمان مردم‌نهاد می‌باشد. سازمان عفو بین‌الملل یک انجمن جهانی از مدافعان حقوق بشر را تشکیل داده است و بیش از ۵/۱ میلیون عضو، حامی و مشترک در ۱۵۰ کشور و مناطق مختلف جهان دارد.

شبکه‌سازی

انجمن بین‌المللی آزادی بیان، که در سال ۱۹۹۲ تأسیس شد یکی از شبکه‌های جهانی متشکل از بیش از ۶۰ سازمان غیردولتی است که حق آزادی بیان را ترویج می‌دهند و به دفاع از آن می‌پردازند.

روابط عمومی

سازمان‌های مردم‌نهاد برای رسیدن به اهداف مورد نظر خود نیاز به برقراری روابط سالم با دیگران دارند.

مؤسسات و انجمن‌های خیریه از روابط عمومی پیچیده‌ای برای جمع‌آوری اعانه استفاده می‌کنند و در واقع آنها شیوه‌های نفوذ و لابی‌گری معمول در دولت را به کار می‌بندند. گروه‌های بزرگ و محبوب نیز به اعتبار تأثیری که بر جامعه می‌گذارند و نتایج سیاسی‌ای که می‌توانند به دست آورند، از اهمیت سیاسی برخوردار هستند؛ در مواقع ضروری سازمان‌های مردم‌نهاد در صدد بسیج حمایت مردمی برمی‌آیند.

مشاوره

بسیاری از سازمان‌های مردم‌نهاد در حوزه فعالیت خود با مؤسسات سازمان ملل رابطه مشاوره‌ای دارند. برای مثال، شبکه جهان سوم رابطه مشاوره‌ای با کنفرانس تجارت و توسعه سازمان ملل (UNCTAD) و شورای اقتصادی و اجتماعی سازمان ملل (Economic & Social Council) دارد.

تأمین بودجه

سازمان‌های مردم‌نهاد بزرگ بودجه‌های سالانه چند میلیون دلاری دارند، به عنوان مثال، بودجه انجمن بازنشستگان آمریکا در سال ۱۹۹۹ بالای ۵۴۰ میلیون دلار بود.

بودجه مصرفی دیدبان حقوق بشر در سال ۲۰۰۳، ۷/۲۱ میلیون دلار آمریکا

سازمان‌های غیردولتی اغلب به همان منوال که امروزه، به ویژه در سطح بین‌الملل دیده می‌شوند، در دو قرن اخیر توسعه یافته‌اند. یکی از اولین سازمان‌های این چنینی، صلیب سرخ جهانی است که در سال ۱۸۶۳ تأسیس شد. عبارت "سازمان‌های غیردولتی" با تأسیس سازمان ملل متحد در سال ۱۹۴۵ که مفاد آن در ماده ۷۱ از فصل ۱۰ منشور سازمان ملل آمده‌است، به وجود آمد. اولین تعریفی که از "سازمان‌های غیردولتی بین‌المللی" ارائه شده‌است مربوط می‌شود به قطعنامه ۲۸۸ (۱۰) ECOSOC به تاریخ ۲۷ فوریه، ۱۹۵۰؛ که در آن این چنین آمده است: "هرگونه سازمان بین‌المللی که از طریق پیمان و معاهده بین‌المللی ایجاد نشده است".

فرایند جهانی‌سازی در قرن بیستم موجب اهمیت یافتن سازمان‌های مردم‌نهاد شد. معاهدات بین‌المللی و سازمان‌های بین‌المللی از قبیل سازمان تجارت جهانی بیش از حد بر منافع مؤسسات مالی بزرگ متمرکز بودند. در اقدامی برای متعادل کردن این روند، سازمان‌های غیردولتی با تأکید بر مسائل بشردوستانه، کمک به توسعه و توسعه پایدار تأسیس شدند که نمونه بارز آن اجلاس اجتماعی جهان است که هر ساله در ماه ژانویه در داووس برگزار می‌شود و رقیب اجلاس اقتصادی جهان محسوب می‌شود. پنجمین اجلاس اجتماعی جهان در پورتو آلگر برزیل برگزار شد و نمایندگان بیش از ۱۰۰۰ سازمان غیردولتی در آن شرکت کردند.

مراحل تکامل شکل‌گیری سازمان‌های غیردولتی

سه مرحله یا دوران تکامل سازمان‌های غیردولتی توسط کورتن در سال ۱۹۹۰ در نوشته‌ای تحت عنوان "سه دوره شکل‌گیری فعالیت‌های داوطلبانه" شناسایی شده است. در مرحله اول، نوع خاصی از سازمان مردم‌نهاد شکل می‌گیرد که بر امدادسانی و رفاه متمرکز بود و مستقیماً به افراد ذی‌نفع خدمات امدادی ارائه می‌کرد. توزیع غذا، تأمین پناهگاه و ارائه خدمات بهداشتی نمونه‌هایی از خدمات این قبیل سازمان‌های مردم‌نهاد بود. در واقع سازمان مردم‌نهاد در این مرحله نیازهای روز افراد را تشخیص می‌دادند و به برآورده ساختن آنها می‌پرداختند. در مرحله دوم از تکامل، سازمان‌های مردم‌نهاد از لحاظ وسعت و اندازه کوچک‌تر شده و به مجموعه‌های مستقل و خودکفای محلی تبدیل شدند. سازمان‌های مردم‌نهاد در این مرحله از تکامل، امکانات جوامع محلی را گسترش دادند تا بتوانند با "اقدامات محلی مستقل" نیازهای آنها را برآورده سازند. کورتن مرحله سوم از تکامل و شکل‌گیری سازمان‌های مردم‌نهاد را "توسعه نظام‌های پایدار" می‌خواند. در این مرحله، سازمان‌های مردم‌نهاد می‌کوشند تغییراتی را در سیاست‌ها و مؤسسات در سطح داخلی، ملی و بین‌المللی به وجود آورند؛ آنها از نقش سابق خود که تأمین و ارائه خدمات عملیاتی بود، فاصله گرفته و نقش کاتالیزوری به عهده گرفتند. به تدریج این سازمان از سازمان مردم‌نهاد امدادرسان به سازمان مردم‌نهاد توسعه و آبادانی تغییر ماهیت داد.

اهداف

سازمان‌های مردم‌نهاد برای رسیدن به اهداف گوناگونی فعالیت می‌کنند و معمولاً در جهت پیشبرد اهداف سیاسی یا اجتماعی اعضا در حرکت هستند. برای مثال، به بهبود وضعیت محیط زیست، تشویق گروه‌ها و مردم به رعایت حقوق بشر، بالا بردن سطح رفاه اقشار محروم و آسیب‌پذیر یا مطرح ساختن یک برنامه مشترک و دسته‌جمعی می‌توان اشاره کرد. تعداد این قبیل سازمان‌ها بسیار زیاد است و اهداف آنها طیف وسیعی از موقعیت‌های سیاسی و فلسفی را در بر می‌گیرد. حتی می‌توان آن را بی‌شک به مدارس خصوصی و سازمان‌های ورزشی نیز ربط داد.

روش‌ها

روش‌ها و شیوه‌های مورد استفاده سازمان‌های مردم‌نهاد نیز با یکدیگر فرق دارد. برخی از سازمان‌های مردم‌نهاد عمدتاً به عنوان عامل نفوذی و لابی‌گری فعالیت می‌کنند، اما برخی دیگر از آنها انجام برنامه و فعالیت‌ها را مطمح نظر خود دارند. به عنوان مثال، سازمان مردم‌نهادی مانند آکسفام، که در زمینه فقرزدایی فعالیت می‌کند، تسهیلات و مهارت‌های مورد نیاز افراد فقیر را در

☐ روش‌ها و شیوه‌های مورد استفاده سازمان‌های مردم‌نهاد با یکدیگر فرق دارد.

بود که کل این رقم به این سازمان اهداء شد. تأمین چنین بودجه‌های کلانی مستلزم آن است که سازمان‌های مردم‌نهاد تلاش فراوانی در خصوص جمع‌آوری اعانه از خود نشان دهند. بخش اعظمی از بودجه سازمان‌های مردم‌نهاد از محل حق عضویت در سازمان، فروش محصولات (تجاری) کالا و خدمات، کمک‌های مالی اعطاء شده توسط مؤسسات بین‌المللی یا دولت‌ها و کمک‌های مردمی تأمین می‌شود. هدایای اتحادیه اروپا که بسیار زیاد اعطاء می‌شود، نیز می‌تواند تأمین‌کننده بودجه سازمان‌های مردم‌نهاد باشد. اگرچه اصطلاح "سازمان‌های مردم‌نهاد" تلویحاً بیانگر استقلال این سازمان‌ها از دولت است، برخی از آنان به منظور تأمین بودجه مورد نظرشان وابستگی شدیدی به دولت دارند. یک چهارم از درآمد ۱۶۲ میلیون دلاری مؤسسه خیریه آکسفام در سال ۱۹۹۸ از محل کمک‌های دولت بریتانیا و اتحادیه اروپا تأمین شد.

وضعیت قانونی

بر اساس قوانین بین‌المللی سازمان‌های مردم‌نهاد مانند دولت‌ها اشخاص حقوقی نیستند. البته صلیب سرخ جهانی مستثنای از این قاعده است و به موجب قوانین بین‌المللی شخص حقوقی تلقی می‌شود؛ چرا که این سازمان بر اساس کنوانسیون ژنو تشکیل شده است.

منتقدان زیادی چنین اظهارنظر کرده‌اند که هر چند سازمان‌های مردم‌نهاد قصد و نیت خوبی داشته‌اند، اما نتایجی که آنها به دست می‌دهند مخرب و ضدحکومتی است. آنها در مقام انتقاد می‌گویند امپریالیسم و سازمان‌های مردم‌نهاد ارتباط وثیق و نزدیکی با یکدیگر دارند. برای مثال، انجمن استعمارگری آمریکا یکی از اولین سازمان‌های مردم‌نهاد اولیه بوده است. نمونه‌های بارز دیگری را می‌توان نام برد؛ از قبیل مبلغان مذهبی مسیحی در سراسر قاره آمریکا، آسیا و آفریقا که در دوران استعمارگری فعال بودند. این سخن نیز گفته شده است که سازمان‌های غیر مردم‌نهادی از این دست، قصد و نیت خوبی داشته‌اند، اما نتایج کار آنها امپریالیستی از آب درآمده است.

تشکل‌های مردم‌نهاد در ایران

در ایران به آن سازمان مردم‌نهاد (به اختصار: **سمن**) یا **تشکل غیردولتی** می‌گویند که به نظر می‌رسد با توجه به بافت حکومت در ایران،

که "دولت" بخشی از قوای حاکم می‌باشد، بهتر است از معادل سازمان غیرحکومتی استفاده شود.

سازمان‌های مردم‌نهاد، اساساً با تأکید بر سه اصل داوطلبانه، غیرانتفاعی و غیرسیاسی تشکیل و تأسیس می‌شوند. بودجه سازمان‌های مردم‌نهاد از راه‌های ذیل تأمین می‌شود:

- کمک و هدایای مردمی؛
- وقف؛
- کمک‌های مالی از سازمان‌های دولتی و غیردولتی؛
- کمک‌های مالی از سازمان‌های بین‌المللی (با رعایت مقررات مربوطه)؛
- وجوه حاصل از فعالیت‌های سازمان و انجام پروژه در چارچوب اهداف و اساسنامه و آیین‌نامه سازمان؛
- حق عضویت در سازمان.

بدیهی است هر مؤسسه یا بنیاد غیردولتی با توجه به نیاز اعضای خود، موضوع فعالیت مشخصی را پی می‌گیرد موضوع‌هایی مانند: دین، آموزش، بهداشت، محیط زیست، اشتغال، فرهنگ، هنر، جوانان، کودکان، زنان، سالمندان و یا موضوع‌های تخصصی و علمی.

به عقیده بعضی از صاحب‌نظران، تشکل‌های مردم‌نهاد به چندین دلیل ممکن است شکل بگیرند که مهم‌ترین آنها:

- اهداف انسان‌دوستانه؛
 - احساس نیاز یا تجربه شخصی در برخورد با معضلات اجتماعی؛
 - دستورات و سفارشات بزرگان در نیکوکاری و حرکت‌های انسان‌دوستانه.
- تشکل‌های غیردولتی برای ادامه فعالیت خود نیازمند ویژگی‌هایی هستند که ضامن بقاء و موفقیت آنهاست که می‌توان به رئوس آن اشاره کرد:
- خودجوشی و نیاز طبیعی، اهداف مشترک اعضا، قانونمندی، برنامه و فعالیت مدون، مشارکت و جلب مشارکت (عضوپذیری) و استقلال.

سابقه تشکل‌های مردم‌نهاد در ایران

مساجد، تکایا، هیئت‌های مذهبی و قهوه‌خانه‌ها را نهادهای غیردولتی سنتی قدیمی می‌دانند و پس از آن صندوق‌های قرض‌الحسنه، خیریه‌ها، انجمن‌های اسلامی و حتی دوره‌های فارغ‌التحصیلی در دوران بعدتر و سپس اتحادیه‌ها، اصناف و نظام‌های صنفی و مهندسی و... شکل‌های جدیدتر نهادهای مدنی هستند که البته رفته‌رفته باید از دست مدیران نیمه‌دولتی خارج شوند.

تشکل‌ها و قوانین مربوطه

آیین‌نامه تأسیس و فعالیت سازمان‌های غیردولتی مورخه ۸۴/۳/۲۹ در آخرین روزهای دولت سید محمد خاتمی، بنا به پیشنهاد مورخه ۸۳/۵/۸ وزارت اطلاعات و به استناد اصل ۱۳۸ قانون اساسی تصویب و اجرایی شد. عناوینی چون "جمعیت"، "انجمن"، "کانون"، "مرکز"، "گروه"، "مجمع"، "خانه"، "مؤسسه" می‌توانند به جای واژه "سازمان" و تشکل‌های غیردولتی به کار گرفته شوند. تشکل‌ها می‌توانند با موضوع فعالیت و اهداف مشترک با رعایت آیین‌نامه مذکور به صورت شبکه درآیند و یا به عضویت سازمان‌های بین‌المللی درآیند. شبکه‌ها یا حتی تشکل‌های فعال در راستای تحقق خواسته‌های مشروع اعضای خود بسته به اعتبار و صلاحیت خود و گسترش فعالیت و تعامل آنها با دیگر تشکل‌ها (کار جمعی تشکل‌ها) قابلیت‌های قانونی بسیار دارند؛ از انتشار نشریه و برگزاری تجمع و گردهمایی تا تصمیم‌سازی و مشارکت در تصمیم‌گیری‌های دولتی و حتی اعطای طرح و لوایح به دولت یا مجلس و حتی تقاضای اصلاح در قوانین موضوعه کشور.

پی‌نوشت:.....

- 1- Non Governmental Organization
- 2- Private Voluntary Organization
- 3- Private Development Organization

منبع: ویکیپدیا

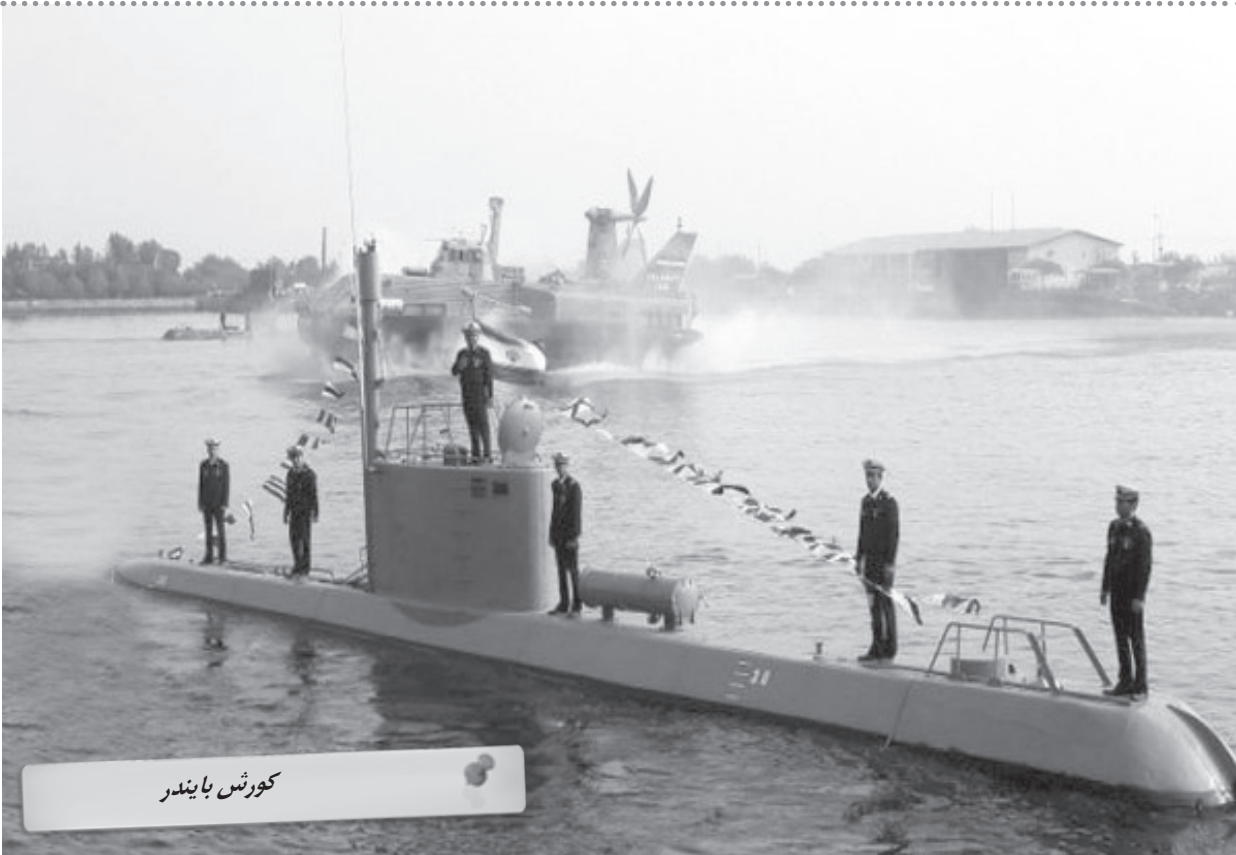
☐ سازمان‌های مردم‌نهاد برای رسیدن به اهداف مورد نظر خود نیاز به برقراری روابط سالم با دیگران دارند.

فهرست سازمان‌های مردم‌نهاد دریایی ایران

ردیف	نام سازمان	آدرس پایگاه اطلاع‌رسانی
۱	انجمن توسعه دریامحور	www.atdm.ir
۲	انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته	www.saoi.ir
۳	اتحادیه مالکان کشتی ایران	www.iranemka.ir
۴	انجمن صنفی کارگری دریانوردان تجاری ایران	www.iranianmariners.com
۵	کانون دریانوردان خبره	-
۶	انجمن مهندسی دریایی ایران	www.ianame.ir
۷	انجمن علوم و فنون دریایی ایران	www.ismst.ir
۸	جامعه ممیزی و بازرسی ایران	www.iccima.ir
۹	اتحادیه دانشگاه‌ها و مراکز پژوهشی ساحلی و دریایی	-
۱۰	انجمن متخصصان محیط زیست ایران	www.irsen.org
۱۱	انجمن صنفی سازندگان شناور، تجهیزات و سازه‌های دریایی ایران	-
۱۲	مؤسسه رده‌بندی ایرانیان	www.ics.org.ir
۱۳	انجمن سازندگان تجهیزات صنعتی ایران	www.satsa.ir
۱۴	انجمن شرکت‌های مهندسی و پیمانکاری نفت، گاز و پتروشیمی	www.irapec.com
۱۵	انجمن سازندگان تجهیزات صنعت نفت ایران	www.sipiem.com

ویژگی‌های محیط دریاها و اقیانوس‌ها

قدرت دریایی



کورش بایندر

نیروی جاذبه اجسام سماوی به ویژه ماه و سایر سیارگان موجب جزر و مد آب دریاها و اقیانوس‌ها می‌شود که نیروی حاصل از آن آب‌ها را به حرکت در می‌آورد و جریان آب دریاها و اقیانوس‌ها را به وجود می‌آورد. این جریان به صورت نیرویی بر ناوبری کشتی‌ها و ناوها تأثیر می‌گذارد و دریانوردی را پیچیده می‌کند.

عمق دریاها و اقیانوس‌ها نیز بر حرکت آب‌ها تأثیر می‌گذارد و موجب شدت و ضعف امواج و جریان‌ها می‌شود و مسیر جریان‌ها را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد.

ویژگی‌های سیاسی - نظامی

سابقه دریانوردی انسان به چندین هزار سال می‌رسد و ملت‌های دریانورد در طول تاریخ با انجام دریانوردی‌های متهورانانه موفق به کشف تمام آب‌ها و سرزمین‌های کره زمین شدند. از آنجا که به تدریج ملل زیادی دریانوردی را آغاز کردند، آب‌های دریاها و اقیانوس‌ها به صورت مناطق بین‌المللی درآمدند و به تدریج ضرورت یافت که برای این محیط بین‌المللی قوانینی وضع شود تا توسط آن از برخوردهای سیاسی ناخواسته جلوگیری شود و دریانوردان ملل مختلف با اتکاء به این قوانین بتوانند با یکدیگر ارتباط برقرار کنند، از بروز تصادفات جلوگیری کنند و بالاخره در شرایط ناشی از خطرات طبیعی دریا و یا خطرات دیگر، به یکدیگر کمک کنند.

از آنجا که تسلط بیشتر بر دریاها موجب دستیابی به سرزمین‌های جدید و

ویژگی‌های طبیعی

وقتی از دریاهای آزاد و اقیانوس‌ها صحبت می‌کنیم ضروری است که با ویژگی‌های آن آشنا شویم. درون آب‌های آزاد نیروی بالقوه عظیمی نهفته است که از بالاترین قدرت طبیعت سرچشمه می‌گیرد. این نیروی عظیم بالقوه به تغییرات طبیعی نظیر وزش باد، شروع توفان‌ها، زلزله، آتشفشان، سیل، حرکت اجسام سماوی و باران و بسیار عوامل طبیعی دیگر حساس است و واکنشی که نشان می‌دهد حرکت آب‌هاست و با آغاز این حرکت نیروی بالقوه مورد بحث به نیرویی بالفعل تبدیل می‌شود که می‌تواند زندگی انسان‌ها را چه آنهایی که دریانوردی می‌کنند چه آنها که در سواحل زندگی می‌کنند تحت تأثیر قرار دهد. همه‌ساله شاهد وقوع توفان‌های عظیم موسمی یا ناگهانی در نقاط مختلف جهان به ویژه در دریای کارائیب و اقیانوس‌هند هستیم و خسارتی را که این توفان‌ها بر جای می‌گذارند و بالغ بر میلیاردها دلار می‌شود تجربه می‌کنیم. این توفان‌ها کشتی‌هایی را که ناشیانه دریانوردی کنند غرق می‌کند و یا به آنها و کالایی که حمل می‌کنند خسارت وارد می‌سازد. وقتی وزش باد این توفان‌ها با سرعت‌های حدود ۲۰۰ کیلومتر در ساعت امواجی به ارتفاع بیش از ۱۰ متر ایجاد می‌کند، ناوها و کشتی‌های عظیم مانند پر کاهی در درون این امواج می‌غلطند و چه بسا نابود می‌شوند. این بادهای وقتی به ساحل می‌رسند، با خود آب دریا را بالا آورده و در ساحل نزدیک سیل ایجاد می‌کنند و سرعت و توان آنها خانه‌ها و شهرها را ویران می‌کند و جان انسان‌ها را به مخاطره می‌اندازد.

■ در حالی که در جنگ‌های زمینی، نیروهای زمینی بیشتر متکی به آتش خود و استفاده از عوارض زمین برای پوشش و استتار هستند، سلاح اصلی آفندی و پدافندی یک نیروی دریایی پیشرفته هواپیمای جنگی است و همان‌طور که در جنگ‌های سرزمینی نیروی هوایی خودی باید برتری هوایی خودی را کسب و آسمان‌های بالای جبهه و نقاط حساس و حیاتی را از لوٲ وجود دشمن پاک نگهدارد، همین کار در آسمان بالای سر نیروی دریایی خودی اهمیت بسیار بیشتری دارد، چرا که نیروی دریایی با سرعت نسبتاً کمی که دارد و با فقدان عوارضی نظیر آنچه در زمین هست، نمی‌تواند از دید دشمن مخفی بماند و در مقابل حملات هوایی دشمن چنانچه پوشش مطلوب هوایی را نداشته باشند بسیار آسیب‌پذیر است. از این رو نیروهای دریایی معتبر جهان هواپیماهای خود را در ناوهای خود جا داده و با استفاده از ناوهای هواپیمابر که هر یک مقدرات یک پایگاه هوایی متحرک را دارا هستند، از قدرت هوایی برخوردار می‌شوند.

ویژگی‌های اقتصادی

یک کشتی تجاری ۲۰ هزار تنی مساوی ۱۵۰۰ کامیون جاده‌ای و حدود ۱۷۰ واگن راه‌آهن بار حمل می‌کند. امروزه کشتی‌های باری تا حدود ۹۰ هزار تن به کار گرفته شده‌اند و برای حمل نفت خام، کشتی‌های نفتکش عظیم از ۲۰۰ هزار تن تا ۴۵۰ هزار تن به کار می‌روند و در حمل فرآورده‌های نفتی

بکر گردید و منابع جدیدی کشف شد و از طریق دریا به وطن اصلی حمل و مورد استفاده قرار گرفت و بالاخره استفاده از منابع خود دریا نظیر ماهیگیری نیز ضرورت یافت، دریانوردی وسیله‌ای برای افزایش قدرت ملی شد و بعد اقتصادی استفاده از دریاها موجب ایجاد بعد سیاسی دریاها شد. دریاها به تدریج تبدیل به میادین قدرت‌نمایی و کشمکش‌ها شدند و برای تسلط و کنترل بر آنها ناوهای جنگی ساخته شدند و جنگ‌های دریایی بسیاری به وقوع پیوست و این حوادث نیز خود منجر به تدوین قوانین بین‌المللی بیشتر شد؛ زیرا محیط دریا محیطی بین‌المللی بود و اگر دو قدرت دریایی با یکدیگر در حال جنگ می‌شدند، جنگ آنها بر دریانوردی سایر ملل بی‌طرف نیز تأثیر می‌گذاشت.

مللی که سرزمین‌شان به دریاهای آزاد متصل بود زودتر با آن آشنا شدند و برای دستیابی به قدرت بیشتر یا تهیه احتیاجات خود، بیش از سایر ملل به دریا و دریانوردی متکی شدند. این ملل که به ملل دریایی^۱ معروف شدند با ایجاد نیروهای دریایی در قرون ۱۷ و ۱۸ به اقصی نقاط جهان دریانوردی کردند و بر سر کسب قدرت بیشتر و دستیابی به سرزمین‌های بیشتر و غنی‌تر با یکدیگر به رقابت پرداختند. معروف‌ترین این ملل انگلیسی‌ها، فرانسوی‌ها، پرتغالی‌ها، اسپانیایی‌ها و اسکاندیناویایی‌ها بودند. به تدریج سرزمین‌های آفریقای و آمریکایی بین این ملل تقسیم شدند و انگلیسی‌ها با تمرکز بر قدرت دریایی خود امپراتوری بریتانیا را برپا ساختند و در این راستا ملاحظه می‌کنیم که برای حفظ امپراتوری و خطوط مواصلاتی آن به تدریج بر تمام آب‌راه‌های مهم دریاهای و اقیانوس‌ها نظیر تنگه جبل الطارق، کانال سوئز، باب‌المندب، تنگه مالاکا، دماغه امید نیک، خلیج فارس، جزیره هنگ‌کنگ، استرالیا و زلاندنو تسلط یافتند.

جنگ‌های جهانی اول و دوم و ظهور فناوری‌های جدید از جمله ساخت و استفاده از زیردریایی محیط دریایی را دگرگون ساخت و بر ویژگی‌های سیاسی — نظامی آن افزود و با ظهور قدرت هسته‌ای استفاده از دریاها ابعاد گسترده‌تری یافت.

به طور کلی می‌توان ویژگی‌های سیاسی — نظامی آب‌های آزاد دریاها و اقیانوس‌ها را به شرح زیر بیان کرد:

■ جنگ و کشمکش‌های دریایی بر خلاف جنگ‌های زمینی در یک محیط بین‌المللی صورت می‌پذیرد و علاوه بر طرفین مخاصمه و هم‌پیمانان، ملل بی‌طرفی نیز در این محیط دریانوردی می‌کنند و برای خود حقوقی قائل هستند. ■ جنگ و کشمکش‌های دریایی برخلاف جنگ‌های زمینی کمتر بر زندگانی غیرنظامیان تأثیر می‌گذارد، در حالی که کشتی‌های تجاری طرفین مخاصمه و هم‌پیمانان ارزنده‌ترین هدف‌های نظامی را تشکیل می‌دهند و از این طریق بر زندگی ملوانان غیرنظامی آنان تأثیر می‌گذارند.

■ از آنجا که جنگ در دریاهای آزاد بر شهرها و جمعیت آنها تأثیر ناچیزی می‌گذارد و با توجه به مسائل زیست‌محیطی دیگر، احتمال وقوع یک جنگ هسته‌ای در دریا بین دو یا چند قدرت هسته‌ای بیشتر از زمین است و حتی می‌توان گفت دریاها محل مناسبی برای محدود نگهداشتن جنگ‌های متعارفی نیز می‌باشند.

■ در حالی که در جنگ‌های زمینی خط تماس با دشمن و لبه جلویی منطقه نبرد (لجمن) معلوم و مشخص است، در جنگ‌های دریایی سمت تماس با دشمن به ندرت معلوم است و تهدید هوایی، سطحی و زیرسطحی از ۳۶۰ درجه مورد انتظار است و گاهی این تهدیدات به طور توأم و از جهات متفاوت یکی از طرفین مخاصمه را مورد تعرض قرار می‌دهند.

■ در حالی که در جنگ‌های زمینی وضعیت جوی تأثیرگذار است میزان تأثیرگذاری آن بر جنگ‌های دریایی چندین برابر است، زیرا محیط سیال دریاها و اقیانوس‌ها و توفان‌پذیری آنها بر ناوها و کشتی‌ها و کارایی پرسنل آنها اثر می‌گذارد و به ویژه چنانچه ناوها از نوع کوچک باشند عملاً در دریاهای توفانی دچار خطر و دشواری می‌شوند و نمی‌توانند مأموریت‌های نظامی خود را به مرحله اجرا گذارند.

□ ملت‌های دریانورد در طول تاریخ با انجام دریانوردی‌های متهورانه موفق به کشف تمام آب‌ها و سرزمین‌های کره زمین شدند.

□ انگلیسی‌ها با تمرکز بر قدرت دریایی خود امپراتوری بریتانیا را برپا ساختند.



کشتی‌های ۲۵ تا ۸۰ هزار تن مطرح هستند. افزایش جمعیت جهان که نیازمند افزایش تولیدات است و افزایش تولیدات که خود وابسته به حمل‌ونقل مواد خام نظیر نفت، گاز، سنگ آهن و سایر فلزات استراتژیک از کشورهای صادرکننده به کشورهای تولیدکننده است همگی به حمل‌ونقل دریایی محتاج می‌باشند و این حجم عظیم را به هیچ وجه نمی‌توان از طریق راه‌های زمینی جابه‌جا کرد. حمل‌ونقل دریایی فرآورده‌های کشاورزی نظیر گندم، جو، حبوبات و گوشت تازه یا منجمد نیز به همان میزان اهمیت دارند و بالاخره تولیدات کشورها نیز مانند مواد خام باید به بازارهای فروش حمل شوند و حمل این کالاها به کشتی‌های باری عمومی یا قله‌بر نیازمند هستند. بنابراین گردش اقتصاد جهانی وابستگی مطلق به حمل‌ونقل دریایی توسط ناوگان بازرگانی جهان دارد و ناوگان بازرگانی نیز در موقع جنگ باید توسط نیروی دریایی خودی مشایعت و حفاظت شوند. ویژگی اقتصادی دیگری که در آب‌های دریا می‌توان جستجو کرد، دستیابی به منابعی است که در درون آب‌ها، بستر دریاها و زیر بستر دریاها وجود دارند و اینها عبارتند از ماهی‌ها، میگوها، صدف‌ها، مروارید و بالاخره معادن زیر بستر از جمله نفت و گاز و اینها نیز همگی نیازمند به بهره‌گیری از شناورهای ویژه خود هستند؛ مثلاً کشتی ماهیگیری، کشتی میگوگیری، کشتی صیادی، سکوهاهی شناور حفر چاه در دریا برای نفت و گاز. وقتی کار به اینجا می‌رسد اینها نیز همگی نیازمند امنیت علیه جمیع تهدیدات سطحی، هوایی، زیرسطحی و تهدید عملیات غیرمنظم هستند.

نیازهای بین‌المللی

اینک که این ویژگی‌ها را شناختیم باید بدانیم که به طور روزمره کلیه ویژگی‌های مذکور در دریاها و اقیانوس‌های جهان به نحو ترکیب شده‌ای در جریان هستند و بر یکدیگر اثر می‌گذارند و واکنش نشان می‌دهند، از این رو به خاطر کنترل این ویژگی‌ها و ترکیب آنها، دریاها و اقیانوس‌ها نیز مانند یک کشور وسیع باید دارای قوانین و آیین‌نامه‌هایی باشند که این قوانین و آیین‌نامه تحت عنوان کنوانسیون‌های (مقاوله‌نامه‌های) بین‌المللی زیر نظارت سازمان ملل متحد و سازمان بین‌المللی دریانوردی^۲ تدوین می‌شوند. مهم‌ترین این مقاوله‌نامه‌ها که در اکثریت آنها دولت جمهوری اسلامی ایران نیز عضویت دارد به شرح زیر نام برده می‌شود:

- مقاوله‌نامه سازمان ملل متحد در مورد حقوق دریاها (۱۹۸۲)

The United Nations Convention on the Law of the Sea

بسیاری از ملل دریایی جهان نسبت به این مقاوله‌نامه نظر خوبی ندارند و حتی آمریکا، ونزوئلا، ترکیه، اریتره، پرو، سوریه، تیمور و ازبکستان به آن رأی مخالف داده‌اند، با این همه تاکنون ۱۶۳ کشور از جمله کشورهای اتحادیه اروپا به آن پیوسته و آن را تصویب کرده‌اند.

- چهار مقاوله‌نامه مربوط به قانون دریاها که این قانون قبل از مقاوله‌نامه مورد اشاره در بند بالا قانون حاکم بین‌المللی بوده و هنوز هم اکثر ملل دریانورد از آن تبعیت می‌کنند. چهار مقاوله‌نامه مزبور که در ۱۹۵۸ در ژنو تدوین شدند به "مقاوله‌نامه‌های ژنو در مورد حقوق دریا" یا Geneva Conventions on the Law of the Sea معروف هستند و هر یک برای موضوع خاصی تدوین شده‌اند مثلاً یکی از آنها در مورد "دریاهای آزاد" دیگری در مورد "دریاهای سرزمینی و مناطق مجاور آن" سومی در مورد "فلات قاره" و چهارمی به مورد "ماهگیری و حفظ منابع زیست" می‌پردازد.

- مقاوله‌نامه بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها (۱۹۶۹)؛

- مقاوله‌نامه بین‌المللی خط بارگیری (خط شاهین) کشتی‌ها (۱۹۶۶)؛

□ گردش اقتصاد جهانی وابستگی مطلق به حمل‌ونقل دریایی توسط ناوگان بازرگانی جهان دارد و ناوگان بازرگانی نیز در موقع جنگ باید توسط نیروی دریایی خودی مشایعت و حفاظت شوند.

□ با ظهور قدرت هسته‌ای استفاده از دریاها ابعاد گسترده‌تری یافت.



- ایجاد یک نیروی دریایی قدرتمند؛
- داشتن پایگاه‌های دریایی داخل کشور و در ماوراء بحار؛
- برخورداری از ناوگان تجاری عظیم؛
- واقع شدن کشور در یک منطقه استراتژیکی که از مرزهای امن برخوردار و در عین حال به یک یا تعداد بیشتری از آب‌های آزاد جهان دسترسی داشته باشد؛
- داشتن مردمی که علاقمند به دریانوردی بوده و مضافاً استعداد تجارت داشته باشند.

ملاحظه می‌کنیم که مللی مانند آمریکا، انگلیس، ژاپن از اواخر قرن نوزدهم و سال‌های اولیه قرن بیستم با پیروی از شرایط ماهان بر قدرت جهانی افزودند و استراتژی دریایی ماهان در هر دو جنگ جهانی به ویژه جنگ جهانی دوم از استراتژی‌های مسلط متفقین و آلمان بود. داشتن نیروی دریایی پر قدرت به متفقین اجازه داد که در هر کجا که بخواهند با اجرای عملیات آبی - خاکی نیرو پیاده کنند و اعطای آن‌ها در دریا داشتند بالاخره منجر به پیروزی‌های نهایی شد. با این همه پیروزی قطعی در جنگ جهانی دوم با انفجار دو بمب هسته‌ای که توسط نیروی هوایی آمریکا بر هیروشیما و ناگازاکی افکنده شد، به پایان رسید و ظهور قدرت هسته‌ای این انگار را به وجود آورد که دوران قدرت دریایی به سر رسیده و تسلط و برتری تنها از طریق کاربرد قدرت هسته‌ای از طریق آسمان میسر است. آمریکا بلافاصله نیروی هوایی استراتژیک خود را تقویت کرد و از نیروهای زمینی و دریایی خود کاست، لیکن با آغاز پیشروی همه‌جانبه کمونیسم بین‌المللی در اروپای شرقی، ایران و خاور دور و به ویژه جنگ کره به زودی متوجه شد که استفاده از قدرت هسته‌ای در تمام پهنه طیف مخاصمات عملی نیست و در بسیاری از مناقشات جهانی هنوز به نیروهای متعارفی و خصوصاً قدرت دریایی نیاز مبرم وجود دارد. دستیابی شوروی سابق به قدرت هسته‌ای این برداشت تازه را تقویت کرد و هر دو ابرقدرت ضمن افزودن به انبار تسلیحات هسته‌ای خود، نیروهای متعارفی خود را بیش از گذشته تقویت کردند و شوروی سابق برای اولین بار نیروی دریایی عظیمی را ایجاد کرد که مسلماً اگر اولین قدرت دریایی جهان نبود مقام دوم را به خوبی احراز می‌کرد و با این اقدام سیاست بازدارندگی هسته‌ای استراتژی ضربه دوم را وارد استراتژی‌های نظامی دو ابرقدرت کرد و برای اطمینان از توانایی اجرای ضربه دوم زیر دریایی‌های هسته‌ای استراتژیکی ساخته شدند و مجهز به موشک‌های قاره‌پیما با پیکان هسته‌ای گردیدند. این خود تأسی به استراتژی دریایی را یک بار دیگر سرعت بخشید و کشورهای اصلی پیمان ناتو مانند انگلیس و فرانسه را نیز دربر گرفت و این دو کشور نیز موشک‌های هسته‌ای را برای اطمینان از توانایی اجرای ضربه دوم به روی زیر دریایی‌های خود بردند.

انگلیس با برخورداری از قدرت دریایی درجه دوم خود توانست در جنگ مالویناس (فالکلند) با آرژانتین به پیروزی دست یابد و این پیروزی تنها به سبب قدرت دریایی برتر انگلیس از طریق بستن خطوط مواصلاتی آرژانتین به جزایر مالویناس میسر شد. با این همه ملاحظه می‌کنیم که ضایعات و تلفات نیروی دریایی انگلیس به سبب کاربرد موشک‌های هوا به سطح آگزوسه توسط آرژانتینی‌ها کم نبود و این به سبب فقدان ناو هواپیما بر مدرن در نیروهای اعزامی انگلیس بود. نیروی دریایی انگلیس برای پشتیبانی هوایی خود تنها به یک ناو هواپیما بر نسبتاً کوچک که هواپیماهای عمودپرواز هارپر را در اختیار داشت، متکی بود و این هواپیماها نمی‌توانستند پوشش هوایی مطلوب و وسیع را برای نیروی دریایی انگلیس تأمین کنند.

پی‌نوشت:.....

1- Maritime Nations

2- International Maritime Organization (IMO)

- مقاله‌نامه بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (۱۹۷۴) و پروتکل ۱۹۷۸ منضم به آن؛
- مقاله‌نامه بین‌المللی جلوگیری از آلودگی دریاها (۱۹۷۳) و پروتکل ۱۹۷۸ منضم به آن؛
- مقاله‌نامه بین‌المللی تأسیس صندوق بین‌المللی جبران خسارت ناشی از آلودگی نفت (۱۹۷۱)؛
- مقاله‌نامه بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (۱۹۷۲)؛
- مقاله‌نامه بین‌المللی مسئولیت مدنی برای جبران خسارت ناشی از آلودگی نفتی (۱۹۶۹)؛
- مقاله‌نامه بین‌المللی مداخله در دریاهای آزاد (۱۹۶۹)؛
- مقاله‌نامه بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهی‌نامه و نگهداری دریانوردان (۱۹۷۸) به نحوی که در ۱۹۹۵ اصلاح شد و تجدید نظر کاملی که در سال ۲۰۱۱ موجب تجدید کامل آن شده است.

قدرت دریایی

با توجه به نکات پیش گفته بعضی از متفکرین قدرت دریایی را به سه عامل زیر وابسته دانسته‌اند:

- الف) عامل قدرت - برخورداری از قدرت تعرضی در سطح دریا، زیر سطح و آسمان و نفوذ به زمین از راه دریا؛
 - ب) عامل امنیت - در اختیار داشتن بنادر خوب و امن و پایگاه‌های دریایی؛
 - ج) عامل تحرک - داشتن نیروی انسانی متبحر، داشتن کارخانجات کشتی‌سازی و تعمیراتی، داشتن ناوگان تجاری مستقل.
- آلفرد تیر ماهان مشهورترین طرفدار قدرت دریایی و استراتژی استفاده از قدرت دریایی است. کتاب او به نام "نفوذ قدرت دریایی در سال‌های ۱۷۹۳-۱۶۶۰" کتابی است مشهور که در بدو انتشار توسط کلیه حکومت‌های بزرگ جهان مورد مطالعه و ارزیابی قرار گرفت و سیاست‌های امپریالیستی آلمان و ژاپن را شکل داد. این کتاب بر موضع بریتانیا که علت عظمت آن گسترش و پهنای امپراتوریش بود، صحنه‌گذار و آمریکا را که در ۱۸۶۰ دریاها را ترک و گوشه‌انزوا گزیده بود مجدداً به دریاها و اقیانوس‌های جهان برگرداند.

ماهان دستیابی به قدرت دریایی لازم را به عوامل زیر وابسته می‌داند:

- منطقه جغرافیای کشور؛
 - آب‌وهوا و وجود مواد اولیه و تطابق طبیعی و فیزیکی؛
 - وسعت کشور؛
 - جمعیت کشور؛
 - خصوصیات اجتماعی و فرهنگی مردم؛
 - خصوصیات حکومت شامل خصوصیات نهادهای بنیادی کشور.
- ماهان اجرای استراتژی دریایی را منوط به ایجاد شرایط اساسی زیر کرده است:



ایران و بنادر نسل سوم

واقعیت یا رؤیا

محمد علی یوسفی

شعارهای دریامحور شنیده‌ایم که همگی در آن خواستار توسعه این بخش شده‌اند، اما در عمل شعارها به یک راه رفته‌اند و واقعیت‌ها به راهی دیگر. در همین حال کارشناسان حوزه دریایی معتقدند که برای دستیابی به اهداف در این حوزه باید مسئولان امر با تغییر نگرش و گسترش دیدگاه‌های خود مسئله توسعه بخش دریایی را به عنوان یکی از بخش‌های مهم به خوبی در سند چشم‌انداز وارد کنند.

هم‌اکنون سهم کشور ما از عملیات کانتینری در جهان کمتر از ۰/۵ درصد برآورد می‌شود که بسیار ناچیز است. این نشانه بارزی از جایگاه نامطلوب بنادر ما در جهان و منطقه است. اما به دلیل موقعیت ژئواستراتژیک ایران، در صورت اجرای کامل و بی‌نقص برنامه‌های توسعه در بنادر کشور این امکان وجود دارد تا بنادر ما در جایگاه مطلوبی واقع شوند.

هزینه بالای صادرات و واردات به ازای هر واحد کانتینر و کیفیت پایین زیرساخت‌ها، گمرکات و رویه‌های مرزی نسبت به بنادر منطقه باعث شده که بنادر ما به هیچ وجه آمادگی رقابت با بنادر جهان را نداشته باشند. بر همین اساس به نظر می‌رسد ارتقای این بنادر به بنادر نسل سوم به سادگی قابل دسترس نباشد.

بنادر ایران در جهان چه جایگاهی دارند؟

۱۱ بندر در جنوب و شمال کشور شامل بنادر امام خمینی، بوشهر، چابهار،

گسترش روزافزون تجارت جهانی در دهه ۱۹۸۰ میلادی سبب اقبال هر چه بیشتر به حمل‌ونقل کانتینری به عنوان تازه‌ترین و بهینه‌ترین روش حمل‌ونقل شد. هم‌زمان دانش حمل‌ونقل چندوجهی که همراه با رشد کانتینر مورد توجه قرار گرفته بود سبب شد تا بنادر نسل سوم به عنوان یک راه‌حل در جهت کاهش هزینه زمان و پول مطرح شود.

یکی از اهداف مهم بنادر نسل سوم کاهش قیمت تمام شده کالا است. براساس این روش به جای تولید کالا در سرزمین اصلی مراکز تولیدی به داخل بنادر انتقال داده شده و فرایند تولید تا صادرات در همان بندر صورت می‌گیرد. عدم پرداخت هزینه‌های گمرکی در بنادر نسل سوم سبب می‌شود تا این بنادر در افزایش تولید و صادرات کشور نقش پررنگی بازی کنند.

در ایران نیز بنادر امام‌خمینی و شهیدرجایی (بندرعباس) به عنوان بنادر اصلی کشور بر اساس طرح جامع بنادر بازرگانی کشور تا سال ۱۳۹۴ به بنادر نسل سوم تبدیل می‌شوند. بندر امیرآباد در شمال کشور نیز یکی از بنداری است که در برنامه تبدیل شدن به بندر نسل سوم قرار دارد. اما به نظر می‌رسد با تأخیرها و عقب ماندگی‌هایی که هم‌اکنون در اجرای طرح‌های توسعه در بنادر شمال و جنوبی شاهد آن هستیم تبدیل بنادر کشور به بنادر نسل سوم آن هم تا سه سال دیگر بیشتر رؤیایی دور از دسترس است.

در طول چند سال گذشته مرز آبی ۳۰۰۰ کیلومتری کشور سبب شده تا مسئولان و فعالان حوزه بندر و دریا هر چه بیشتر به توسعه این حوزه توجه نشان دهند. در این دوران بارها از زبان این مسئولان و متولیان امر،

شهیدرجایی، لنگه، باهنر، آبادان و خرمشهر در جنوب و بنادر انزلی، نوشهر و امیرآباد در شمال مجموعه مهم‌ترین بنادر کشور را تشکیل می‌دهد. براساس برنامه‌های پنج ساله توسعه حجم عملیات بنادر تجاری کشور باید تا سه سال دیگر به ۱۶۰ میلیون تن افزایش یابد که از مجموع این عملیات ۴۷ درصد باید در حوزه کانتینر باشد.

بنادر کشور ما هم‌اکنون در حال گذر از بنادر نسل اول به بنادر نسل دوم هستند. در همین حال انتظار این است که این بنادر به زودی به بنادر نسل سوم تبدیل شوند. در حالی که انتقال به نسل سوم نیاز به تصمیمات و برنامه‌ریزی کلان اقتصادی دارد که مسئولان بندری به تنهایی در مورد آن نمی‌توانند تصمیم‌گیری کنند. برخی از بنادر هدف نیز به لحاظ جغرافیایی شرایط تبدیل شدن به بندر نسل سوم را ندارند.

در سال‌های اخیر در حوزه سخت‌افزاری، تجهیزات و ساخت اسکله‌ها و همچنین واگذاری امور بندری به بخش خصوصی و انتقال به بنادر نسل دوم گام‌های بسیار خوبی برداشته شده است. امروزه مدیران بنادر ما همچنان دغدغه افزایش حجم عملیات تخلیه و بارگیری را دارند که متعلق به دوران بنادر نسل یک یا بنادر سنتی است.

این در حالی است که بنادر نسل یک بر خلاف بنادر نسل‌های بعدی تنها نقش بارانداز صرف را ایفاء می‌کردند. این بنادر قادر به تأمین هزینه‌های خود نبوده و زیان‌ده بودند. بر این اساس دولت‌ها مجبور بودند برای حفظ فرآیند تخلیه و بارگیری کالا به بنادر سوبسید بدهند. اما این وضعیت با ایجاد بنادر نسل دوم مابین سال‌های ۱۹۶۰ تا ۱۹۸۰ تغییر کرد تا بندر از یک محل هزینه‌بر به یک مرکز سودآور تبدیل شود.

بنادر نسل سوم را بشناسیم

همان‌طور که در آغاز گفته شد جرقه بنادر نسل سوم هم‌زمان با توسعه حمل‌ونقل کانتینری و ظهور حمل‌ونقل چندوجهی زده شد. بنادر نسل سوم بر خلاف اسلاف خود تنها محل خدمات کالایی نیستند؛ بلکه مستقیماً به بازار کالا تبدیل شده‌اند. وجه تمایز این بنادر با بنادر نسل دوم تقویت کارکردهای بازرگانی در کنار کارکردهای خدماتی و صنعتی است. فناوری اطلاعات و روش‌های بازرگانی الکترونیکی در این بنادر به طور وسیع مورد استفاده قرار گرفت و بنادر از قدرت اشتغال‌زایی و ایجاد ارزش افزوده بسیار بیشتری برخوردار شدند.

در بنادر نسل سوم موقعیت جغرافیایی مهم نیست و هر جا که تولیدکننده احساس کند باید کالایش جابه‌جا شود بدون توجه به ملاحظات و محدودیت‌هایی که در حال حاضر در بنادر کشور وجود دارند، می‌تواند از راه این بنادر کالای خود را جابه‌جا کند.

در اراضی پشتیبانی بنادر نسل سوم، صنایعی مانند کشتی‌سازی، سوخت‌رسانی به کشتی‌ها، کارخانجات تأمین آذوقه دریانوردان و... که به نحوی با بندر مرتبط است، احداث می‌شوند. با توجه به اینکه هر نسل نیازمند ملزومات خاص خود بسته به نوع تحولات جهانی است، ویژگی بنادر نسل سوم این است که از قابلیت انطباق با تعهدات تجارت دریایی برخوردار هستند.

در همه نسل‌های بنادر مشخصات فیزیکی مورد نیاز از قبیل اسکله‌ها و باراندازها، تجهیزات مناسب طرح جامع الکترونیکی، استفاده از دوربین‌های مداربسته، سیستم کنترل ترافیک (VTS)، نیروی انسانی ماهر و... تقریباً یکسان بوده، اما از جمله الزامات بنادر نسل سوم که مقدمات آن در ایران نیز در حال فراهم شدن است می‌توان به ایجاد هماهنگی مناسب در لجستیک کالا اشاره کرد. به تأیید کارشناسان محدوده عملکردی بنادر نسل سوم یا نوین از بنادر و محدوده‌های همجوار به پس کرانه‌ها و مراکز توزیع داخلی گسترش یافته است.

منبع: سایت روزنامه دنیای اقتصاد

□ بنادر کشور ما هم‌اکنون در حال گذر از بنادر نسل اول به بنادر نسل دوم هستند. در همین حال انتظار این است که این بنادر به زودی به بنادر نسل سوم تبدیل شوند.

□ بنادر نسل سوم بر خلاف اسلاف خود تنها محل خدمات کالایی نیستند؛ بلکه مستقیماً به بازار کالا تبدیل شده‌اند.

□ تبدیل بنادر کشور به بنادر نسل سوم آن هم تا سه سال دیگر بیشتر رویایی دور از دسترس است.



روش‌های خصوصی‌سازی در بنادر؛ سازو کار حضور در عرصه اقتصاد جهانی



حیدر زارع
کارشناس مدیریت و بازرگانی دریا - گرایش بندر و کشتیرانی
دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر
hzport87@yahoo.com

انواع خصوصی‌سازی

خصوصی‌سازی جامع: در این روش یک شرکت جانشین مالک همه زمین‌ها و محیط آبی و همه تجهیزات داخل قلمرو بندر می‌شود. (به عبارتی فروش کامل بندر به شرکت خصوصی یا خصوصی - دولتی).

خصوصی‌سازی جزئی: تنها بخشی از تجهیزات و فعالیت‌های بندر عمومی به بخش خصوصی واگذار می‌شود. (مانند فروش اسکله‌های موجود، انتقال فعالیت‌های راهنمایی کشتی‌ها و یدک‌کشی به بخش خصوصی یا اعطای امتیاز توسط مقامات بندر به شرکت خصوصی برای ساختن و فعالیت یک پایانه تجهیزات خاصی از بندر).

خصوصی‌سازی کامل: مالکیت کامل تجهیزات یا سرویس‌ها به بخش خصوصی می‌باشد. (مانند مالکیت یک پایانه خاص یا تجهیزات انبار یا سرویس یدک‌کشی که کلاً به بخش خصوصی انتقال داده شود).

خصوصی‌سازی قسمتی: بخشی از امکانات بندر به بخش دولتی و بخشی دیگر به بخش خصوصی اجاره داده می‌شود. بخش دولتی و خصوصی به صورت کارا با یکدیگر همکاری می‌کنند.

موقعیت بنادر قبل از خصوصی‌سازی و آزادسازی

- بودجه‌های دولتی برای سرمایه‌گذاری بیشتر در ساخت زیرساخت‌ها استفاده

حمل‌ونقل دریایی برای تمامی فعالیت‌ها به بنادر وابسته است، گرچه بنادر به عنوان یک واسطه بین دریا و مدهای زمینی (راه‌آهن، جاده) فعالیت می‌کنند. بنابراین، برای داشتن سیستم حمل‌ونقل دریایی مؤثر، بنادر باید به صورت کارا فعالیت کنند. هدف اولیه یک بندر تأمین ترانزیت سریع و ایمن کالاها و مسافران از طریق امکانات آن می‌باشد، تا اینکه هزینه‌های عمومی مسافران (هزینه بلیت) و حمل‌کنندگان (تعرفه‌ها و زمان انبارداری) کاهش داده شوند. نقش دیگری که تعدادی از بنادر بزرگ ایفاء می‌کنند به عنوان هاب (مرکز) برای ارتباط و ترانس‌شیپمنت می‌باشد.

امروزه مشهودترین پدیده در صنعت بندر، خصوصی‌سازی آن است. عقیده پذیرفته شده در مورد بنادر این است که آنها رابط حیاتی در زنجیره تجارت جهانی هستند و در نتیجه اثربخشی بندر عامل مهمی در کسب مزایای رقابتی بین‌المللی برای یک کشور می‌باشد و افزایش مشارکت بخش خصوصی در مالکیت و عملیات پایانه‌های کانتینری کمکی به مقامات بندری برای بهبود اثربخشی فعالیت‌هاست.

تعریف خصوصی‌سازی

خصوصی‌سازی انتقال مالکیت تجهیزات از بخش عمومی به بخش خصوصی یا به کارگیری سرمایه خصوصی برای سرمایه‌گذاری در امکانات، تجهیزات و سیستم‌های بندر است.

(مانند تخلیه و بارگیری، انبارداری و...) را برای استفاده کنندگان بندر تهیه کند. برای مابقی خدمات مکمل (مانند اسکله و...) احتمالاً این موارد به وسیله اپراتور بندر یا اگر تقاضا به اندازه کافی زیاد باشد به وسیله رقابت در بین شرکت‌های مختلف تهیه می‌شوند.

در مورد بندر بزرگ‌تر (بنادر صاحب‌خانه^۲)، بهترین روش مشارکت بخش خصوصی در بیشتر خدمات بندر می‌باشد. در این بنادر زیرساخت‌ها به پایانه‌های جداگانه تقسیم می‌شوند و در داخل خود بندر رقابت ایجاد می‌شود.

خصوصی‌سازی و آزادسازی بنادر: تجربیات بین‌المللی

فرآیند خصوصی‌سازی و آزادسازی بنادر اصلی دنیا عموماً به وسیله اعطای امتیاز به بخش خصوصی برای مشارکت و در غیر این صورت به وسیله فروش تجهیزات بندر به بخش خصوصی می‌باشد. از طریق اعطای امتیاز، وظایف مقامات بندری کاهش می‌یابد و به پاسخگویی به هماهنگی فعالیت‌های انجام شده در بندر تغییر پیدا می‌کند، در نتیجه، بابت تجهیزات اجاره دریافت می‌کنند. چندین الگو از خصوصی‌سازی و آزادسازی صنعت بندر وجود دارد که به منطقه و موقعیت اولیه بندر بستگی دارد. در اروپا، این الگو به صورت افزایش مشارکت شرکت‌های خصوصی در تدارک خدمات بندر می‌باشد؛ اما در کل، زیرساخت‌ها توسط بخش عمومی اداره می‌شوند. در آمریکای لاتین بیشتر به صورت اعطای امتیاز برای ساختن امکانات جدید و نوسازی بنادر موجود می‌باشد. مدل سرمایه‌گذاری ترکیبی بخش خصوصی و عمومی در کشورهای این منطقه به سه دلیل موفق‌آمیز بوده است. اولاً، چون بیشتر دولت‌ها در بودجه‌شان دارای محدودیت هستند پس شدیداً به دنبال سرمایه برای سرمایه‌گذاری هستند. دوماً، رشد سریع اقتصادی باعث ایجاد ترافیک‌های جدیدی شده است که به امکانات جدید و خدمات مؤثرتر نیازمند است و سوماً، رقابت شدید باعث می‌شود تا بنادر امکاناتشان را بهبود بخشند.

نتیجه‌گیری

خصوصی‌سازی یکی از موضوع‌های مهم در مباحث اقتصادی بسیاری از کشورهای جهان است که علاقمند به بقاء و حضور مؤثر در صحنه اقتصاد بین‌المللی هستند. خصوصی‌سازی به رقابت بیشتر، افزایش حجم سرمایه‌گذاری و ایجاد موقعیت‌های مناسب‌تر در بازارهای بین‌المللی منجر می‌شود. همچنین بر بودجه و ذخایر ملی دولت‌ها تأثیر مثبت می‌گذارد و شکوفایی اقتصادی را در جنبه‌های مختلف به دنبال خواهد داشت. با توجه به اینکه کشور ما نیز مایل به بقاء و شکوفایی اقتصادی در عرصه منطقه‌ای و جهانی است باید با مطالعه همه‌جانبه موضوع خصوصی‌سازی را در سازمان‌ها و نهادهایی که قابلیت خصوصی شدن را دارند، پیاده کرد.

پی‌نوشت:

- 1- Port regulator
- 2- Port landowner
- 3- Port operator
- 4- Landlord port

□ برای داشتن سیستم حمل‌ونقل دریایی مؤثر، بنادر باید به صورت کارا فعالیت کنند.

می‌شود.

- مقامات بندری برای نگهداری و تعمیر زیرساخت‌ها سرمایه‌گذاری و هزینه می‌کنند.

- وجود نیروی کار زیاد.

- اثربخشی بندر از لحاظ تعرفه‌ها و زمان انتظار برای کشتی‌ها نسبتاً ضعیف می‌باشد.

عوامل کلیدی بنادر در خصوصی‌سازی

سه عنصر تنظیم‌کننده بندر^۱، مالک بندر^۲ و متصدی بندر^۳ ممکن است به صورت فردی یا جمعی خصوصی شوند. مدل‌های خصوصی‌سازی با توجه به عناصر بالا تعیین می‌شوند.

وظایف معمولی تنظیم‌کننده بندر شامل: حفظ منابع طبیعی، مدیریت ترافیک کشتی‌ها، اجرای قوانین و مقررات کاربردی، حفظ سرمایه‌های استفاده‌کنندگان بندر در برابر خطر امتیاز انحصاری می‌باشد. در کل، این وظایف به عنوان نقش‌های اولیه مقامات بندر در نظر گرفته می‌شوند. عامل دومی که ممکن است خصوصی شود زمین بندر است که اغلب بزرگ‌ترین مالک داخل بندر هستند. وظایف آنها شامل مدیریت و توسعه زمین بندر، انجام خطومشی بندر و توسعه استراتژی‌های بندر و تهیه زیرساخت‌های وابسته به هم مانند کانال‌ها می‌باشد. سومین عنصر، نقش عملیاتی است که در ارتباط با انتقال فیزیکی کالاها و مسافران بین دریا و زمین می‌باشد. البته امروزه فعالیت‌های انبارداری و بسته‌بندی نیز تحت این عنصر قرار گرفته‌اند.

مزایای خصوصی‌سازی

مقامات بندر:

- استقلال بیشتر از محدودیت‌های بخش عمومی، مخصوصاً از لحاظ مدیریت پرسنل، قیمت‌گذاری، بررسی بودجه و تأیید آن توسط مقامات بالاتر، موانع اجرایی و تهیه تجهیزات و سرویس‌ها؛
- افزایش توانایی در تعریف دقیق اهداف مالی؛
- افزایش جوابگویی در ارتباط با اهداف طراحی شده؛
- شفافیت بیشتر هزینه‌ها؛
- توزیع بهتر هزینه‌ها و عوارض بندری مخصوصاً در مورد خدمات بندری؛
- افزایش مسئولیت برای سرمایه‌گذار خصوصی به خاطر سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها.

متصدی ترمینال:

- پتانسیل بیشتر برای انجام فعالیت‌های متنوع؛
- جوابگویی کامل با توجه به رسیدن به اهداف مالی و عملیاتی طراحی شده؛
- شفافیت هزینه‌ها که باعث کنترل بهتر هزینه‌های تعرفه و سوبسیدها می‌شود.

مشتریان بندر:

کاهش قیمت سرویس‌های بندر، پاسخگویی سریع‌تر و مؤثرتر به سرویس‌های مورد نیاز استفاده‌کنندگان و ارائه خدمات با کیفیت مناسب به مشتریان.

اقتصاد ملی و جهانی:

- واکنش سریع‌تر در برابر تغییرات در بازار ساختارها و تقاضا؛
- پذیرش سریع‌تر تغییرات در فناوری‌های حمل‌ونقل دریایی و حمل‌ونقل اینترنتی.

دولت:

- کاهش مسئولیت سرمایه‌گذاری و امور اداری و اجرایی؛
- افزایش درآمد دولت به خاطر پرداخت مالیات توسط متصدیان خصوصی.

انتخاب روش خصوصی‌سازی

هنگام انتخاب بهترین شکل برای مشارکت دادن بخش خصوصی در خدمات سازمان بندر، باید به چند عامل از جمله اندازه بندر، شرایط اولیه و نوع خدمات توجه کرد. برای بنادر با تقاضای ناکافی با وجود چند پایانه، بهترین گزینه برای خصوصی‌سازی انتقال کلی بندر به بخش خصوصی است. اگر مساعد باشد، احتمالاً مالکیت بخش عمومی در زیرساخت‌ها حفظ می‌شود، اما بندر می‌تواند به وسیله یک اپراتور (متصدی) زیرساخت‌ها و خدمات جابه‌جایی بار

الزامات لجستیکی محموله‌های تجاری

جابه‌جایی محموله‌های موز



مهدی رستگاری
کارشناس و پژوهشگر لجستیک و عملیات بندری
mehdirastegary@gmail.com

توصیف کالا

موز یکی از کهن‌ترین گیاهان کشت شده در سطح جهان است. از نظر گیاه‌شناختی، این میوه در گروه میوه‌های "دانه‌دار" و متعلق به خانواده Musaceae است. هر چند خاستگاه ابتدایی این گیاه را باید در سرزمین‌های آسیای سرراغ گرفت؛ اما در جهان کنونی این گیاه در اکثر نواحی استوایی و نیمه‌استوایی کره زمین کاشت می‌شود.

گیاه موز در شمار گیاهان علفی است. به هم پیوستن برگ‌های این گیاه تولید نوعی غلاف ساقه‌ای می‌کند که به "ساقه کاذب" یا "تنه کاذب" مشهور است. از مرکز این غلاف است که دم-گل^۲ و سنبله میوه^۳ موز سر برآورده و رشد می‌کنند. سنبله گیاه موز به عنوان "شاخه موز" شناخته می‌شود. هر شاخه موز متشکل از تعدادی "دسته موز" است. هر یک از میوه‌ها با واحد شمارش "پنگ" شمرده می‌شوند؛ بر این اساس برای شمارش موز واحدهای مصطلح به شرح مندرج در جدول (۲) مورد استفاده هستند.

انواع میوه موز

انواع میوه موز به قرار زیر هستند:

- موز دسری^۴ - این نوع به طور تازه و خام مصرف می‌شود (میوه گوشتی، شیرین و طعم‌دار).
- موز کوچک - گونه ریز موز دسری است که به تازگی محبوبیت بیشتری در بازار یافته است.
- موز پختنی^۵ - این نوع باید قبل از مصرف پخته شود (گوشته ترد، خشک و نشاسته‌دار، بالهنگ‌وار)

میوه موز در مرحله پیش‌فرازی^۶ و شرایط نارسایی برداشت می‌شود، در حالی که هنوز رنگ آن سبز و گوشته آن سفت است. میوه موز در زمان برداشت

جدول ۲- واحدهای شمارش مصطلح برای میوه موز

۱ پنگ	۱ عدد میوه موز
۱ خوشه	۷-۵ عدد میوه موز
۱ دسته	۲۰-۱۵ عدد میوه موز
۱ شاخه (۲۰۰ عدد موز)	۱۴-۸ دسته موز

هدف از تصنیف مجموعه "الزامات لجستیکی محموله‌های تجاری"، شناخت الزامات عمومی آماده‌سازی و حمل بهینه محموله‌های تجاری بر اساس ماهیت تجاری کالاهاست. هر یک از مداخل این مجموعه به صورت مستقل، الزامات لجستیکی محموله‌های حمل‌ونقلی یک نوع کالا را مد نظر قرار خواهد داد. اساس تألیف این کتاب بر اساس اقتباس از مجموعه مشابهی است که توسط اتحادیه بیمه کشور آلمان منتشر شده است. البته به فراخور نیاز و سلیقه خواننده ایرانی مطالبی به اطلاعات مقتبس افزوده شده است. امید است که تألیف این مطالب بتواند گام مؤثری در زمینه جذب دانش حمل‌ونقل محموله‌های تجاری در کشور باشد و زمینه پاسخگویی به نیازهای موجود برای حمل‌ونقل بهینه کالاهای تجاری در زنجیره‌های تأمین جمهوری اسلامی ایران را فراهم آورد.

معرفی کالا

جدول ۱- نام کالا

فارسی	موز
انگلیسی	Bananas
فرانسه	Bananes
اسپانیایی	Platanos/Bananas
آلمانی	Bananen
علمی	Musa paradisiaca
کد سیستم تعرفه هماهنگ / نامنکلاتور ترکیبی اتحادیه اروپا	0803 00 ff.
تعرفه مرتبط در قانون صادرات و واردات	08030000
	موز، همچنین موز سبز، تازه یا خشک کرده

سبز روشن و استخوانی و مغز آن سفت است. نسبت نشاسته به شکر در آن حدود ۲۰:۱ است و از این رو میوه در این زمان غیرقابل خوردن است؛ بالا بودن محتوای اسید تانیک در این میوه طعم گزنده‌ای به آن می‌دهد. میوه موز در زمان رسیدن و قابل مصرف شدن به نام "تبدیل‌شونده" خوانده می‌شود. نسبت نشاسته به شکر در میوه رسیده تقریباً به ۱:۲۰ می‌رسد و این نسبت زمینه‌ساز تولید اسیدهای مطلوب و رایحه مطبوع در آن می‌شود.

کیفیت/مدت ذخیره‌سازی

میوه‌های موز در زمان حمل‌ونقل باید سالم و پاکیزه، درسته، تازه، عاری از هر بو و طعم دیگر، عاری از نم غیرعادی و آسیب ندیده باشد. رنگ میوه باید متناسب با رنگ درجه اول رسیدگی باشد. به علاوه میوه مورد حمل باید عاری از گندیدگی و خسارات ناشی از وارد شدن نیروهای مکانیکی باشد. همچنین باید شانه‌بند خوشه‌ها و ساق میوه‌ها را به مواد قارچ‌کش آغشته کرد. میزان رسیدگی میوه موز را بر مبنای رنگ پوست خارجی آن، طبق شرح مندرج در جدول (۳) به هفت درجه تقسیم‌بندی می‌کنند.

به طریقی مشابه می‌توان با معاینه قطر میوه و رنگ گوشته آن درجه رسیدگی آن را تعیین کرد. هر چه میوه رسیده‌تر شود، سطح مقطع آن گردتر شده و رنگ گوشته آن از سفیدی به زردی خواهد گرایید. در هنگام بارگیری آزمایش‌های اندازه‌گیری درجه حرارت و برش میوه روی نمونه‌هایی از آن به اجراء در می‌آید. درجه حرارت موزهای نمونه توسط دماسنج گوشته‌سنجیده می‌شود و موزهای مورد استفاده در آزمایش به دور ریخته می‌شوند.

قطر موزهای نمونه را با کولیس اندازه‌گیری و نتایج را به واحد میلی‌متر گزارش می‌کنند. به طور کلی "درجه" معرف قطر بیرونی‌ترین میوه مرکز هر دسته خواهد بود. به عنوان مثال در محموله‌ای که قرار است مسیر حمل‌ونقل طولانی را بپیماید، درجه میوه باید بین ۴۱ تا ۴۳ باشد؛ به این معنا که قطر بیرونی‌ترین میوه مرکز دسته‌ها باید بین ۳۲/۳ تا ۳۴/۱ میلی‌متر باشد. طول میوه موز بر اساس اندازه‌گیری قوس بیرونی بلندترین میوه در داخل خوشه موز سنجیده می‌شود و باید بین ۱۷ تا ۲۲ سانتی‌متر باشد. موزهای وارداتی اروپا حدود ۱۴ سانتی‌متر طول و ۲۷ میلی‌متر قطر دارند.

□ در صورت حمل‌ونقل محموله موز در شرایط محیطی کنترل شده، مدت ذخیره‌سازی حمل‌ونقل را می‌توان حداکثر تا یک ماه افزایش داد.

جدول ۳- درجه رسیدگی در ارقام موز دسری

درجه رسیدگی میوه	ظاهر پوست میوه	خصوصیات
۱	پوست سبز	رنگ میوه در زمان بارگیری محموله
۲	پوست سبز اندکی متمایل به زرد	رنگ میوه در زمان تخلیه محموله
۳	پوست سبز متمایل به زرد	آغاز تعیین رنگ پوست میوه نشان‌دهنده تداوم فرآیند رسیدن میوه است
۴	پوست زرد متمایل به سبز	میوه به اندازه کافی برای تحویل از انبار کالا به عمده‌فروشان و خرده‌فروشان رسیده است
۵	پوست زرد که کناره‌های آن سبزرنگ شده است	بهترین حالت میوه برای عرضه در واحدهای خرده‌فروشی است؛ چرا که میوه را می‌توان برای مدت چندین روز نگاه داشت.
۶	پوست کاملاً زرد	ظاهر میوه به بهترین حالت خود رسیده و بسیار خوش‌طعم است. زمانی که میوه به این درجه از رسیدگی باشد، پوست آن نسبت به ورود نیروهای مکانیکی بسیار آسیب‌پذیر می‌باشد
۷	پوست زرد دارای لکه‌های قهوه‌ای	لکه‌های قهوه‌ای نشان‌دهنده آن است که میوه کاملاً رسیده باشد. عطر و طعم میوه به حد کمال می‌رسد.

جدول (۴) فهرست خصوصیات قابل توجه در زمان پذیرش محموله‌های موز تازه برداشت‌شده و موز بالغ رسیده را ارائه می‌دهد.

جدول ۴ - خصوصیات قابل توجه میوه موز در دو مقطع برداشت و بلوغ

موز بالغ	موز تازه برداشت شده
میوه‌ها چاق‌تر و شل‌تر شده‌اند و برخی از آنها در وضعیت "تبدیل" هستند (یعنی در حال نزدیک شدن به درجه رسیدگی متناسب مصرف هستند).	میوه‌ها شکل منشوری دارند و چسبیده به هم هستند، یا سفت، پاکیزه و به رنگ سبز هستند و آفت‌زدگی در آنها مشاهده نمی‌شود.
در صورت ورود نیرو میوه با صدای بلند نشکسته؛ بلکه به آسانی به دو نیمه تقسیم خواهد شد.	در صورت وارد کردن نیرو میوه با صدای نسبتاً بلندی در محل ورود نیرو می‌شکند و به دو نیمه تقسیم می‌شود.
دمای گوشته میوه بالاتر از دمای پوست خواهد بود.	دمای گوشته میوه بالاتر از دمای پوست آن نیست.
در آزمایش برش میوه، هیچ‌گونه شیره لزجی از آن تراوش نخواهد کرد.	در آزمایش برش میوه، شیره لزج با امتداد ۳ تا ۴ سانتی‌متر از آن بیرون خواهد تراوید.
رنگ گوشته میوه از صورتی به قهوه‌ای به سیاه (یا ظهور دانه‌های سیاه) خواهد گرایید.	گوشته میوه به رنگ سفید آردی است.
پوست میوه به راحتی از گوشته آن جدا می‌شود. ظهور لکه‌های قهوه‌ای در زیر پوست میوه نشانگر منجمد شدن آن بوده و مبین آن است که میوه به خوبی نخواهد رسید.	پوست میوه را نمی‌توان از گوشته آن جدا کرد.
پوشش پارافینی موجب محافظت شانه‌بند دسته می‌شود	در غیاب پوشش پارافینی شانه‌بند دسته شل شده و یا شروع به گندیدن می‌کند
در صورت ظاهر شدن لکه‌های قهوه‌ای در زیر پوست، موز قبلاً منجمد شده است و به همین دلیل به خوبی نخواهد رسید.	لکه قهوه‌ای در زیر پوست وجود ندارد.

شرایط مدت ذخیره‌سازی انواع موز در جدول (۵) داده شده است.

جدول ۵ - شرایط مدت ذخیره‌سازی موز

نوع موز	دما (درجه سانتی‌گراد)	رطوبت نسبی	حداکثر مدت ذخیره‌سازی (روز)
کاوندیش-روبوستا	۱۲/۵-۱۲/۸	۹۵ درصد	۲۸
موز معمولی	۱۵-۱۳	۸۰-۹۵ درصد	۱۴-۲۱
موز سبز	۱۳	۹۰-۹۵ درصد	۱۴-۲۱
موز زرد	۱۳	۹۰-۹۵ درصد	۳-۶

در صورت حمل‌ونقل محموله موز در شرایط محیطی کنترل شده، مدت ذخیره‌سازی حمل‌ونقل را می‌توان حداکثر تا یک ماه افزایش داد. در این صورت پارامترهای شرایط حمل‌ونقل به شرح جدول (۶) خواهند بود.

جدول ۶ - توصیف شرایط کنترل شده در محیط ذخیره‌سازی موز

دما (درجه سانتی‌گراد)	رطوبت نسبی	اکسیژن	دی‌اکسیدکربن	تناسب شرایط برای حمل‌ونقل محموله موز	حداکثر مدت ذخیره‌سازی (روز)
۱۳/۹-۱۵/۶	۸۵-۹۵ درصد	۲-۵ درصد	۲-۵ درصد	بسیار خوب	۳۰

مصارف

موز مصرف خوراکی داشته و عمدتاً نیز به صورت میوه تازه مصرف می‌شود. همچنین از این میوه برای تهیه سالاد و میوه، بستنی، لیکور، موز خشک شده، پوره موز، چیپس موز و سایر انواع خوراکی استفاده می‌شود.



تصویر ۳- یک پنگ موز که درجه رسیدگی آن پنج است (رنگ زرد با انتهای سبز). برش عرضی و طولی این میوه به خوبی بذره‌های داخل میوه را نشان می‌دهد.



تصویر ۱- رنگ سبز و ضخامت میوه موز نشان‌دهنده آن است که میوه‌ها تا درجه دو رسیدگی پیش رفته‌اند (رنگ سبز اندکی متمایل به زرد). بقایای گل‌ها هنوز در انتهای میوه‌ها دیده می‌شوند.



تصویر ۴- یک خوشه متشکل از هفت پنگ موز؛ لکه‌های قهوه‌ای (موسوم به "لکه‌های ببری")^۱ نشان‌دهنده رسیدن کامل میوه‌ها و آماده بودن آنها برای مصرف هستند. (درجه هفت رسیدگی با رنگ زرد و دارای لکه‌های قهوه‌ای)



تصویر ۲- یک دسته متشکل از هشت پنگ موز که در درجه چهار رسیدگی قرار دارند (زرد متمایل به سبز)



تصویر ۵- استفاده از قارچ‌کش مناسب برای محافظت شانه‌بند خوشه‌ها از نفوذ میکروارگانیسم ضروری است.

□ میوز مصرف خوراکی داشته و عمدتاً نیز به صورت میوه تازه مصرف می‌شود. همچنین از این میوه برای تهیه سالاد و میوه، بستنی، لیکور، موز خشک شده، پوره موز، چیپس موز و سایر انواع خوراکی استفاده می‌شود.

بسته‌بندی

بسته‌بندی موز به این صورت است که آن را در لفاف مشمع منفذدار در داخل کارتن‌های منفذدار قرار می‌دهند که از مقوای موج‌دار مستحکم ساخته می‌شود. دو ردیف متشکل از ۱۰-۸ خوشه موز در ته کارتن قرار گرفته و روی آن را با پرکن‌های محافظت‌کننده پوشش می‌دهند و سپس دو ردیف متشکل از ۸-۶ خوشه را نیز بر روی آنها قرار می‌دهند. سپس درب کیسه‌های مشمع (از جنس پلی‌اتیلن) را بسته و یا آن را تا می‌کنند.



تصویر ۷- کارتن موز محصول اکوادور، روکش مشمی قابل مشاهده در این بسته‌بندی قابل مشاهده است.

منافذ تعبیه شده در کارتن‌ها امکان جریان هوای سردکننده را در اطراف موزها فراهم می‌کند. در کارتن‌های مخصوص حمل موز کاوندیش محصول اکوادور یک منفذ ۲۸۰ سانتی‌متر مربعی در درب کارتن و یک منفذ ۲۲۰ سانتی‌متر مربعی در کف بخش قاعده کارتن در نظر گرفته شده تا امکان جریان عمودی هوای سردکننده از روی محتویات کارتن‌ها همواره فراهم باشد. به علاوه، موزهای بسته‌بندی شده در لفاف مشمی منفذدار نیز از طریق منافذ کارتن قابل رؤیت و بازدید هستند. هر یک از دو وجه جانبی کارتن دارای چهار منفذ مستطیل شکل به ابعاد $۱/۵ \times ۶$ سانتی‌متر مربع است و دو انتهای کارتن نیز دارای یک سوراخ جای دست به ابعاد $۱۰ \times ۳/۵$ سانتی‌متر مربع هستند و علاوه بر آن دو سوراخ $۳/۵$ سانتی‌متری نیز در آن تعبیه شده است. نسبت مساحت سطح منافذ تعبیه شده در کارتن موز به مساحت کل سطح آن به $۸/۱۸$ درصد بالغ می‌شود. درب کارتن (با وزن خالی ۴۵۰ گرم) از جنس مقوای موج‌دار تک‌لایه و قاعده کارتن (به وزن خالی ۶۰۰ گرم) از مقوای موج‌دار دولایه ساخته شده است.



تصویر ۸- موزهای صادراتی جمهوری دومینیکن، به منافذ درب کارتن و رویه‌های انتهایی و مشمع پلی‌اتیلنی که موزها در آن بسته‌بندی شده‌اند، دقت کنید. ظهور علائم مراحل پیشرفته فرایند رسیدن موز، حاصل عمل نکردن سامانه تبرید واحد حمل‌ونقل طی سه روز قبل از برداشتن این عکس بوده است.



تصویر ۶- درجه رسیدگی موز در برش عرضی آن قابل مشاهده است:

- ۱- سه‌ریح (۹۰ روزه)
- ۲- سه‌ریح رسیده (۱۰۰ روزه)
- ۳- سه‌ریح کاملاً رسیده (۱۲۰ روزه)

کشورهای تولیدکننده

جدول (۷) صرفاً نشان‌دهنده تعدادی از تولیدکنندگان مهم موز است و جامعه کل تولیدکنندگان این محصول در سطح جهان نیست.

جدول ۷- کشورهای تولیدکننده موز در جهان

اروپا	اسپانیا
آفریقا	کنگو، لیبیا، ساحل عاج، کامرون، سومالی
آمریکا	جامائیکا، کوبا، هائیتی، گواتمالا، هندوراس، کاستاریکا، برزیل، کلمبیا
استرالیا	-----
آسیا	فیلیپین، هندوستان، تایلند

وضعیت بازار موز در ایران

طی سال‌های دهه‌های ۱۳۷۰ و ۱۳۸۰، موز به یکی از اقلام ثابت در سبد مصرف خانوار تبدیل شده است. موز در بازار ایران عمدتاً از طریق واردات تأمین می‌شود؛ هر چند طی دو دهه کوشش‌هایی برای تولید داخلی موز در جنوب شرقی و شمال ایران به عمل آمده؛ اما موز در بازار ایران عمدتاً از طریق واردات تأمین می‌شود. محموله‌های موز وارد شده به ایران در سال‌های ۱۳۸۵ تا ۱۳۸۹ عمدتاً از کشورهایی مانند اکوادور، فیلیپین، چین، موزامبیک، هند، امارات متحده عربی، اندونزی، مالزی، کلمبیا، ترکیه، مالت و سربلانکا تأمین شده است.

□ برای حمل‌ونقل کانتینری
محموله‌های موز از کانتینرهای
یخچالی با تهویه و کنترل دمایی
استفاده می‌شود.



تصویر ۱۰- مهاربندی ناکافی کارتن‌های موز در هنگام باربندی موجب شده که برخی از کارتن‌ها له شوند؛ همچنین ورود ضربه و فشار به دسته‌های موز، موجب ایراد خسارت مکانیکی و تخریب کالا در این محموله شده است.

عوامل ریسک و پیشگیری از آنها

موز کالایی است که ذخیره‌سازی آن شرایط دمایی، رطوبت/ نم و تهویه ویژه‌ای را می‌طلبد. قبل از شروع بارگیری محموله دستور فرآیند سردسازی این کالا باید از طرف فرستنده اخذ شود. در مواردی که محموله در کانتینر باربندی می‌شود، لازم است بلافاصله پس از بارگیری دمای مورد تنظیم در واحد تبرید کانتینر و نتایج اندازه‌گیری دمای هوای مورد بازگشت از کانتینر با دمای تعیین شده در دستور فرآیند سردسازی تطبیق داده شود.

مقادیر تقریبی بازه‌های دمایی مطلوب حمل‌ونقل محموله‌های موز در جدول (۸) ذکر شده است. بسته به شرایط ویژه حمل‌ونقل محموله، احتمال دارد که دمای حمل‌ونقل کالا با این مقادیر مغایرت پیدا کند.

جدول ۸ - مقادیر دمایی قابل توجه در حمل و نقل محموله‌های موز

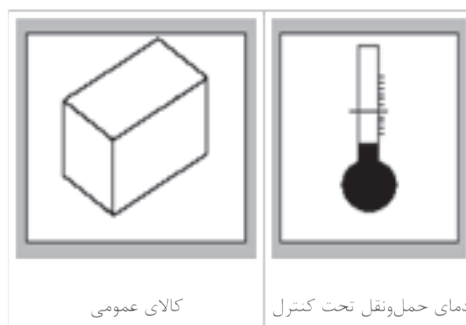
دامنه دمایی (درجه سانتی‌گراد)	دمای حمل‌ونقل
۱۲/۰۰ - ۱۵/۰۰	محموله موز

دمای ذخیره‌سازی و حمل‌ونقل میوه موز به نوع و گونه آن بستگی تام و تمام دارد. از این رو تعیین و ارائه مکتوب دمای حمل‌ونقل محموله موز از طرف فرستنده امری ضروری است. محموله موز باید قبل از اجرای عملیات بارگیری کانتینری یا ورود به انبار پیش-سردسازی شود. در صورت امکان، کانتینر یا انبار مورد نظر باید قبل از بارگیری مورد بازدید یک بازرس کالا واقع شود. در حین بارگیری نیز اجرای برخی آزمایش‌های اندازه‌گیری دما ضروری خواهد بود. در این آزمایش دمای توده گوشتی میوه توسط دماسنج‌های ویژه اندازه‌گیری می‌شود.

احتمال سرما دیدن (سرمازدگی)^{۱۰} محموله در صورت بارگیری در شب‌های سرد (دمای هوای زیر ۱۴ درجه سانتی‌گراد) و یا وقوع توفان وجود دارد. اگر دمای گوشتی میوه موز در طی ساعات روز از دمای هوای روز هنگام (حدود ۳۰ درجه سانتی‌گراد) بالاتر برود، میوه (احیاناً به دلایلی چون عدم سردسازی قبل از ورود به بندر، برداشت زود هنگام یا قرار گرفتن در معرض آفتاب) به شرایط فرارزی وارد شده است. شاخص سرمازدگی موز، تغییر بو و شکل گرفتن رنگ نامطلوبی در پوست موز است؛ به نحوی که پوست موز به رنگ صورتی مایل به قهوه‌ای درآمده و نوارهای قهوه‌ای رنگی در لایه فوقانی آن ظاهر می‌شود. میوه سرمازده قابلیت رسیدن را از دست داده و گوشتی آن سخت و خشک شده و مزه گزنده‌ای پیدا می‌کند. رسیدن این گونه میوه‌ها حتی با

گزینه دیگری برای بسته‌بندی موز نیز وجود دارد که به بسته بندی باناوک^۹ معروف است. در این شیوه خوشه‌های موز داخل کیسه‌های مشمع پلی‌اتیلن به ضخامت ۰/۴ میلی‌متر ریخته می‌شود و ترکیب درصد دی‌اکسید کربن و اکسیژن در هوای داخل این کیسه را به ترتیب به پنج و دو درصد می‌رسانند. برای جذب اتیلن آزاد شونده در داخل بسته‌بندی، مقداری پرمنگنات پتاسیم نیز در آن ریخته می‌شود. این کار موجب خفگی میوه می‌شود؛ به این معنا که فرایند تنفس آن را با وقفه مواجه کرده و از رسیدگی آن جلوگیری می‌کند. به این ترتیب میوه موز در همان وضعیت زمان برداشت باقی می‌ماند و طول مدت ذخیره‌سازی آن افزایش می‌یابد.

حمل‌ونقل علائم حمل‌ونقلی



تصویر ۹ - علائم حمل‌ونقلی محموله‌های موز

وسایط حمل‌ونقلی متداول

در حمل‌ونقل محموله‌های موز از کشتی، راه‌آهن و کامیون استفاده می‌شود.

حمل‌ونقل کانتینری

برای حمل‌ونقل کانتینری محموله‌های موز از کانتینرهای یخچالی با تهویه و کنترل دمایی استفاده می‌شود.

تخلیه و بارگیری

به دلیل آسیب‌پذیری موز نسبت به ضربه و فشار، میوه موز باید با نهایت مراقبت تخلیه و بارگیری شود. دمای سردسازی محموله باید همواره (از جمله در زمان تخلیه و بارگیری) حفظ شود. در هنگام بارش نزولات جوی (باران و برف) باید محموله را از نفوذ نم و رطوبت محافظت کرد تا از فساد زودرس کالا جلوگیری به عمل آید.

ضرب صفا

ضرب صفا محموله‌های موز به قرار زیر است:

- ۲/۳ تا ۲/۹ مترمکعب (بسته‌بندی در کارتن‌های ساخته شده از مقوای موج‌دار)؛
- ۳/۶۳ تا ۳/۹۰ مترمکعب بر تن (بسته‌بندی در کارتن)؛
- ۳/۴۰ تا ۳/۶۸ مترمکعب بر تن (بسته‌بندی در کارتن‌های ساخته شده از مقوای موج‌دار).

الزامات فضای ذخیره‌سازی

محموله موز باید در محیطی سرد، خشک و تهویه شده ذخیره‌سازی شود.

تفکیک

تفکیک محموله‌های موز از طریق علامت‌زنی یا قلم نشان‌گذاری (مارکر) یا گچ روغنی انجام می‌شود.

مهاربندی

از آنجا که این کالا نسبت به ضربه و فشار بسیار آسیب‌پذیر است، بسته‌های آن در زمان باربندی باید به نحوی مهار شوند که موجب ایراد خسارت به یکدیگر نشوند. فضای بین بسته‌ها و پالت‌ها باید پر شود تا از سرخوردن یا سرنگون شدن آنها جلوگیری شود. در صورت گزینش ابعاد بسته یا واحد حمل‌ونقل کالا، می‌توان محموله را بدون هرگونه فضای خالی به طور منسجم باربندی کرد.

ذخیره‌سازی آنها در انبارهای عمل‌آوری موز غیر عملی خواهد بود. قرار گرفتن در معرض حرارت بسیار زیاد موجب می‌شود که گوشته میوه موز شل شده و به راحتی قابل له کردن شود. در میوه‌ای که به این وضع درآید، فسادپذیری آن به سرعت افزایش می‌یابد و طعم میوه عملاً از میان می‌رود و انتهای غلاف پوسته نیز شکاف پیدا می‌کند. این گونه موزها در اصطلاح تجاری به نام "موز پخته" شناخته می‌شوند.



تصویر ۱۱- موزهای این محموله به دلیل خرابی واحد تبرید به مدت سه روز، دستخوش رسیدگی زودرس شده و دیگر قابل عرضه در بازار نیستند.

اگر دمای محیط بیرون از دمای درون محل ذخیره‌سازی موز پایین‌تر بیاید، باید به موارد زیر دقت داشت:

- ۱- هوای تازه واردشونده از محیط بیرون به داخل محل ذخیره‌سازی باید گرم شود تا موجب افت دمای محیط ذخیره‌سازی محموله نشود.
- ۲- با در نظر گرفتن تبادل حرارت محیط ذخیره‌سازی با محیط خارج (با لحاظ عایق‌بندی‌ها) و حرارت تولید شده در اثر فرآیند رسیدن میوه موز، همواره باید احتمال افت دمای محیط ذخیره‌سازی به سطوح دمایی پایین‌تر از دمای مجاز محموله را جدی گرفت. در صورت افت دمای محیط ذخیره‌سازی به این سطوح نازل دمایی، باید حتماً به حرارت‌دهی هوای داخل پرداخت. در واحدهای کاننتیری معمولاً این عمل به صورت خودکار انجام می‌شود.

نم / رطوبت

حدود رطوبت / نمناکی مجاز محموله‌های موز به قرار مندرج در جدول (۹) است. در محیط کم‌رطوبت، فرآیند رسیدن میوه کامل نشده و از وزن آن به دلیل تبخیر محتوای آب کاسته می‌شود. از جمله دلایل استفاده از لفاف مشمع منفذدار در بسته‌بندی محموله موز، حصول اطمینان از فراهم بودن رطوبت کافی برای آن است.

جدول ۹ - حدود رطوبت / نمناکی محموله موز

رطوبت / نمناکی	متغیر
۸۵-۹۵ درصد	رطوبت نسبی
حدود ۷۵ درصد	محتوای نم
۸۰ درصد	حداکثر محتوای تعادلی رطوبت

تهویه

محموله موز نیازمند برخورداری از تهویه است. شرایط تهویه‌ای توصیه شده در محموله‌های موز عبارتند از ۸۰-۶۰ حجم گردش هوا در ساعت با تأمین پیوسته هوای تازه. پس از بارگیری محموله در محیط ذخیره‌سازی، اغلب موزها را "خنک" می‌کنند، در این مرحله هوای تازه به هیچ وجه نباید وارد محیط ذخیره‌سازی شود. میزان هوای تازه وارد شونده به محیط ذخیره‌سازی بستگی به میزان دی‌اکسیدکربن موجود در آن محیط دارد.

فعالیت زیستی

موز از نظر فعالیت زیستی در مرتبه دوم رفتاری قرار می‌گیرد. اعضای این گروه از کالاهای، اندام‌های زنده‌ای هستند که فرایندهای تنفس بر آنها حاکم است؛ چرا که به دلیل جدا شدن میوه از گیاه مادر، جریان مواد مغذی بدان نیز قطع می‌شود. از جمله اهداف مراقبتی اصلی، کنترل فرایندهای تنفس است که موجب آزاد شدن دی‌اکسیدکربن، بخار آب، اتیلن و حرارت در محیط ذخیره‌سازی می‌شوند. کنترل این فرایندها باید به نحوی برنامه‌ریزی و اجراء شود که محموله میوه در سطح متناسبی از رسیدگی به مقصد حمل وارد شود. تهویه ناکافی می‌تواند به افزایش غلظت دی‌اکسیدکربن و افت غلظت اکسیژن در هوای محیط ذخیره‌سازی و متعاقباً تخمیر و گندیدن محموله بینجامد. در این مرحله میوه موز سفت و مستحکم و به رنگ سبز است و غنی از نشاسته، پکتین، اسید تانین بوده و دارای مزه‌ای تند، اسیدی و اغلب گزنده است. شدت فرآیند تنفس اندک است.

□ محموله موز باید در محیطی سرد، خشک و تهویه شده ذخیره‌سازی شود.

□ موز کالایی است که ذخیره‌سازی آن شرایط دمایی، رطوبت / نم و تهویه ویژه‌ای را می‌طلبد.

جدول ۱۰ - متصاعد شدن گاز در محموله های موز

متصاعد شدن گاز دی اکسید کربن		نرخ تولید دی اکسید کربن در ۱۲/۵ درجه سانتی گراد برابر ۱۸/۵ میلی گرم بر کیلوگرم در ساعت است. "موزه های تبدیل شونده" (موزه هایی که به سطح فراز رسی رسیده اند)، بیشترین سطح تنفس را دارند (۶۲ میلی گرم دی اکسید کربن به ازای هر کیلوگرم موز در ساعت)
حد بالای مجاز محتوای دی اکسید کربن		۰/۱-۰/۲ درصد حجمی
تولید اتیلن	متصاعد شدن اتیلن	موز میوه ای است که میزان تولید اتیلن در فرآیند رسیدن آن در حد متوسط است. نرخ تولید اتیلن در این میوه به ۱ تا ۱۰ میکرو لیتر گاز به ازای هر کیلوگرم موز در ساعت بالغ می شود.
رفتار در مقابل اتیلن		حساسیت میوه موز نسبت به گاز اتیلن بسیار بالاست. این میوه را نباید در کنار سایر کالاهای تولید کننده اتیلن ذخیره سازی کرد. ریسک آسیب دیدن میوه موز به خصوص در صورت محموله بندی آن در مجاورت سیب و هلو (که هر یک تولید کننده مقادیر زیادی اتیلن در هنگام حمل و نقل هستند) افزایش خواهد یافت.

در محموله موجب تولید تدریجی گاز استیلن می شود که همانند اتیلن موجب تسریع فراز رسی میوه موز می شود. گاز استیلن بر سیستم اعصاب اثر می کند و موجب ترقیق اکسیژن در هوای محیط می شود. همچنین نم دیدن بسته های محتوی کاربید کلسیم (به خصوص در زمان حمل دریایی یا آبراهه ای) می تواند موجب تسریع واکنش کاربید کلسیم و افزایش سریع غلظت گاز آتش زای استیلن در واحد حمل و نقل شود. این موضوع می تواند از جهت پیشگیری حریق در این گونه محموله ها مهم باشد. در اکثر کشورهای جهان استفاده از کاربید کلسیم به عنوان عامل فراز رساننده غیر قانونی است.

خودسوزی/حرارت یابی خود به خودی

این ریسک در محموله های موز وجود ندارد.

رایحه

فرآیندهای متابولیک در میوه تازه موز، حتی پس از مقطع برداشت نیز تداوم می یابند. میوه موز اکسیژن را جذب کرده و در طی مدت پیشرفت فرآیند تبدیل نشاسته به قند در آن (که همان "رسیدن" میوه) است، مقادیر متغیری از دی اکسید کربن و اتیلن را در محیط آزاد می کند. در صورتی که تهویه محیط ذخیره سازی ناکافی بوده و یا به علت نقص خراب شود، احتمال تشکیل غلظت های مرگ آفرین دی اکسید کربن و کاهش مرگ آور غلظت اکسیژن وجود دارد. از این رو قبل از هر گونه ورود افراد به محیط ذخیره سازی باید غلظت ترکیب گازهای موجود در محیط سنجیده شده و قبل از تهویه در سطحی متناسب تأمین شود. غلظت حد آستانه مجاز دی اکسید کربن ۴۹ درصد حجمی است. در برخی از کشورهای آسیایی از "کاربید کلسیم" به عنوان عامل فراز رساننده در محموله موز استفاده می شود. واکنش کاربید کلسیم با رطوبت هوای موجود

جدول ۱۱ - رایحه محموله موز

اثر حاصل	موز رایحه ای بسیار رقیق و مطبوع دارد. اگر برخی از میوه های موز به سطح فراز رسی (و تبدیل) برسند، بوی متصاعد از آنها به شدت غلیظ می شود. در این حالت میزان هوای تازه ورودی را باید به حداکثر رساند تا از تغلیظ گازهای القاء کننده رسیدگی میوه ها در محیط جلوگیری شود. همچنین میوه هایی که به سطح تبدیل رسیده اند، باید از محموله خارج شوند، چرا که در غیر این صورت احتمال رسیدگی زودرس میوه ها در محموله افزایش می یابد.
اثر عارضی	میوه موز نسبت به بوی سایر اجناس بسیار حساس است.

آلوده‌کنندگی	موز اثر آلوده‌کنندگی ندارد.
آلوده‌شوندگی	موز نسبت به تماس عوامل آلوده‌کننده بسیار آسیب‌پذیر است. بر این اساس خوشه‌های موز را در هنگام بسته‌بندی در مواد آنتی‌اکسیدان حمام می‌دهند تا از تغییر رنگ باقی‌مانده‌های صمغی (لاتکس) در آنها جلوگیری به عمل آید. کانتینر یا محفظه ذخیره‌سازی موز باید قبل از بارگیری موز در آن تمیز و فوق‌العاده بهداشتی باشد.

آثار مکانیکی

جنس موز نسبت به ضربه و فشار بسیار آسیب‌پذیر است. به کار بستن دقت و مراقبت در جابه‌جایی محموله موز ضروری است. به دلیل نازکی پوسته موزهای کوچک آسیب‌پذیری این گونه موزها به مراتب بالاتر است. ایراد خسارت به این موزها به فساد سریع در این گونه محموله‌ها می‌انجامد.

خطرات بهداشتی

اگر تهویه محموله موز ناکافی بوده و یا در اثر نقص از کار بیفتد، احتمال تشکیل غلظت‌های مرگ‌آفرین دی‌اکسیدکربن و یا کاهش مرگ‌آور غلظت اکسیژن در محیط ذخیره‌سازی وجود دارد. از این رو قبل از هر گونه ورود افراد به داخل محیط ذخیره‌سازی، باید اقدام به اندازه‌گیری غلظت گازهای موجود در آن و کسب اطمینان از تهویه متناسب کرد. غلظت آستانه‌ای مجاز (TLV) دی‌اکسیدکربن برابر ۴۹ درصد حجمی ضبط شده است.

مخاطره دیگری که در برخی از محموله‌های موز آسیایی وارد به بازار ایران مشاهده می‌شود، استفاده از کاربید کلسیم به عنوان عامل فرازرساننده میوه مورد حمل در محموله است. به غیر از مخاطرات گاز استیلن تولیدشونده در این محموله‌ها، نمونه‌های صنعتی کاربید کلسیم که اغلب مورد استفاده هستند، دارای ناخالصی‌های سمی حاوی فسفر و آرسنیک هستند و مجاورت آن با میوه موز به هیچ عنوان توصیه نمی‌شود.

کسر و کاست

کاهش محتوای آب جنس موز می‌تواند موجب کسر در تخلیه محموله شود. مقدار کسر تخلیه در محموله‌های موز می‌تواند بین ۱/۰۰ - ۰/۵ در صد وزن کل (و در موارد نامطلوب تا سه درصد وزن کل) باشد.

آفات/بیماری‌ها

اغلب زیان‌های ناشی از تأثیر میکروارگانیسم‌ها در محموله‌های موز از له شدن، قطعه‌قطعه شدن، و ترک‌یدن پوست برخی میوه‌ها در اثر وارد شدن نیروهای مکانیکی خسارت‌آور نشأت می‌یابد.

• گندیدگی انگشتی ساق میوه

در صورتی که مقطع برش خوشه‌ها و دسته‌ها به مواد قارچ‌کش آغشته نشود، احتمال بروز گندیدگی انگشتی در ساق میوه‌ها یا شانه‌بند خوشه‌ها یا دسته‌های موز بسیار زیاد است. این بیماری ناشی از انواع کپک *Gloesporium* و *Musarum* و *Botryodiplodia Theobromae* است؛ و با ظهور گندیدگی در ساق میوه آغاز شده و انتشار آن به هر یک از میوه‌ها موجب سقوط میوه آلوده شده از خوشه یا دسته آن خواهد شد. پوست میوه آلوده در ابتدا به رنگ قهوه‌ای و سپس به رنگ سیاه در آمده و حالتی چروک خورده و لیز پیدا می‌کند.

در هوای مرطوب، پوسته موز با کرکی به رنگ خاکستری-سبز پوشش می‌یابد. امکان بروز این بیماری عفونی هم در مراحل پیش از برداشت، و هم در زمان حمل‌ونقل وجود دارد.

• آنتراکنوز^{۱۲} (گندیدگی میوه، گندیدگی سیاه، گندیدگی نوک)

این بیماری‌ها ناشی از حمله گونه‌های کپکی *Gloeosporium*، *Botryodiplodia Theobromae*، *Musarum* و *Botrytis* به میوه موز است. ابتدا لکه‌های قهوه‌ای‌رنگ گرد و اندکی گود افتاده در پوست موز ظاهر شده، و در مراحل بعدی این لکه‌ها شروع به بزرگ شدن و سیاه شدن می‌کنند. در داخل این لکه‌های بزرگ‌تر، کورک‌های صورتی رنگی شکل می‌گیرد که هاگ‌های جدید در آنها رشد می‌کنند. بخشی از این لکه‌ها در زیر میوه‌ها و بخش دیگر در گل یا ساق میوه به وجود می‌آیند. گوشته میوه آلوده گندیده و آب انداخته و در مراحل بعدی به رنگ قهوه‌ای در می‌آید.

• فوق‌رسیدگی^{۱۳} میوه

فوق‌رسیدگی میوه موز می‌تواند از موارد زیر نشأت یابد:

- رسیدگی بیش از حد میوه در هنگام بارگیری (که دلیل غالب است)؛

- ناکافی بودن سرعت سردسازی کانتینر/ محیط ذخیره‌سازی؛

- ناکافی بودن سردسازی در زمان حمل‌ونقل؛

- آثار گاز اتیلن به عنوان عامل القاء‌کننده رسیدگی در میوه.

احیاناً مقررات قرنطینه‌ای کشور مقصد ایجاب می‌کند که گواهی‌نامه بهداشت گیاهی^{۱۴} محموله به پیوست اسناد حمل‌ونقل باشد. اطلاعات مرتبط از نهادهای مسئول بهداشت گیاهی کشورهای مورد نظر قابل دریافت است.

پی‌نوشت:

- 1- Berry
- 2- Apical Flower
- 3- Fruit Spike
- 4- Dessert Banana
- 5- Cooking Bananas
- 6- Pre-climacteric
- 7- Turner
- 8- Tiger Spots
- 9- Banavac
- 10- Chilling
- 11- Cooked Banana
- 12- Anthracnoses
- 13- Over-ripeness
- 14- Phytosanitary

نیاز بنادر جنوبی کشور به تأسیسات دریافت
زائدات نفتی؛

سرمایه گذاری برای حفظ ذخایر دریایی

اسماعیل مکی زاده

کارشناس ارشد دریانوردی، اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه

محمد زراعت کار مقدم

دانشجوی کارشناسی ارشد برنامه ریزی و مدیریت محیط زیست،

دانشگاه آزاد اسلامی، واحد بندرعباس

m_zeraatkar_1078@yahoo.com

مقدمه

دریاها یکی از مهم ترین زیستگاه های سیاره ما هستند که تأمین مواد غذایی و پروتئینی و حتی فرآورده های نفتی و معدنی مورد نیاز انسان ها را به عهده دارند؛ در حالی که در دهه های اخیر، تجمع آلاینده ها و به خصوص آلاینده های نفتی در دریاها و اقیانوس ها به شدت افزایش یافته است. از زمان تأسیس سازمان بین المللی دریانوردی (IMO) در سازمان ملل متحد، آلودگی های زیست محیطی در دریاها نیز مورد توجه و بررسی قرار گرفته است و از سال ۱۹۷۳ با تصویب کنوانسیون برای جلوگیری از ایجاد هرگونه آلودگی در دریاها، نظارت بر این زیستگاه ها به صورت قانونی آغاز شده است. مبارزه با آلودگی های نفتی که از مهم ترین آلودگی ها در دریاها هستند، از زمان پیدایش نفت در بسیاری از تحقیقات و پژوهش های علمی مورد بررسی قرار گرفته است. مناطق ساحلی کشور مناطق هستند توسعه یافته که به عنوان پل ارتباطی و تعامل با سایر کشورهای جهان، تسهیل کننده روابط درونی و بیرونی اقتصاد کشور بوده و ضمن کمک به ایجاد تعادل های منطقه ای، استفاده از موقعیت جغرافیایی و منطقه ای کشور، استفاده پایدار از منابع و قابلیت ها و حفظ محیط زیست، امنیت مناطق داخلی از طریق مرزهای آبی را تضمین و در مجموع به عنوان نمادی از توسعه یافتگی کشور عمل می کنند.

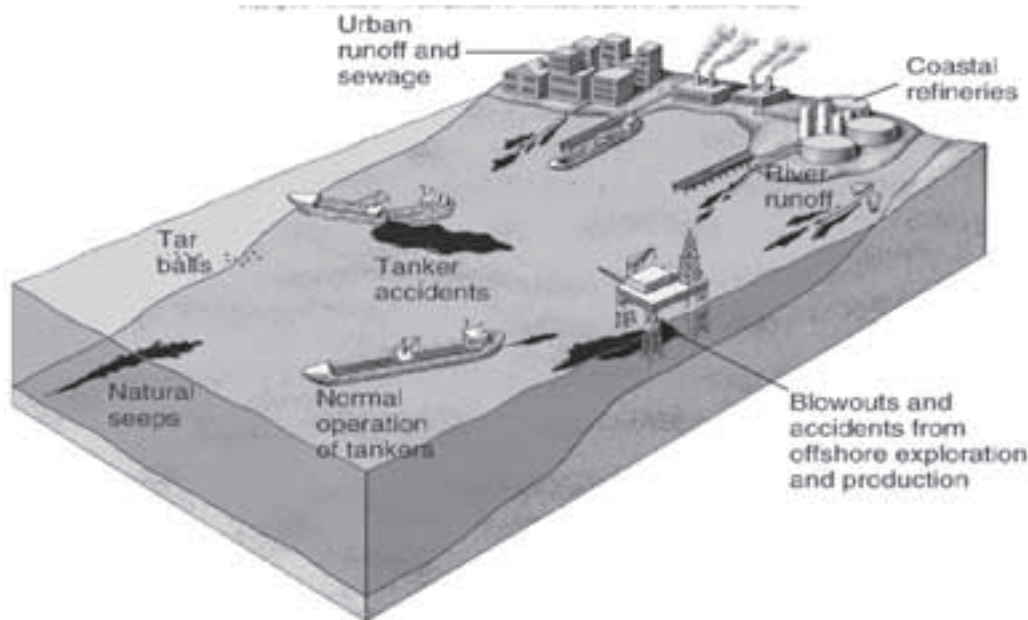
حمل و نقل دریایی

حمل و نقل جهانی دریایی طی سال های ۱۹۷۸ الی ۱۹۹۶ نشان می دهد که حدود ۴۵ درصد نفت یافت شده در محیط دریایی از طریق مخازن نگهداری نفت، حدود ۴۲ درصد از طریق حوادث تانکرها و مابقی از طریق خط لوله، یکدکش ها و دیگر مواد پدید آمده اند. هر ساله با عبور بیش از ۲۵ هزار تانکر نفتکش از طریق تنگه هرمز حدود ۶۰ درصد نفت جهان از این طریق انتقال می یابد که حدود دو میلیون بشکه نفت از این طریق نشت کرده و وارد آب های منطقه می شود. همچنین ورود آب توازن آلوده کشتی ها علاوه بر همراه داشتن مخاطرات بیولوژیکی از قبیل انواع موجودات غیربومی و میکروبی، همواره مقادیر زیادی از آلودگی نفتی را وارد محیط دریا می کنند. آبخن کشتی ها، لجن نفتی ناشی از سانتریفوژ کشتی های فله بر و همچنین

تراوش و شستن اتاق و تأسیسات موتورخانه، همگی از موارد آلوده ساز حاصل از تردد شناورها می باشند. براساس گزارشات سازمان بین المللی دریانوردی (IMO)، امروزه در دنیا تنها حدود ۱۰ درصد آلودگی ها از طریق تردد شناورها حاصل می شود این در حالی است که این میزان را در خلیج فارس تا ۸۰ درصد پیش بینی می کنند.

آلودگی نفتی

بنادر برای حمل کالاهای مختلف از جمله مواد نفتی احداث می شوند. نشت مواد نفتی در دریا و خشکی می تواند آسیب های جبران ناپذیری به محیط زیست وارد کند. آلودگی نفتی در بنادر نفتی مانند بنادر خلیج فارس می تواند ناشی از حوادث دریایی برای کشتی های نفتکش، نشت طبیعی نفت از لوله ها هنگام بارگیری و تخلیه و موارد مشابه باشد. به خاطر نحوه گسترش این آلودگی، حتی میزان کمی از آلودگی های نفتی



شکل (۱) منابع آلوده‌کننده محیط‌های دریایی

توجهی از مواد نفتی به آب دریا و سواحل وارد می‌شود. حمل‌ونقل، جابه‌جایی، تخلیه و بارگیری فرآورده‌های مختلف نفتی مانند حلال‌ها، مواد پتروشیمی و بسیاری دیگر از محصولات نفتی یکی دیگر از منابع مهم آلودگی سواحل در بنادر است. سوخت‌گیری کشتی‌ها و حمل‌ونقل زمینی، روغن‌های سوخته و هیدرولیک، زائدات حاصل از مواد مختلف شیمیایی هیدروکربنه همگی از منابع ثابت و یا غیرثابت وارد آب‌های ساحلی می‌شوند.

آلودگی آب‌های ساحلی به مواد نفتی علاوه بر بدمنظره کردن محیط و ایجاد رکود در صنعت گردشگری موجب اختلال در اکوسیستم دریایی و آلوده کردن ذخایر غذایی دریایی می‌شود؛ بنابراین لزوم توجه به آلاینده‌های نفتی، آثار سوء آن بر محیط زیست دریایی و مدیریت کنترل آن در بنادر بسیار حائز اهمیت است. بنادر در کشور ما مکان‌های استراتژیک هستند و سهم بسیار زیادی در اقتصاد کشور دارند، لذا سرمایه‌گذاری در این بخش به منظور حفظ منابع دریایی، جایگاه ایران را در عرضه خدمات بندری و گردشگری، در مقایسه با دیگر کشورهای هم‌جوار، مستحکم می‌کند و حتی می‌تواند از آنها سبقت گیرد.

اثرات آلاینده‌های نفتی بر آب‌های ساحلی و محیط زیست بندرگاه‌ها

نفت رها شده در محیط زیست دریایی توسط فرایندهای مختلفی مانند تبخیر، تشکیل محلول، انتشار بر روی سطح، امولسیون‌سازی، اکسیداسیون و جذب می‌شود.

۲۵ درصد مواد نفتی رها شده در آب‌های ساحلی بعد از چند روز از طریق عمل تبخیر از بین می‌رود. باقی‌مانده مواد نفتی در معرض فرایندهای امولسیون‌سازی قرار می‌گیرد. دو نوع امولسیون نفت در آب و یا آب در نفت صورت می‌گیرد. پراکندگی نفت در آب هنگامی صورت می‌گیرد که قطرات نفت در آب پراکنده شده باشد و توسط تأثیرات متقابل شیمیایی با آب که در سطح آن صورت می‌گیرد، پایدار شده باشد. این فرایند در سواحل که متلاطم هستند، بیشتر صورت می‌گیرد. قطرات نفت در سطوح بالای آب پراکنده نمی‌شود بلکه از میان آب عبور می‌کند. تعدادی از این قطرات مخصوصاً آنهایی که سنگین‌تر هستند به وسیله مواد معدنی پایین رفته تا به انتها می‌رسند.

امولسیون‌های آب در نفت هنگامی تشکیل می‌شود که قطرات آب توسط پوشش‌هایی از نفت احاطه شوند. این امولسیون توسط برهم‌کنش‌های بین قطرات آبی که احاطه شده‌اند، مواد آسفالتی و رزینی که در نفت خام وجود

می‌تواند منجر به خسارت فراوان شود. چند لیتر نفت می‌تواند به راحتی سطحی به وسعت یک هکتار را روی آب آلوده کند. مهم‌ترین اثرات مربوط به آلودگی نفتی آب بر محیط زیست دریایی و جانوران ساحلی عبارتند از:

- خاصیت چسبناکی لکه نفتی موجب آلودگی فیزیکی و ایجاد خفگی در موجودات دریایی در اثر جلوگیری از نفوذ هوا به داخل آب می‌شود. همچنین در پرندگان دریایی، نفت سطح بدنشان را پوشانده و پرهایشان خاصیت عایق بودن را از دست می‌دهد و موجب مرگ آنها می‌شود.

- ترکیبات شیمیایی نفتی موجب ایجاد اثرات سمی و تجمع در بافت‌ها می‌شود.

- ترکیبات نفتی موجب تضعیف توانایی تولید مثل، رشدونمو، تغذیه و گوارش موجودات دریایی می‌شوند.

مهم‌ترین عاملی که در مرحله بهره‌برداری، تهدیدی برای آلودگی خاک و محیط طبیعی محسوب می‌شود، آلودگی ناشی از نشت مواد نفتی از مخازن سوخت موجود در بنادر نفتی است. از جمله اثرات منفی آن عبارتند از:

- نفوذ هیدروکربن‌های آروماتیک چندحلقه‌ای موجود در مواد نفتی و مشتقات آن در خاک و ورود آن به چرخه گیاهان و بدن انسان و ایجاد اختلال در سیستم‌های حیاتی؛

- نشت آلودگی از خاک آلوده به آب‌های زیرزمینی؛

- کاهش قدرت تجزیه شیمیایی خاک.

کنترل آلاینده‌های نفتی آب‌های ساحلی در بنادر

در هر کشوری، بنادر نقش مهمی در تعامل با دیگر کشورها در زمینه‌های تجاری و اقتصادی ایفا می‌کنند. روزانه هزاران تن کالا از طریق بنادر، بارگیری و یا تخلیه می‌شوند. نفت و فرآورده‌های آن یکی از هزاران محموله‌هایی هستند که در بنادر جابه‌جا می‌شوند. در برخی از بنادر، سهم بارگیری و یا تحویل نفت و ترکیبات نفتی بیشتر از دیگر کالاهاست. فعالیت‌های دریایی و بندری نیز مانند دیگر فعالیت‌هایی که بشر بر روی کره زمین انجام می‌دهد، تبعاتی را برای محیط زیست و انسان داراست. بدیهی است آلودگی محیط زیست دریایی، یکی از مهم‌ترین آثار سوء زیست‌محیطی است که سهم بنادر و فعالیت‌های بندری در آن چشمگیر است. ترکیبات و فرآورده‌های نفتی یکی از صدها آلاینده‌هایی هستند که به منابع آب‌های ساحلی و دریاهای می‌یابند. در حین تخلیه و یا بارگیری مواد نفتی توسط کشتی‌ها و یا نفتکش‌ها، حجم قابل

دارد پایدار می‌شوند. معمولاً این امولسیون‌ها توده بزرگ و چسبناکی تشکیل می‌دهند که به دلیل داشتن آب دارای حجم کل بیشتری نسبت به نفت اولیه هستند. اکثر نفتی که در فرآیند امولسیون‌سازی باقی می‌ماند به تدریج به وسیله اکسیداسیون نوری و تجزیه موجودات کف‌زی شکسته می‌شوند. از یک لکه رها شده نفتی بر سطح دریا پس از سه ماه تنها ۱۵ درصد باقی می‌ماند که درشت و قیری‌رنگ است و به سمت ساحل رانده می‌شود.

آثار فیزیکی زیستی مواد نفتی

مسئله آلودگی نفت به صورت تأثیرات درازمدت یا کوتاه‌مدت نمایان می‌شوند. اثرات کوتاه‌مدت در دو دسته قرار می‌گیرند؛ دسته اول در نتیجه پوشش نفت که در نهایت موجب خفگی و دسته دیگر دچار مسمومیت ناشی از نفت می‌شوند. موارد زیر در دسته اول قرار دارند:

۱- کاهش در انتقال نور

این امر موجب ممانعت عمل فتوسنتز گیاهان آبی می‌شود.

۲- کاهش در میزان اکسیژن حل شده

لایه‌های نفتی سرعت جذب اکسیژن به وسیله آب را بسیار کند می‌کنند. اندازه‌گیری‌ها نشان داده که میزان انحلال اکسیژن در طبقات زیر سطوح و لکه‌های نفتی بسیار کمتر از انحلال اکسیژن در طبقات تحتانی آب است. این موضوع (کاهش اکسیژن) برای موجودات کوچک‌تر به مراتب خطرناک‌تر خواهد بود.

۳- خسارت وارده به پرندگان دریایی

پرندگان به نفت آلوده می‌شوند، پرهای آنها به هم گیر می‌کنند و قدرت پرواز آنها را کاهش و مانع از پرواز آنها می‌شود. علاوه بر این، خاصیت و ارزش عایقی بودن پرها کاهش می‌یابد، در نتیجه پرندگان در معرض آب سرد قرار گرفته و می‌میرند.

۴- خفگی

تأثیرات نفت بر روی زندگی گیاهان خطوط ساحلی موضوع با اهمیتی است که باید در نظر گرفته شود. گزارش‌هایی از انهدام جلبک‌ها و گیاهان ساحلی در برخی از مناطق تاکیدی بر این موضوع است. آسیب سلولی و مرگ به علت تماس جانداران با غلظت‌های بالا از این مواد نفتی صورت می‌گیرد. این امر نشان می‌دهد که کرم‌ها، لاروها و سایر اشکال حیوانات جوان دریایی به ویژه تحت تأثیر این مواد قرار می‌گیرند؛ ترکیباتی نظیر بنزن، تولوئن و گزین، که خطرناک‌ترین بخش نفت را تشکیل می‌دهند. این مواد برای انسان و سایر موجودات زنده سمی و خطرناک می‌باشند. نفتالین و فئاترین نیز در نفت وجود دارند که برای ماهی‌ها بیش از سه ترکیب فوق سمی هستند. ترکیبات هیدروکربنی آروماتیک بیش از هیدروکربن‌های اشباع، در آب محلول هستند. آروماتیک‌ها می‌توانند موجودات دریایی را از طریق تماس مستقیم (یا نفت) یا از طریق تماس با محلول‌های رقیقی که به وسیله انحلال ترکیبات نفتی در آب ایجاد شده، از بین ببرند و نابود کنند.

خلیج فارس یکی از مناطق مهم ذخایر نفتی دنیاست. فعالیت‌های مختلف بندری در حاشیه این دریا خصوصاً مبادلات نفتی و نزاع‌های منطقه‌ای آسیب‌های فراوانی بر اکوسیستم این منطقه گذاشته است. سازمان منطقه‌ای اقدامات متعددی را با همکاری کشورهای عضو درباره حمایت و توسعه محیط زیست دریایی شروع و به اجراء گذاشته است. در این طرح کشورهای ذی‌نفع مناطقی را در پوشش مطالعاتی خود قرار داده‌اند. در کشور ما ایستگاه‌هایی در جزایر خارک، لاوان، سیری و هرمز برای مطالعات آلودگی نفتی در آب و رسوبات صورت گرفت. نتایج نشان داد جزیره خارک آلوده‌ترین منطقه نسبت به دیگر مناطق بوده است.

افزایش دامنه بحران آلودگی در خلیج فارس

منطقه خلیج فارس و دریای عمان به لحاظ اهمیت استراتژیک و وجود بیش از ۶۵ درصد از کل نفت جهان و ۳۴ درصد از گاز جهان و صادرات روزانه ۲۵

□ براساس گزارش IMO، امروزه در دنیا تنها حدود ۱۰ درصد آلودگی‌ها از طریق تردد شناورها حاصل می‌شود این میزان را در خلیج فارس تا ۸۰ درصد پیش‌بینی می‌کنند.

□ نشت مواد نفتی در دریا و خشکی می‌تواند آسیب‌های جبران‌ناپذیری به محیط‌زیست وارد کند.



میلیون بشکه نفت که حدود ۲۱ میلیون بشکه آن توسط نفتکش‌های غول‌پیکر و از طریق دریا حمل می‌شود، همواره از جایگاه ویژه‌ای برخوردار بوده است. اما با توجه به وجود ۸ کشور ساحلی موجود در کنار این دریاها و استقرار فعالیت‌های مختلف این کشورها در حاشیه دریا و یا در داخل آن، لازم است که بررسی این منطقه با لحاظ کردن این کشورها انجام گیرد. وجود کشورهای بحرین، جمهوری اسلامی ایران، عراق، کویت، عمان، قطر، عربستان سعودی و امارات متحده عربی در سواحل خلیج فارس و دریای عمان و لزوم مشارکت همگانی در حفظ محیط زیست منطقه و انجام هماهنگ برنامه‌های اجرایی موجب شد که در ۲۳ آوریل سال ۱۹۷۸ میلادی طرح اجرایی برای حفاظت و توسعه محیط زیست دریایی و مناطق ساحلی، موسوم به کنوانسیون منطقه‌ای کویت ROPME توسط کشورها تصویب و در سال ۱۹۷۹ میلادی سازمان منطقه‌ای مذکور تشکیل شود. لذا به لحاظ اهمیت موضوع، در این مختصر به بررسی منطقه مذکور که قسمت عمده آن نیز در محدوده آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران قرار دارد، می‌پردازیم.

برخلاف دریای بالنسبه پایدارتر مناطق گرمسیری، محیط غالباً خشک و نیمه‌گرمسیری محدوده راپمی موسوم به RAS به طور معمول دارای تنوع کمتری از گونه‌های ماهیان است، هر چند ممکن است که جمعیت برخی از گونه‌ها در این منطقه در حد زیادی باشد. محدوده داخلی دریایی راپمی شامل خلیج فارس با بیش از ۵۰۰ گونه ماهی است که بیشتر آنها سطح‌زی یا بستری هستند. برای سایر زیستگاه‌ها نیز حدود ۱۲۵ گونه شناسایی شده است. از طرف دیگر، ذخایر غنی ماهیان دریای عمان، پس از ذخایر نفت و گاز، دومین منابع طبیعی کشور محسوب می‌شود. در این دریا مجموعاً ۱۱۴۲ گونه ماهی شناسایی شده است. که به جز چهار گونه آب شیرین، مابقی جزو گونه‌های دریایی و آب شور هستند. ماهیان مذکور در سطوح مختلف آبی زیست می‌کنند و لذا فعالیت‌های صیادی متفاوتی برای صید آنها وجود دارد. وجود گونه‌های بستری، گونه‌های مربوط به مناطق مرجانی، گونه‌های مزوپلاژیک و سطح‌زی، ماهیان باتی‌پلاژیک و بستری یا باتی‌دمرسال موجب رونق فعالیت صیادی در این منطقه شده است؛ به طوری که حدود ۱۵۰ هزار صیاد با حدود ۱۲ هزار فروند شناور معادل ۵۰۰ هزار فرصت شغلی و تولیداتی معادل ۴۲۰ هزار تن آبزیان را فراهم آورده‌اند. علاوه بر ماهیان، وجود سخت‌پوستان با ارزش مانند لابستر یا شاه میگو، انواع میگو و خرچنگ، پستانداران دریایی نظیر داکوگ‌ها که نوعی گاو دریایی هستند، دولفین‌ها،

نهنگ‌ها، انواع خزندگان دریایی همانند لاک‌پشت‌های دریایی، مارهای دریایی، همچنین وجود گونه‌های مختلف پرندگان ارزشمند، آبسنگ‌های مرجانی، جنگل‌های حرا، انواع گیاهان و جلبک‌های دریایی، اکوسیستم بی‌نظیری را در منطقه ایجاد کرده است که تنها در سایه همکاری‌های مشترک با کشورهای منطقه راپمی و وجود امنیت و آرامش در منطقه، قابلیت مدیریت مناسب را خواهد داشت.

چالش‌های زیست‌محیطی در خلیج فارس و دریای عمان وضعیت محیط ساحلی و دریایی در تمامی مناطق متأثر از فعالیت‌های اقتصادی، اجتماعی و شرایط امنیتی در جوامع انسانی است. لذا نگاهی اجمالی به این فعالیت‌ها و عواقب مخرب ناشی از این فعالیت‌ها می‌تواند تصویر روشنی از شرایط محیطی و زیستی آن منطقه ارائه دهد. ورود انواع آلاینده‌های ناشی از توسعه صنعتی که مهم‌ترین آن مربوط به فعالیت‌های نفت، گاز و پتروشیمی و سایر صنایع در منطقه می‌باشد، پساب‌های خانگی، کشاورزی و شرایط نامطلوب رودخانه‌ها، تغییرات بیش از حد و نامطلوب از منابع زنده و غیرزنده دریایی، حمل‌ونقل و تردد دریایی، خطوط لوله نفت، وقوع چند جنگ منطقه‌ای و به آتش کشیده شدن چاه‌های نفت منطقه و موارد بسیار متعدد دیگر که شرایط زیست محیطی منطقه خلیج فارس و دریای عمان را به حد غیرقابل قبولی تنزل داده و زنگ‌های خطر را در این منطقه به صدا درآورده است.

محیط‌های حساس زیست‌محیطی خلیج فارس و دریای عمان

محیط‌های حساس از نظر زیست‌محیطی محیط‌هایی هستند که بیش از سایر محیط‌ها در معرض آسیب قرار دارند. از جمله این مناطق آب‌های خلیج فارس، سواحل آن و مناطق وسیع جزرومدی است که محل زندگی و فعالیت بسیاری از موجودات زنده می‌باشد. شکل (۲) نشان‌دهنده موقعیت محیط‌های حساس در محدوده خلیج فارس است.

مدیریت محیط زیست دریایی

آلودگی توسط انسان به طور مستقیم یا غیرمستقیم، مواد یا انرژی به محیط زیست دریایی وارد و سبب بروز اثرات زیان‌باری به منابع زنده و به مخاطره افتادن سلامتی انسان و مانع پیشرفت فعالیت‌های دریایی نظیر ماهیگیری شده و در ضمن سبب کاهش کیفیت آب دریا و کاهش تعداد تفریحگاه‌ها خواهد شد. اقدامات کنترل آلودگی همواره بر اساس پایه‌های عقلانی و مستدل صورت نمی‌گیرد. گاهی اوقات این قبیل اقدامات چاره‌ساز پیش از درک میزان مخاطرات مواد آلاینده و درجه مفید بودن اقدام انجام می‌شود.



شکل (۲) مناطق حساس دریایی ایران در سواحل خلیج فارس و دریای عمان

گاه تحریک افکار عمومی ناآگاه موجب اصرار در انجام هر کاری به منظور چاره‌جویی شود و یا سبب گردد که دولت‌ها و یا یک صنعت خاص مجبور شود فعالیتی انجام دهد که صرفاً و ظاهراً نشان دهد که در این زمینه فعال است. این گونه فعالیت‌های ظاهری ممکن است بی‌ضرر باشد اما هزینه‌بردار بوده و باعث اتلاف منابعی است که شاید بهتر است در جای دیگر صرف شود. از جنبه دیگر، اقدامات غیرمعقول در کنترل آلودگی ممکن است سبب بدتر شدن اوضاع شود.

● وضع مقررات توسط دولت‌های ساحلی

به دلیل پیچیدگی فنی و ضرورت وضع قوانین و مقررات حمایتی سخت برای حفاظت از محیط زیست دریایی در برابر آلودگی‌های گوناگون از منشاء کشتی‌ها و سکوها دریایی کنوانسیون مارپول تلاش کرده است تا آنجا که قابل حصول باشد، انواع مختلف آلودگی ناشی از منابع فوق‌الذکر را شناسایی و قوانین و مقررات مورد نیاز در خصوص هر کدام از آنها را وضع کند. قوانین و مقررات کنوانسیون مارپول همانند سایر کنوانسیون‌های بین‌المللی شمول جهانی دارد و از وضع مقررات خاص برای یک کشور یا وضع مقررات کیفری در کنوانسیون اجتناب شده است؛ بنابراین وضع این دسته از مقررات به عهده دولت‌های ساحلی گذاشته شده است تا براساس شرایط و مقتضیات خاص خود در این خصوص اقدام کنند.

الحاق به کنوانسیون مارپول ۷۸/۷۳ و اجرای الزامات کنوانسیون در هر کشور نیازمند همکاری مستمر چهار عنصر اصلی دولت، مرجع ملی دریایی، صنایع کشتیرانی و نفت و اداره‌کنندگان بنادر است که هر کدام از بخش‌های یادشده باید به دقت به مسئولیت‌های سازمانی، مسئولیت پرسنل و الزامات مربوط به کشتی‌ها و سکوها در کنوانسیون مارپول مطلع باشند.

الف) دولت:

نقش دولت‌ها در ایجاد زمینه مناسب برای الحاق به کنوانسیون و پروتکل‌های اختیاری و وابسته به آن بی‌تردید بسیار مهم و اساسی است. دولت‌ها به چهار دلیل تمایل به الحاق به کنوانسیون مارپول دارند:

۱- نگرانی از بابت حفظ سلامت محیط زیست دریایی در آب‌های تحت حاکمیت و صلاحیت؛

۲- منافع پذیرفته شدن کشتی‌ها به بنادر سایر کشورها؛

۳- منافع ابزارهای کنترل آلودگی به بنادر؛

۴- نگرانی برای تمامیت محیط زیست جهانی.

ب) مرجع ملی دریایی کشورها:

مرجع ملی دریایی کشورها بیشترین وظیفه در اجرای کنوانسیون مارپول را به عهده دارد. مرجع ملی دریایی یک کشور عضو باید از سویی اقدامات لازم را برای الحاق به کنوانسیون و پروتکل‌های وابسته به آن به انجام رساند و از سوی دیگر باید نظارت گسترده‌ای را بر کشتی‌ها، سکوها و بنادر اعمال کند. دریافت مواد زائد از کشتی‌ها اقدامی است که از سال‌های گذشته به طور پیوسته در بنادر کشور انجام پذیرفته است. ترکیب این مواد را به طور معمول زائدات نفتی و زباله و در موارد اندکی نیز زائدات شیمیایی تشکیل می‌دهد. سیستم دریافت مواد زائد از کشتی‌ها براساس یک روش سنتی و محدود به مواد زائد مربوط به ضمیمه‌های اول و پنجم کنوانسیون است. این سیستم به طور جدی نیازمند ارتقای کیفی و کمی بوده و لازم است کلیه مواد زائد ناشی از کشتی‌ها را دریافت کند. احداث تسهیلات دریافت مواد زائد از کشتی‌ها از جمله الزامات کنوانسیون مارپول است. کنوانسیون از دولت‌های عضو خواسته است تا تسهیلات کافی برای دریافت مواد زائد از کشتی‌ها را بدون ایجاد تأخیر غیرضروری در بنادر خود ایجاد کنند. حجم مواد زائد دریافتی در بنادر طی سال‌های ۱۳۸۲ تا ۱۳۸۵ نشان می‌دهد که روند رو به رشدی را در این بخش شاهد هستیم و طی سال ۸۸ دریافت آب خن ۴۵۴۳ مترمکعب و دریافت روغن سوخته و املاح ۵۸۳۶ مترمکعب بوده و همچنین ۶۸۲۸ مترمکعب زباله در

□ نفت و فرآورده‌های آن یکی از هزاران محموله‌هایی هستند که در بنادر جابه‌جا می‌شوند.

□ آلودگی محیط زیست دریایی، یکی از مهم‌ترین آثار سوء زیست‌محیطی است که سهم بنادر و فعالیت‌های بندری در آن چشمگیر است.



بنادر کشور تحویل گرفته شده است.

با این حال براساس مطالعات امکان‌سنجی تسهیلات دریافت در منطقه دریایی رامپی که با توجه به ترافیک دریایی موجود در بنادر منطقه دریایی رامپی صورت گرفته است، حجم مواد زائد مورد انتظار برای بنادر جنوبی کشور در سطح بالاتری تعیین شده و این موضوع مؤید این است که هنوز فاصله زیادی بین مواد زائد دریافتی و مواد زائد مورد انتظار وجود دارد.

ج) آموزش:

اعمال دقیق قواعد مربوط به بازرسی کشتی‌ها نیازمند وجود بازرسان آموزش‌دیده برای کشف تخلفات کشتی یا سایر تأسیسات دریایی مشمول مقررات کنوانسیون مارپول است. در حال حاضر با توجه به تعداد بنادر فعال در شمال و جنوب کشور نیاز به توسعه کمی و کیفی پرسنل ویژه کنترل و بازرسی در ارتباط با موارد مربوط به کنوانسیون مارپول در بنادر است. همچنین کلیه مؤسسات رده‌بندی نیز باید ملزم به در اختیار داشتن بازرسان یا بازرسان ویژه در ارتباط با مفاد کنوانسیون مارپول باشند.

پیچیده‌تر شدن مقررات بین‌المللی مربوط به حفاظت محیط زیست نیاز به استفاده از پرسنل آموزش‌دیده را بیش از پیش نشان داده است. مقررات کنوانسیون مارپول که در دو دهه گذشته به دفعات متعدد و متوالی دچار تغییر و اصلاح شده‌اند برای اجراء همواره نیاز به پرسنل و بازرسان آموزش‌دیده و آشنا به روش‌های بازرسی روز دارند. بی‌تردید ارتقای سطح آموزش پرسنل و کارشناسان حفاظت محیط زیست دریایی و کنترل و بازرسی کشتی‌ها به دلیل ماهیت فعالیت‌های این بخش به ویژه در ارتباط با اجرای مقررات کنوانسیون مارپول یک اصل مسلم است.

مقابله با آلودگی‌های نفتی

۱- سیستم مقابله ملی ۱: که شامل هماهنگی، ارزیابی، پایش، همکاری و گزارش‌دهی است.

۲- گروه‌های مقابله منطقه‌ای ۲: این گروه‌ها جزء مهمی از سیستم مقابله ملی هستند و باید چهار توانایی مهم در واکنش، برنامه‌ریزی، آموزش و همکاری داشته باشند

۳- همکاری مشترک:

- ✓ همکاری در رابطه با نظارت بر برآورده شدن کنوانسیون‌ها و مقررات ملی؛
- ✓ مذاکره و همکاری در خصوص ساختار واکنشی و تحصیل تجهیزات مورد نیاز؛
- ✓ گزارش‌دهی ریزش‌های نفتی؛
- ✓ همکاری در خصوص نیروهای داوطلب؛
- ✓ همکاری مشترک در خصوص عملیات؛
- ✓ گزارش‌دهی و نظارت؛
- ✓ تعیین ساختارهای فرماندهی؛
- ✓ استفاده از اطلاعات به‌روز شده از سطوح عملیاتی.

تأسیسات دریافت فضولات نفتی

به منظور مقابله با آلودگی‌های شدیدی که در نتیجه تخلیه آب‌توازن آلوده به نفت، زائدات و تفاله‌های نفتی موجود در مخازن سوخت سنگین و شست‌وشوی مخازن بار و سوخت کشتی‌ها در دریا حاصل می‌شود، کنوانسیون بین‌المللی پیشگیری از آلودگی دریا به وسیله نفت در سال ۱۹۵۴ به تصویب رسید. بر اساس ماده هشتم این کنوانسیون، کشورهای عضو، متعهد هستند تأسیسات دریافت آب‌توازن و زائدات نفتی کشتی‌ها را ایجاد کنند تا کشتی مجبور نباشد زائدات مذکور را در دریا تخلیه کند. در ضمیمه یک کنوانسیون مارپول نیز این تأسیسات مورد ارزیابی قرار گرفته است و بر مناطق ویژه (شامل منطقه خلیج فارس) برای به‌کارگیری تأسیسات مذکور تأکید خاصی صورت پذیرفته است. در طبقه‌بندی مناطق دریایی از طرف IMO که خلیج فارس نیز از آن زمره است، دولت‌های عضو کنوانسیون که خطوط ساحلی آنها با مناطق ویژه هم مرز است باید هر چه سریع‌تر در پایانه‌های بارگیری نفت و بنادر تعمیراتی، کلیه امکانات و تسهیلات را جهت پذیرش مواد آلوده و زائدات مخازن توازن و آب شست‌وشوی مخازن نفتکش ایجاد و در تمام بنادر در منطقه مذکور باید امکانات دریافت زائدات نفتی را فراهم کنند.

انواع تأسیسات دریافت زائدات در دریاهای بر اساس کنوانسیون مارپول عبارتند از:

- ۱- تأسیسات دریافت زائدات نفتی؛
- ۲- تأسیسات دریافت مواد مایع سمی؛
- ۳- تأسیسات دریافت مواد سمی در ظروف مخصوص؛
- ۴- تأسیسات دریافت فاضلاب؛
- ۵- تأسیسات دریافت پسماند.

استفاده از بخش خصوصی جهت جمع‌آوری زائدات نفتی

با توجه به الحاق ایران به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها در سال ۱۳۸۱، بنادر ایران باید به تسهیلات لازم در جهت دریافت زائدات از کشتی‌ها مجهز شوند و مواد زائد اشاره شده در بالا را از شناورها دریافت کنند. در همین راستا بنادر ایران نیز با انعقاد قرارداد با شرکت‌های متخصص و آماده فعالیت در این زمینه اقدام به جمع‌آوری زائدات در بنادر می‌کنند و پس از دریافت توسط تانکرهای شرکت، مواد جهت بازیافت (treatment) به تأسیسات شرکت انتقال می‌یابند. با توجه به امکانات پیشرفته آزمایشگاهی مستقر در سایت بازیافت، نوع مواد شناسایی و سپس در سیستم برج‌های تقطیر در خلاء، آب آن تبخیر و محصول نهایی پس از فرآیندهای مختلف حاصل می‌شود که قابلیت مصرف در صنایع داخلی و خارجی را دارد.

در حال حاضر بنداری که اقدام به جمع‌آوری زائدات نفتی در حوضه خلیج فارس و دریای عمان از طریق بخش خصوصی کرده‌اند شامل بنادر شهید رجایی، باهنر، امام‌خمینی، بندر بوشهر، چابهار و خرمشهر است که در جدول (۱) میزان جمع‌آوری این زائدات در سال ۱۳۸۸ درج شده است.

هزینه‌ها

در حال حاضر چندین راه برای وصول عوارض دریافت زائدات نفتی در بنادر و

□ با توجه به الحاق ایران به کنوانسیون جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها در سال ۱۳۸۱، بنادر ایران باید به تسهیلات لازم در جهت دریافت زائدات از کشتی‌ها مجهز شوند.

جدول ۱ - آمار میزان جمع‌آوری زائدات شناورها در بنادر جنوبی در سال ۱۳۸۸

نام بندر	آب خن (m^3)	روغن سوخته و اسلاج (m^3)	دریافت زباله
شهیدرجایی	۱۵۸۱	۲۱۹۳	۷۸۱
امام خمینی	۱۷۳۹	۲۴۸۳	۴۲۶۶
بوشهر	۶۱۵	۱۰۰۲	۵۹۲
چابهار	۷۱	۱۲	۳۱۱
خرمشهر	۵۳۷	۱۳۶	۸۷۸
جمع کل	۴۵۴۳	۵۸۳۶	۶۸۲۸

مناسب و بدون تأخیر مجهز شوند.

پیشنهادهای

- ✓ کاربرد استراتژی‌های حفاظت از مناطق حساس؛
- ✓ شناسایی مناطق حساس دریایی؛
- ✓ شناسایی تجهیزات مورد نیاز برای اعمال استراتژی؛
- ✓ تدوین قوانینی جهت اعمال بر شناورهای سنتی (حداقل به صورت محلی). به طور مثال: تهیه garbage record book و oil record book
- ✓ تعیین خسارات زیست‌محیطی ناشی از ایجاد آلودگی‌های نفتی، ضرر و زیان به گونه‌های تحت حمایت سازمان و تخلیه گل و لای در دریا و جریمه کردن افراد خاطی؛
- ✓ برگزاری دوره‌های آموزشی در خصوص حفاظت از مناطق حساس ساحلی و دریایی؛
- ✓ فرهنگ‌سازی در بین دریانوردان به منظور جلوگیری از آلودگی دریا؛
- ✓ تجهیز کلیه بنادر به تجهیزات مقابله با آلودگی؛
- ✓ تأمین اعتبارات مناسب با پیشرفت کارها؛
- ✓ ایجاد نظام آماری در زمینه آلودگی و برقراری نظام مدیریت و کنترل آلودگی‌ها؛
- ✓ آموزش و به‌کارگیری فناوری‌های نوین و مورد استفاده در دنیا؛
- ✓ ایجاد زمینه‌های لازم جهت سرمایه‌گذاری محیط زیستی به ویژه در بخش خصوصی؛
- ✓ بازنگری و به‌روز کردن قوانین و مقررات، ضوابط و استانداردهای محیط زیست؛
- ✓ تهیه نقشه مناطق حساس زیست محیطی.

کشورهای مختلف جهان مورد استفاده قرار می‌گیرد. هر بندر می‌تواند با توجه به تعداد کشتی‌های مراجعه‌کننده، نوع مواد دریافتی، فناوری استفاده از زائدات و درآمد خود به یکی از سه روش ذیل عوارض دریافت و تصفیه را وصول کند. روش اول: هیچ هزینه‌ای از طرف بندر از کشتی‌ها جهت دریافت و تصفیه اخذ نمی‌شود.

روش دوم: هزینه دریافت و تصفیه از طرف کشتی‌ها پرداخت می‌شود. روش سوم: از طریق افزایش هزینه ورود به لنگرگاه و بندر، هزینه دریافت و تصفیه تأمین می‌شود.

نتیجه‌گیری

خلیج فارس به دلایل مختلف یکی از زیباترین، غنی‌ترین و جالب‌ترین محیط‌های دریایی در سطح جهان محسوب می‌شود. در صورت سالم و پاکیزه بودن این محیط دریایی نه تنها از چشم‌اندازهای زیبا و بدیع آن و نه فقط از ذخایر عظیم نفتی و معادن موجود در آن می‌توان بهره برد، بلکه ذخایر عظیم پروتئینی آن را می‌توان به نحو احسن مورد بهره‌برداری قرار داد. میزان ذخیره انواع ماهی تجاری خلیج فارس معادل ۵۵۰ هزار تن در سال است که در عمل می‌توان بدون وارد آوردن لطمه به ذخایر ماهی‌ها، از ۶۰ درصد ذخایر مذکور بهره‌برداری کرد. بنابراین علاوه بر سود ناشی از استحصال نفت از آب‌های خلیج فارس، میلیون‌ها دلار مواد پروتئینی نیز مورد حمایت و بهره‌برداری قرار خواهد گرفت.

با توجه به شرایط خاص اقلیمی منطقه، گردش آب، جریان‌های دریایی، ذخایر عظیم نفتی و غیرنفتی موجود در آن، بنادر و پایانه‌های نفتی متعدد و عوامل بی‌شمار دیگر، مطالعه در زمینه آلودگی این محیط و راه‌های جلوگیری از آن از مسائل بسیار مهم و حساس به شمار می‌آید. یکی از بهترین روش‌های پیشنهادی برای زدودن آلودگی از سیمای این پهنه آبی، استفاده از تأسیسات دریافت فصولات نفتی است. در حال حاضر در چهار بندر بزرگ تجاری ایران (بندرعباس، بوشهر، بندر امام خمینی و چابهار) زائدات نفتی توسط تانکرهای ویژه جمع‌آوری می‌شود. زائدات نفتی جمع‌آوری شده در بندرعباس، بوشهر و بندر امام خمینی جهت بازیابی به منطقه ویژه اقتصادی پتروشیمی بندر امام انتقال می‌یابد. در سال گذشته بنادر خرمشهر و جزیره خارک نیز اقدام به جمع‌آوری زائدات فوق در بنادر خود کرده‌اند. هیچ گونه تأسیساتی جهت دریافت زائدات در جزایر سیری و لاوان وجود ندارد و شناورهای متروک در این جزایر زائدات نفتی خود را در بنادر امارات یا بندر لنگه تحویل می‌دهند. در راستای زدودن آلودگی از سیمای خلیج فارس، تمامی کشورهای حاشیه خلیج فارس باید به تأسیسات دریافت آب‌توازن و شستشوی مخازن با ظرفیت



منابع آلاینده و مخرب محیط زیست دریایی خلیج فارس

بهداشت عمومی و تهدید فعالیت‌های دریایی

پریسا / احمدپور

کارشناس مقابله با آلودگی اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر
parisa_pyraantha@yahoo.com

از ویژگی‌های آیین مقدس اسلام، توجه دادن انسان‌ها به مسئله مهم پاکیزگی و نیز تأکید بر حفاظت محیط زیست از آلودگی‌هاست. وقتی در قرآن کریم می‌خوانیم "خداوند پاکیزگان را دوست دارد"، یا می‌بینیم که در متون اسلامی، نظافت، جزئی از ایمان تلقی شده، به اهمیت قضیه بیشتر پی می‌بریم. در قرآن مجید آمده است "خداوند نمی‌خواهد برای شما زحمتی ایجاد کند؛ بلکه می‌خواهد شما را پاکیزه گرداند و نعمت خود را بر شما تمام کند." اینها همه، نشانه اهتمام قرآن کریم به پاکیزگی و دوری از انواع آلودگی‌هاست.

آلودگی چیست؟

آلودگی محیط زیست دریایی یعنی وارد کردن مستقیم یا غیرمستقیم مواد و انرژی به وسیله بشر به محیط زیست که نتیجه احتمالی آن آثار زیان‌آور بر زندگی بشر و موجودات زنده و نیز تهدید بهداشت بشر و ایجاد مانع برای فعالیت‌های دریایی از جمله ماهیگیری و سایر استفاده‌های مجاز از دریا، آسیب رساندن به استفاده معقول از آب دریا و کاهش رفاه می‌باشد.

منابع آلاینده و مخرب محیط زیست دریایی خلیج فارس

منطقه خلیج فارس زیستگاه با ارزشی برای بسیاری از گونه‌های گیاهی و جانوری محسوب می‌شود. خلیج فارس زیستگاه آبزیان گوناگونی از جمله ماهیان، سخت‌پوستان، پستانداران دریایی (نهنگ و گاو دریایی)، لاک‌پشت‌ها، و صدف‌هاست. جنگل‌های حرا نیز بخشی از زیستگاه جزرومدی خلیج فارس به شمار می‌رود. اکوسیستم حساس و ارزشمند جنگل‌های حرا در مساحتی حدود ۲۰ هزار هکتار در سه استان بوشهر، هرمزگان، و سیستان و بلوچستان پراکنده شده‌اند. صخره‌های مرجانی نیز از اکوسیستم‌های بسیار ارزشمند محیط زیست خلیج فارس می‌باشد. صخره‌های مرجانی، از نظر زیست‌محیطی بسیار با ارزش بوده و زیستگاهی مناسب برای سایر آبزیان محسوب می‌شود. تحمل مرجان‌ها در برابر حرارت و شوری بسیار محدود است و کدری آب را نیز نمی‌توانند تحمل کنند.

اهمیت خلیج فارس به عنوان منبع مهم اقتصادی و یکی از ذخیره‌گاه‌های ارزشمند نفت و گاز در جهان، موجب شده است که طی سال‌های متمادی این منطقه دستخوش وقایع ناگوار نظیر جنگ، آلودگی‌های نفتی و در نتیجه فجایع عظیم زیست‌محیطی شود. سایر انواع صنایع به غیر از نفت و گاز نیز در این منطقه شامل صنایع کود شیمیایی، مواد شیمیایی، پتروشیمی، معادن و پلاستیک می‌باشند. عوامل اصلی آلودگی آب می‌تواند شامل فاضلاب‌های شهری و خانگی، فاضلاب‌های صنعتی، نفت و مشتقات آن و آلودگی آب با سموم و کودهای شیمیایی باشد.

● فاضلاب‌های شهری و خانگی

تمام شهرهای مستقر در سواحل، فاقد سیستم جمع‌آوری فاضلاب بوده و در

□ منطقه خلیج فارس زیستگاه با ارزشی
برای بسیاری از گونه‌های گیاهی و جانوری
محسوب می‌شود.



فلزات، ماشین‌سازی، صنایع شیمیایی و کاغذسازی حاصل می‌شود. به عنوان مثال در ایالت متحده آمریکا ۶۰ میلیون متر مکعب مواد زائد خطرناک تولید شده که بیشترین میزان آن مربوط به صنایع شیمیایی و ماشین‌سازی می‌باشد.

آلودگی ناشی از مواد زائد سمی و خطرناک

به ورود هرگونه از مواد زائد زیان‌آور به محیط توسط انسان به طور مستقیم و یا غیرمستقیم که باعث بروز صدماتی به انسان، حیوان و گیاه شده و زیان‌هایی را متوجه منابع طبیعی، اکوسیستم‌ها و یا اموال عمومی کرده و بالاخره ممانعت‌هایی در استفاده از محیط می‌گردد، اطلاق می‌شود.

در رابطه با مسایل ناشی از تخلیه و یا دفع بدون کنترل ضایعات زیان‌آور در محیط شواهد و اطلاعات زیاد و متعددی موجود بوده که در اینجا فقط به ذکر معدودی از آنها که جنبه تاریخی دارند اکتفا می‌شود:

- مسمومیت گروه کثیری از مردم ژاپن و ابتلا به بیماری میناماتا در اثر تغذیه از ماهیان آلوده به ترکیبات جیوه در سال ۱۹۵۶ که این امر به دلیل ورود ضایعات شیمیایی حاوی ترکیبات جیوه به خلیج میناماتا رخ داد.
- بسته شدن سواحل تفریحی دریای ایرلند در بریتانیا به علت ورود ضایعات حاوی ماده سمی سیانور در سال ۱۹۷۳.
- کشتار هزاران ماهی رودخانه ولز (بریتانیا) به علت ورود ضایعات سمی به آن در سال ۱۹۷۴.

بازیافت زباله و مراحل آن

بازیافت چیست؟

بازیافت به معنی استفاده از مواد مصرف شده برای تولید و ساخت مجدد همان کالا یا کالای قابل استفاده دیگر مثل ساخت کاغذ تازه از کاغذهای باطله و غیرقابل استفاده است.

فواید بازیافت چیست؟

بازیافت زباله‌ها سه فایده مهم برای محیط زیست دارد. به کمک بازیافت زباله در مصرف منابع طبیعی صرفه‌جویی می‌شود زیرا به جای استفاده از مواد خام برای تولید محصولات نو، از مواد بازیافتی استفاده به عمل می‌آید.

از دیگر فواید بازیافت، صرفه‌جویی در مصرف انرژی است. البته برای بازیافت مواد زائد هم نیاز به مقداری انرژی است اما انرژی لازم برای بازیافت زباله خیلی کمتر از انرژی مورد نیاز برای تولید محصولات جدید از مواد خام است. برای مثال ساختن آلومینیوم از آلومینیوم بازیافت شده ۹۰ درصد انرژی کمتر از ساختن آن از سنگ معدن نیاز دارد. سومین فایده بازیافت نیاز به فضای کمتر برای دفن زباله‌هاست.

شیشه، کاغذ، پلاستیک و انواع فلزات از بهترین مواد برای بازیافت هستند.

۱) بازیافت کاغذ

نتیجه فاضلاب آنها به طور مستقیم و یا غیرمستقیم به محیط‌های ساحلی تخلیه شده که در نتیجه آن باعث افزایش آلودگی‌های میکروبی، نفتی، فلزات سنگین و تخلیه شونده‌ها به سواحل می‌شود.

• فاضلاب‌های صنعتی

مواد زائد جامد شهری و صنعتی نیز از آلاینده‌های خلیج فارس محسوب می‌شوند. برخی از مواد زائد جامد، سمی و خطرناک بوده و حیات اکوسیستم آبی را به شدت تحت تأثیر قرار می‌دهند. ورود پساب‌ها و مواد زائد جامد منجر به افزایش فلزات سنگین نظیر کادمیم، روی و وانادیوم در آب دریا می‌شود. گاهی تخلیه پساب‌ها و آب‌های گرم که معمولاً ناشی از آب‌شیرین‌کن‌ها، نیروگاه و سایر صنایع می‌باشد، موجب آلودگی حرارتی آب خواهد شد. افزایش درجه حرارت آب موجب کاهش اکسیژن در آب و مرگ گیاهان و جانوران آبی خواهد شد.

• سموم و کودهای شیمیایی

رشد جمعیت، انسان‌ها را بر آن داشت که تولید محصولات کشاورزی را به تناسب افزایش دهند و در این بین مصرف سموم و کودهای شیمیایی یکی از روش‌هایی است که میزان تولید محصول را افزایش می‌دهد، که این سموم و کودها، سلامت انسان امروز و آینده را به مخاطره می‌اندازد.

• آلودگی‌های نفتی

از میان تمامی منابع آلوده‌کننده در محیط‌های ساحلی و دریایی، نفت و مشتقات آن به عنوان یکی از منابع اصلی آلودگی به شمار می‌روند و به طور ویژه حمل‌ونقل دریایی، حوادث نفتکش‌ها، سکوها، چاه‌ها و پایانه‌های نفتی خطرناک‌ترین آنها می‌باشند که در مدت زمان کوتاهی باعث فجایع بزرگ می‌شوند.

با توجه به اینکه نفت از آب سبک‌تر بوده و مدت طولانی روی سطح آب شناور می‌ماند و همانند عایق عمل می‌کند، مانع تبادل هوا و آب می‌شود، بنابراین در اثر کاهش اکسیژن در آب، گیاهان و جانوران آبی دچار مرگ‌ومیر می‌شوند. وقتی به تدریج نفت با آب مخلوط می‌شود، امولسیون سنگینی به وجود می‌آید که به اعماق رفته و در بستر دریا موجب مرگ موجودات خواهد شد. اگر ماهی‌ها قبل از مرگ در اثر آلودگی نفتی صید شوند، آلودگی نفتی آنها به انسان نیز منتقل می‌شود.

آلاینده‌ها، به ویژه آلاینده‌های نفتی، موجب کاهش میزان تولید صید و باعث مرگ‌ومیر آبزیان می‌شود. به عنوان مثال در سال ۱۹۹۱ در اثر شکل‌گیری لکه نفتی نوروز و لکه نفت در کویت بسیاری از ماهی‌ها، لاک‌پشت‌ها، دلفین‌ها و پرندگان آبی از بین رفتند. خزده‌های دریایی و گیاهان موجود در سطح آب نیز در اثر آلودگی از بین می‌روند. علاوه بر این آلاینده‌های نفتی تهدید جدی برای صنایعی مانند واحدهای آب‌شیرین‌کن هستند که از آب دریا استفاده می‌کنند. از سوی دیگر بهره‌برداری از خدمات دریایی و توریسم را نیز با مخاطره مواجه می‌کند.

مواد زائد سمی و خطرناک

ضایعاتی که در اثر مدیریت نامطلوب (جمع‌آوری، حمل‌ونقل، تصفیه و دفع) باعث مرگ‌ومیر و یا ازدیاد بیماری‌های جبران‌ناپذیر و زیان‌های اساسی و یا بالقوه خطرناک برای سلامت انسان، موجودات زنده و یا محیط زیست شوند، مواد زائد سمی و خطرناک تلقی می‌شوند.

امروزه حفظ محیط زیست درگیر مسائل و مشکلات فراوانی بوده که مواد زائد تولید شده از فعالیت‌های گوناگون انسانی سهم چشمگیری داشته و روزبه‌روز ابعاد تازه‌تری پیدا می‌کند. در این میان شاید بتوان گفت مواد زائد سمی و خطرناک سهم عمده‌ای در آلوده‌سازی محیط زیست داشته، زمان و هزینه زیادی جهت برطرف کردن اثرات مخرب آنها مصرف می‌شود که بخشی در نتیجه عدم رعایت اصول اولیه حفظ، نگهداری و حمل‌ونقل تا زمان و مکان دفع آنها می‌باشد.

میزان ضایعات مضر تولیدی در اثر فعالیت صنایع در جهان رقمی بالغ بر ۳۷۰ میلیون تن در سال تخمین زده شده که اکثر این ضایعات توسط صنایع ذوب



برای تهیه هر تن کاغذ نیاز به قطع ۱۷ اصله درخت است. بنابراین اگر هر شخص کاغذهای باطله‌اش را در طول یک سال جمع کند معادل ۱/۵ اصله درخت است و اگر همه ما ایرانیان این کار را انجام دهیم از قطع ۱۰۰ میلیون درخت در طول یک سال جلوگیری کرده‌ایم.

برای تهیه مصرف سالانه دستمال کاغذی هر خانواده ایرانی نیاز به قطع ۱/۵ اصله درخت می‌باشد.

استفاده از کاغذ بازیافت شده به جای تهیه آن از چوب درختان، موجب کاهش آلودگی هوا به میزان ۷۴ درصد، کاهش آلودگی آب به میزان ۳۵ درصد و کاهش مصرف آب به میزان ۵۸ درصد خواهد شد به همین دلیل ۵۰ درصد کاغذ تولید شده در کشورهای توسعه یافته از کاغذهای بازیافتی است.

۲) بازیافت پلاستیک‌ها

پلاستیک‌ها از نفت که منبعی غیرقابل تجدید است تهیه می‌شوند ولی به علت غیرقابل تجزیه بودن، از زباله‌های پایداری و آلوده‌کننده محیط زیست به شمار می‌آیند.

کیسه‌های نایلونی و پلاستیک به طور متوسط ۵۰۰ تا ۷۰۰ سال در طبیعت باقی می‌مانند.

۳۰ درصد از پلاستیک‌های تولید شده در بسته‌بندی به کار می‌روند. بنابراین با جلوگیری از بسته‌بندی‌های زائد می‌توان به مقدار زیادی از حجم زباله‌ها کاست.

به منظور کاهش حجم زباله‌ها می‌توان از کیسه‌های پلاستیک خشک و غیر آلوده چندین بار استفاده کرد و در پایان هم، از آنها برای جمع‌آوری زباله‌ها، استفاده کرد.

۳) بازیافت شیشه

بطری شیشه‌ای که امروز دور انداخته می‌شود تا ۱۰۰۰ سال دیگر هم به صورت زباله در روی زمین قرار دارد.

برای تولید شیشه باید مقدار زیادی شن و ماسه از زمین استخراج شود که این کار مستلزم صرف مقدار زیادی انرژی و آب است. انرژی لازم برای تولید هر کیلوگرم شیشه حدود ۴۲۰۰ کیلو کالری است.

تهیه شیشه از شیشه بازیافت شده نسبت به تهیه آن از مواد اولیه، آلودگی آب‌ها را به میزان ۵۰ درصد آلودگی آب و تا ۲۰ درصد آلودگی هوا را کاهش می‌دهد. ذوب هر تن شیشه منجر به صرفه‌جویی ۱۰۰ تن نفت می‌شود.

جدا کردن انواع ظروف شیشه‌ای شکسته یا شیشه‌های مربا، سس و... جهت بازیافت آنها، گام بزرگی در جهت بازیافت شیشه‌هاست.

به هنگام جمع‌آوری شیشه‌ها، بهتر است درپوش‌های پلاستیکی و فلزی بطری‌های شیشه‌ای را جدا کرده و آنها را بر حسب رنگ تفکیک کرد.

اثرات آلودگی دریایی

- تهدید سلامتی انسان:

آلاینده‌ها به دو نوع آلاینده‌های قابل تجزیه و غیرقابل تجزیه تقسیم می‌شوند، آلاینده‌های غیر قابل تجزیه نظیر ترکیبات و نمک‌های فلزات سنگین، ترکیبات شیمیایی فنولی با زنجیره بلند، آفت‌کش‌ها مثل DDT هستند که در محیط تجمع می‌یابند و بر زنجیره غذایی و بیولوژیکی موجودات در آب اثر می‌گذارند. فلزات سنگین زمانی که به وسیله انسان مصرف می‌شوند، اغلب اثرات زیان‌آوری دارند، مواد سمی تجمع یافته به طور پیوسته غلظت‌شان زیاد می‌شود و ممکن است بیشترین فراوانی را در یک بافت ویژه داشته باشند.

- صدمه به فعالیت‌های دریایی مانند ماهیگیری، پرورش ماهی، ورزش‌های آبی مثل شنا و قایقرانی:

آلودگی دریایی اثرات زیان‌آوری از طریق ایجاد خطر جهت منابع زیستی، خطر برای سلامتی بشر، ایجاد موانع در ارتباط با فعالیت‌های دریایی شامل ماهیگیری، صدمات ناشی از استفاده از آب دریا و کاستن منابع تفریحی وارد خواهد ساخت.

- زیان رساندن به محیط زیست دریایی و ایجاد مسمومیت در بین آبزیان دریایی:

آب دریاها با مواد بالقوه خطرناک مانند نیترات‌ها که بیشتر از شست‌وشوی کودهای شیمیایی و فاضلاب‌ها حاصل می‌شوند و فلزات سنگینی مانند جیوه و کادمیوم و سایر مواد خطرناک آلوده می‌شود. وارد شدن فصولات کارخانه‌ها و آشغال و زباله‌های مختلف در آب‌ها، باعث آلودگی آنها می‌شود. مهم‌ترین عوامل آلوده‌کننده آب‌ها عبارتند از: فاضلاب‌های خانگی و شهری، پساب‌ها و مواد زاید صنعتی، مواد زاید کشاورزی (نظیر کودهای شیمیایی و سموم)، مواد پاک‌کننده، مواد شیمیایی و معدنی، مواد معلق و رسوبات، نفت و مشتقات آن، آلودگی‌های میکروبی و حرارتی. نکته شایان توجه آن است این آلودگی‌ها می‌تواند حتی به آب‌های زیرزمینی نیز وارد شود که در این صورت آثار زیان‌آورتری را در بر خواهد داشت. بسیاری از ضایعات صنعتی به آبزیان زیان‌های جدی می‌رسانند. این ضایعات برای خنثی شدن مقدار زیادی از اکسیژن محلول در آب را به مصرف رسانیده و موجب کاهش اکسیژن مورد نیاز برای آبزیان می‌شود و تهدید به مرگ می‌کنند. از طرف دیگر بسیاری از خود این ضایعات سمی بوده و موجب مسمومیت آبزیان می‌شوند مانند فلزات سنگین، جیوه، سرب، مس و...

وارد شدن ترکیبات فسفردار و نیتروژن‌دار در آب موجب رشد جلبک‌هایی می‌شود که ضمن ایجاد بو و مزه غیرطبیعی آب، اکسیژن آب را مصرف کرده و باعث کاهش میزان آن و بروز صدمات و تلفات آبزیان می‌شود.

راه‌های کاهش ورود آلاینده‌ها به محیط زیست دریایی

آلودگی محیط زیست به ویژه آلودگی دریاها از مسائل بگرنج و تهدیدکننده است که بشر امروز با آن مواجه است. شناخت عوامل آلاینده مؤثر بر محیط



□ مواد زائد جامد شهری و صنعتی از آلاینده‌های خلیج فارس محسوب می‌شوند.



□ نفت و مشتقات آن از میان تمامی منابع آلوده‌کننده در محیط‌های ساحلی و دریایی، به عنوان یکی از منابع اصلی آلودگی به شمار می‌روند.

□ اگر ماهی‌ها در معرض آلودگی نفتی قرار گیرند، آلودگی آنها به انسان‌ها نیز منتقل می‌شود.

□ میزان ضایعات مضر تولیدی در اثر فعالیت صنایع در جهان رقمی بالغ بر ۳۷۰ میلیون تن در سال تخمین زده می‌شود.



زیست دریایی، امری ضروری و نخستین گام در جهت بهبود و بازسازی این اکوسیستم با ارزش می‌باشد. عوامل برون‌دریایی مؤثر بر محیط زیست دریایی شامل فاضلاب انسانی، پساب‌های صنعتی، کودهای شیمیایی و آفت‌کش‌ها می‌باشد.

مبارزه با آلودگی‌های شیمیایی و موادی که سلامت محیط زیست را دچار مخاطره می‌کند از اهم وظایف و رسالت جامعه امروز می‌باشد. بسیاری از صنایع حاشیه دریاها و رودخانه‌ها، بدون توجه به مسائل زیست‌محیطی، فاضلاب‌های صنعتی را که تأثیر بسزایی در تخریب محیط دارند، وارد آب‌ها می‌کنند.

یکی از راه‌های کاهش ورود آلاینده‌ها به دریا، تشویق صنایع برای نصب سیستم تصفیه فاضلاب است تا از این طریق به جای اعمال جریمه و برخورد، به هدف خود که همانا رعایت مسائل زیست‌محیطی و دریایی و جلوگیری از ورود آلاینده‌ها به آب‌هاست، برسیم.

دریا یکی از منابع غنی و دارای امتیازهای ویژه‌ای برای تأمین قسمتی از نیازهای بشر در طول تاریخ بوده و هست، بنابراین حفظ محیط زیست آن و جاندارانی که در آن زندگی می‌کنند در تداوم زندگی انسان‌ها نقش بسزایی دارد.

کانون آلودگی را در دو گروه می‌توان دسته‌بندی کرد:

- ۱- آلودگی با منبع مشخص: نوعی از آلودگی است که منشأ آن قابل ردیابی و جلوگیری کردن است مانند مواد دفع شده از کارخانه‌ها (پساب‌های صنعتی).
- ۲- آلودگی با منبع نامشخص: نوعی دیگر از آلودگی است که منشأ آن پراکنده بوده و ردیابی و کنترل این نوع آلودگی مشکل است.

آلودگی ناشی از منابع واقع در خشکی

منابع شهری، کشاورزی و صنعتی مستقر در خشکی اعم از ثابت و سیار می‌باشد که ضایعات آنها از طریق آب‌های سطحی و زیرزمینی یا هوا به محیط زیست دریایی می‌رسد و نیز منابع فلات قاره شامل تأسیسات ثابت یا متحرک که فعالیت آنها موجب آلودگی دریایی می‌شود.

در محدوده دریایی تعداد زیادی مراکز شهری ساحلی وجود دارد که فاضلاب تصفیه نشده آنها به دریا تخلیه و موجب آلودگی‌های گوناگون می‌شود. این مراکز اغلب موجب آلودگی‌های مشخص می‌شوند. آلودگی‌های ناشی از منابع مستقر در خشکی شامل پساب کارخانه‌ها، آب گرم و مواد زائد نیروگاه‌ها، زائدات تأسیسات آب‌شیرین‌کن، پساب‌های کشاورزی و سموم کشاورزی که از طریق رودخانه‌ها وارد دریا می‌شوند، فضولات دامی، پساب‌های شهری و خانگی.

آلاینده‌های آلی

یکی از گروه‌های بزرگ آلاینده‌ها بوده که با تخلیه به آب‌های سطحی و روان

و نیز اکوسیستم‌های آبی، تأثیرات نابهنجار بسیاری را بر روی زیست‌بوم‌های آبی (آب، رسوبات، آبزیان) به جا می‌گذارد. آلاینده‌های آلی کم‌مقدار در کنار دیگر آلاینده‌ها چون عناصر کم‌مقدار (فلزات سنگین، ترکیبات آلی فلزی)، عناصر رادیواکتیو، آلاینده‌های معدنی (مواد مغذی، به مانند نیترات، نیتریت، آمونیوم، فسفات، سیلیس) باعث تغییرات نابهنجار در پارامترهای فیزیکی و شیمیایی (مانند اسیدیته، قلیائیت، شوری) و ویژگی‌های فیزیکی آب، (رنگ، بو، مزه) در اکوسیستم‌های آبی شده و از تهدیدکننده‌های بزرگ سلامت محیط زیست به ویژه محیط زیست آبی به شمار می‌آیند.

آلاینده‌های آلی کم‌مقدار، شمار بزرگی از آلاینده‌های گوناگون را در بر می‌گیرد. گروه‌های اصلی این آلاینده‌ها را می‌توان چنین دسته‌بندی کرد:

۱- آفت‌کش‌ها، حشره‌کش‌ها، قارچ‌کش‌ها، علف‌کش‌ها و...؛

۲- پلی‌کلریدبی فنیل‌ها؛

۳- هیدروکربون‌های نفتی (به ویژه هیدروکربورهای آروماتیک پلی‌سیکلیک)؛

۴- پساب‌های شهری (خانگی)؛

۵- پساب‌های کشاورزی؛

۶- پساب‌های صنعتی؛

۷- صابون و شوینده‌های شیمیایی.

آلاینده‌های آلی پایدار

ترکیباتی هستند که دارای خاصیت سمی پایدار بوده و خاصیت تجمعی در بافت‌های زنده و استعداد ذخیره و انتقال درازمدت دارند. همچنین دارای حلالیت کم در آب و حلالیت بالا در برخی از حلال‌های آلی مانند چربی‌ها بوده و می‌توانند باعث بروز اثرات زیان‌بار بر محیط زیست و سلامت بشر در محل‌های دور یا نزدیک از این منابع شوند.

دورریزی زباله کشتی‌ها با توجه به قوانین مارپول

این قوانین قابل کاربرد برای همه کشتی‌ها بدون توجه به اندازه آنهاست. منطقه ویژه خلیج فارس، منطقه شمال غرب خط واصل بین رأس‌الحد و رأس‌الفسطه (قلمرو عمان) می‌باشد. دورریزی هر نوع زباله به استثنای پسماندهای غذایی، زمانی که کشتی ۱۲ میل دریایی از نزدیک‌ترین خشکی فاصله دارد، ممنوع می‌باشد. این قانون قابل کاربرد برای انواع کشتی‌ها و سکوها دور از ساحل بدون توجه به اندازه آنهاست.

پیوست ۷۳/۷۸ مارپول

نوع زباله	درون منطقه ویژه	خارج از منطقه ویژه
انواع پلاستیک‌ها، تورهای ماهیگیری، طناب‌های لاستیکی، کیسه‌های زباله پلاستیکی و خاکستر به جا مانده از سوزاندن محصولات پلاستیکی	ممنوع	ممنوع
بارپوش‌های شناور، مواد بسته‌بندی	ممنوع	ممنوع کمتر از ۲۵ میل دریایی از خشکی
پسماندهای غذایی، کاغذ، لباس‌های کهنه، شیشه، فلز، بطری، ظروف سفالی و پسماندهای مشابه	ممنوع	ممنوع کمتر از ۱۲ میل دریایی از خشکی
پسماندهای غذایی خرد یا له شده	ممنوع کمتر از ۱۲ میل دریایی از نزدیک‌ترین خشکی	ممنوع کمتر از ۳ میل دریایی از نزدیک‌ترین خشکی



فرمانده گرمی

آیا می‌دانید ریختن: آب خن و روغن سوخته، انواع طناب‌های پلاستیکی، انواع تورهای ماهیگیری، اجسام شناور و مواد بسته‌بندی شده، کاغذ، شیشه، سفال، چینی و کهنه‌های روغنی و قوطی‌های فلزی و آلومینیومی به دریا ممنوع بوده و در صورت مشاهده پیگرد قانونی دارد.

فرمانده گرمی جهت استفاده دایمی و مستمر و بهره‌برداری منطقی و معقول از منابع ارزشمند دریایی توصیه‌های ذیل را رعایت کنید:

جمع‌آوری و نگهداری صحیح زباله بر روی شناور از طریق:

➤ کم کردن حجم زباله تولید شده؛

➤ استفاده از سطل‌های زباله مناسب.

تفکیک صحیح زباله از طریق:

➤ جداکردن زباله تر و خشک از یکدیگر؛

➤ جداکردن کهنه‌های روغنی موتورخانه؛

➤ جدا کردن موادی مانند پلاستیک و فلزات از بقیه زباله‌ها.

تحويل به موقع زباله به امکانات ساحلی از طریق:

➤ انتقال زباله از شناور به امکانات ساحلی؛

➤ دریافت رسید از مراجع مربوطه.

کاهش تولید آب خن آلوده در موتورخانه از طریق:

➤ تعمیر به موقع و تمیز نگاه داشتن موتورخانه؛

➤ اطمینان از عدم وجود نشتی در موتورخانه.

جمع‌آوری، نگهداری و تحويل روغن تعویضی موتور به ساحل از طریق:

➤ ریختن در بشکه مناسب و دریافت رسید در برابر تحويل آن به ساحل.

□ استفاده از کاغذ بازیافت شده به جای تهیه آن از چوب درختان، موجب کاهش آلودگی هوا به میزان ۷۴ درصد، کاهش آلودگی آب به میزان ۳۵ درصد و کاهش مصرف آب به میزان ۵۸ درصد خواهد شد.

□ بطری شیشه‌ای که امروز دور انداخته می‌شود تا ۱۰۰۰ سال دیگر به صورت زباله روی زمین باقی می‌ماند.

□ آلودگی محیط زیست به ویژه آلودگی دریاها از مسائل بغرنج و تهدیدکننده است که بشر امروز با آن مواجه است.



کشتیرانی خط پیما و آزادپیما

سفرهای دریایی منظم و نامنظم

حیدر زارع

کارشناس مدیریت و بازرگانی دریا

گرایش بندر و کشتیرانی (دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر)

hzport87@yahoo.com

مقدمه

کشتی‌های تجاری برای حمل بار و تعدادی نیز برای حمل مسافر طراحی شده‌اند. کشتی‌های تجاری به سه روش اصلی خط پیما، آزادپیما^۱ و کشتی‌های خاص (برای حمل نوع خاصی از بار) عمل می‌کنند. گرچه شباهت‌هایی بین کشتیرانی خط پیما و آزادپیما وجود دارد؛ اما تفاوتشان در تئوری و فنون مدیریتی شایان ذکر است. خدمات ارائه شده، محیط جغرافیایی تحت پوشش، مسائل عملیاتی، ارتباط بین مالک کشتی و استفاده‌کنندگان کشتی و به کارگیری کشتی بین این دو نوع خدمات متفاوت است.

خدمات کشتیرانی خط پیما

• کشتیرانی خط پیما در مسیرهای منظم و مشخص و در فواصل زمانی معین و بین بنادر مشخص در یک مسیر تجاری صورت می‌گیرد. خدمات کشتیرانی خط پیمای واقعی به وسیله تکرار سفرها و تبلیغ پیوسته این سفرها متمایز می‌شوند. راهبر باید مطابق برنامه زمانی از قبل تدوین شده عمل کند؛ گرچه تکرار سفر مستقیماً به مقدار تجارت موجود وابسته است. کشتی‌های به کار رفته در این گونه خدمات ممکن است متعلق به خود مالک یا به صورت اجاره‌ای باشد.

• کشتیرانی‌های خط پیما معمولاً حمل‌کنندگان عمومی هستند و نیازمند به قانون برای پذیرش بدون تبعیض بین سفارش‌دهندگان هر بار قانونی که کشتی قابلیت حمل را داراست می‌باشند. نوع کالاهایی که حمل می‌کنند

کالاهای عمومی و کانتینری می‌باشد.

- کالاهای حمل شده در سرویس خط پیما نسبت به سرویس آزادپیما با ارزش‌تر هستند و بنابراین کرایه بیشتری دریافت می‌کنند.
- هزینه کرایه سرویس‌های خط پیما مطابق با لیست تعرفه بار است که برای متقاضیان موجود است و افزایش کرایه پیشاپیش به متقاضیان اعلام می‌شود.
- شرکت‌های سرویس‌دهنده خط پیما صرف‌نظر از اندازه بار یا تعداد متفاوت بار براساس قرارداد استاندارد یا برنامه صادره عمل می‌کنند. شرایط این قراردادها غیرقابل مذاکره هستند و یک‌جانبه توسط حمل‌کننده تحمیل می‌شود.
- کشتی‌های سرویس خط پیما با توجه به نوع کاربریشان دارای تجهیزات خاص خود می‌باشند.
- شرکت‌های سرویس خط پیما دارای سازمانی بزرگ و پیچیده هستند که معمولاً براساس وظایفشان به ترافیک، عملیات، سرمایه‌گذاری و... تقسیم می‌شوند.
- تهیه بار و طبقه‌بندی ترافیک است که شامل فروش به حمل‌کنندگان، تبلیغات وسیع و پیوسته و تلاش برای انتشار اطلاعات مرتبط با خط است.
- مسافران نیز گاهی اوقات نیز در خط پیما سوار می‌شوند.
- سرویس‌ها، تکرار سفرهای دریایی و ظرفیت خودکشتی‌ها براساس نیاز حمل‌کنندگان کالا تنظیم می‌شوند. بسیاری از اپراتورهای خط پیما جدولشان را براساس حداقل نیازها در طول سال مرتب می‌کنند.
- نکته: تغییرات سرویس‌های خط پیما اغلب تحت تأثیر عوامل سیاسی، تکنولوژیکی و اقتصادی است.

خدمات کشتیرانی آزادپیما

- کشتیرانی آزادپیما براساس سفرهای قراردادی می‌باشد. سفرها به ندرت تکرار می‌شود و هر سفر دارای برنامه زمانی خاص خودش می‌باشد.
- خطوط آزادپیما حمل‌کنندگان قراردادی (خصوصی) هستند که معمولاً کشتی را با یک نوع کالا پر می‌کنند.
- بارهای حمل شده در خطوط آزادپیما معمولاً به صورت فله (متجانس) می‌باشند و دارای ارزش ذاتی کمی هستند. بیشترین نوع بار فله حمل شده از نوع زغال سنگ، سنگ معدن، غله، الوار و شکر هستند. هزینه تخلیه و بارگیری کشتی در بیشتر موارد توسط اجاره کننده پرداخت می‌شود؛ ولی درباره پرداخت اجاره کننده با مالک کشتی مذاکره می‌کند.
- هزینه کرایه خطوط آزادپیما براساس عرضه و تقاضای کشتی‌ها می‌باشد. زمانی که تعداد بار کمی برای حمل و نیز کشتی‌های زیادی برای حمل وجود داشته باشند، آنگاه موقعیت اجاره کننده محکم و نرخ کرایه پایین می‌باشد.
- مالک کشتی آزادپیما باید قراردادهای جداگانه‌ای برای هر سفر کشتی‌اش تنظیم کند. شرایط قرارداد از کشتی به کشتی متفاوت است و به قدرت چانه زنی و معامله مالک و اجاره کننده و جریانات کلی بازار بستگی دارد.
- نوع سرویس دهی همانند نرخ کرایه به واسطه مذاکره بین مالک و اجاره کننده و نیازمندی‌های خاص طرفین قرارداد تعیین می‌شود.
- بیشتر کشتی‌های آزادپیما برای سرویس دهی در کل جهان به کار می‌روند و دارای اندازه و آبخور متوسطی هستند. گرچه عمدتاً فله حمل می‌کنند، بسیاری از خطوط آزادپیما یک یا دو عرشه دارند.
- مالکان خطوط آزادپیما دارای تعداد کمی کارمند در دفتر کار خود می‌باشند و اجاره کنندگان از طریق تلفن، فاکس و... مذاکره می‌کنند. چون در بنادر نمایندگان مالک به کارگماشته می‌شوند و هزینه‌ها براساس کار انجام شده محاسبه می‌شود، بنابراین در این نوع سرویس دهی نیازی به بخش عملیاتی نیست.

به دلیل اینکه متصدیان تخلیه و بارگیری به ندرت نماینده مالک کشتی هستند پس بخش پایانه هم در دفتر مرکزی وجود ندارد.

• تهیه بار از طریق کارگزارانی صورت می‌گیرد که نماینده مالک در مذاکره با کارگزاران بار هستند. فعالیت‌های تبلیغاتی و تشویقی وجود ندارد.

• مسافران بر روی عرشه کشتی حمل نمی‌شوند و مکانی برای سکونت مسافر در کشتی آزادپیما طراحی نشده است.

نکته: تغییرات ناگهانی در سطح نرخ قرارداد به یک حادثه بین‌المللی مثل وقوع یک جنگ، گسترش اعتصابات در کشوری خاص یا کمبود شدید کالا بستگی دارد.

پی‌نوشت:.....

- 1- Liner
- 2- Tramp

□ گرچه شباهت‌هایی بین کشتیرانی خطپیما و آزادپیما وجود دارد؛ اما تفاوت آنها در تئوری و فنون مدیریتی است.

□ کالاهای حمل شده در سرویس خطپیما نسبت به سرویس آزادپیما با ارزشی تر هستند

جزئیات مقایسه		کشتیرانی آزادپیما	کشتیرانی خطپیما
تقاضای خدمات حمل و نقلی			
تعداد صاحبان	کم	زیاد	
اندازه محموله	بزرگ	کوچک	
چگالی کالا	بالا	کم	
ارزش هر واحد (تن یا عدد)	کم	زیاد	
نظم و ترتیب در تقاضا	پایین	بالا	
عرضه خدمات حمل و نقلی			
قرارداد	برای اجاره کشتی	برای حمل کالا	
نوع کشتی	فله‌برهای جامد و فله‌برهای مایع (تانکر)	کالای عمومی و کانتینر	
تناوب عرضه خدمات کشتیرانی	کم	زیاد	
مفاهیم			
نوع کالا	کالاهای فله مایع و فله‌های جامد	فله‌های خرد و کالاهای عمومی (کانتینر شده)	
ارائه خدمات	مبتنی بر مقررات عرضه و تقاضا	مقدم بر تقاضا	
کاهش پذیری قیمت	کم	کم	
بازارها	کشورهای در حال توسعه/ کشورهای توسعه یافته	کشورهای در حال توسعه/ کشورهای توسعه یافته	



بهترین سن برای رئیس شدن؛

شادابی حرفه‌ای در دهه ۵۰ زندگی

محققان می‌گویند که نتایج این پژوهش نشان می‌دهد که هر چه مدیران شادابی بیشتری نشان می‌دهند، توانایی بیشتری برای به کارگیری منابع شخصی به منظور موفقیت در کارشان خواهند داشت و در نتیجه به تعهد کاری‌شان افزوده می‌شود. شادابی حرفه‌ای رابطه مثبتی با موقعیت مدیر در سلسله مراتب شرکت و تعادل کار-زندگی یک مدیر دارد. علاوه بر این، هر چه میزان شادابی یک مدیر بیشتر باشد، یک مدیر کمتر به ترک محل کار خود فکر می‌کند.

از سوی دیگر، محققان دریافتند که محل کار کارفرمایانی که از کارمندانشان حمایت می‌کنند، از شادابی بالاتری برخوردار است.

محققان به این نتیجه رسیدند که فراهم کردن ابزارهایی برای بهبود شادابی حرفه‌ای کارمندان باعث رضایت‌مندی بیشتر آنها خواهد شد و به گسترش کارمندان حرفه‌ای و خلاق کمک خواهد کرد؛ در نتیجه اولویت یک سازمان باید تأمین چنین ابزاری باشد. شادابی کارمندان باعث تقویت روند موفقیت سازمان می‌شود، و این حقیقت که شادابی حرفه‌ای در دهه ۵۰ از زندگی فرد افزایش می‌یابد، نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری سازمان‌ها در این جنبه از محیط کار منجر به بهره‌برداری از نیروی کار مولد برای سال‌های زیادی می‌شود.

منبع: سایت اقتصاد آنلاین

خبر خوب برای کارمندان میان‌سالی که به دنبال شغل می‌گردند: به تازگی در یک پژوهش نشان داده شده است که مدیران بالاترین سطح شادابی حرفه‌ای خود را در دهه ۵۰ زندگی‌شان به دست می‌آورند؛ بنابراین این سن بهترین سن برای رئیس شدن به شمار می‌رود.

این تحقیق، شادابی حرفه‌ای یک مدیر را بر اساس دو معیار توانایی اجرای وظایف همراه با اشتیاق، انرژی و صلاحیت و کسب رضایت‌مندی از عملکرد کارش تعریف می‌کند.

محققان در این پژوهش عملکرد مدیران اجرایی در بخش‌های فناوری پیشرفته، مهندسی و زیرساخت‌ها را بررسی کرده‌اند.

محققان این مطالعه می‌گویند که "در مورد منافع و مزایای استخدام کارمندان مسن‌تر در سال‌های اخیر بسیار بحث شده است. این پژوهش نشان می‌دهد که افزایش سن نقش مهمی در شادابی حرفه‌ای بازی می‌کند."

هدف محققان بررسی عواملی است که مربوط به شادابی حرفه‌ای می‌شود و اینکه آیا این سن وابسته به حرفه یک مدیر هست یا نه؟ در این پژوهش ۵۴۵ مدیر در بخش‌های فناوری پیشرفته، مهندسی و زیرساخت‌ها از بخش خصوصی و دولتی مورد بررسی قرار گرفتند که شامل یک طیف کامل مدیریتی از مدیران پروژه‌ها تا مدیران ارشد شرکت‌ها بود.



چرا برخی شرکت‌ها کارمندان خوب خود را از دست می‌دهند؟

مهارت‌های مدیریتی

از آنها حمایت کنید. در شرکت‌هایی که در حفظ کارمندان خوبشان بد عمل می‌کنند، کارمندان احساس سرگردانی می‌کنند.

به عنوان مثال، یکی از بستگان من چند سال پیش در جایی استخدام شد که از آن زمان کلاً ۶ بار با رئیس خود مکالمه داشته که سه مکالمه آن هم از طریق تلفن بوده است. پیامی که این مدیر ارسال می‌کند، واضح است: کار خود را انجام دهید و مزاحم من نشوید. وی در حال حاضر به دنبال کار دیگری می‌گردد. حمایت از کارمندان می‌تواند شکل‌های مختلفی داشته باشد، اما شیوه‌هایی که بیشترین تأثیر را دارند، آنهایی هستند که افراد می‌فهمند شما واقعاً نظاره‌گر موفقیت‌های آنها هستید. برای این کار مرتب پذیرای آنها باشید، نهایت تلاش خود را انجام دهید تا موانع را برطرف کنید و منابع مورد نیاز را فراهم کنید. در مورد امیدهای حرفه‌ای آنها سؤال کنید و راه‌هایی را بیابید که به رشد آنها کمک می‌کند.

از آنها کارهای بزرگ بخواهید. افراد کارآمد، دوست دارند به چالش کشیده شوند. در شرکت‌هایی که کارمندان اولویت مدیران نیستند، کارها بر اساس نیازهای شرکت تعیین می‌شوند و به طور کلی به شیوه‌ای از قبل مشخص شده انجام می‌شوند. اما شرکت‌هایی که به کارمندان خوبشان توجه می‌کنند، تلاششان این است که علاقه و استعدادهای کارمندان را با نیازهای کاری مطابقت دهند بنابراین کارمندان را تشویق می‌کنند راه‌های بهتر، سریع‌تر و کارآمدتری برای انجام کارها بیابند.

از نقش مؤثر آنها قدردانی کنید. یکی از آشنایان من به تازگی شغلش را رها کرده است. در محل کار قبلی، او ۶ سال بی وقفه کار کرده بود؛ بدون اینکه حقوق زیادی داشته باشد یا از حمایتی از طرف مدیریت برخوردار باشد. وی حتی فکر می‌کرد هیچ کس در محل کار به او توجه نمی‌کند. اما زمانی که اعلام کرد قصد دارد از آنجا برود، مدیریت اعتراف کرد جایگزین کردن فردی به جای او کار بسیار سختی است. بیشتر افراد دوست دارند سخت کار کردن آنها و نتایج خوبی که می‌گیرند، مورد قدردانی قرار بگیرد. بنابراین کسانی که برای شما کار می‌کنند باید دائماً بدانند که شما از آنچه آنها انجام می‌دهند آگاه هستید و از تلاش‌ها و نتایجی که می‌گیرند، قدردانی می‌کنید.

باید توجه کنید کل چهار موردی که ذکر شد، نیازمند مدیریت و رهبری خوب و همچنین فرهنگ سازمانی است که شامل صداقت، شفاف بودن و رفتار خوب با افراد است. بیشتر عوامل موفقیت یک شرکت به این دو عامل بستگی دارند و حفظ کارمندان خوب هم از این قاعده مستثنی نیست.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

مدتی پیش با یکی از مشتری‌های شرکت که در حال از دست دادن یکی از بهترین کارمندان خود بود صحبت می‌کردم. قرار بود آن کارمند به شرکت رقیب که بزرگ‌تر و سرشناس‌تر بود، برود.

مدیرش از این انتقال خشنود نبود، اما به تصمیم کارمندش احترام گذاشته و برای او خوشحال بود. آن فرد از کار کردن برای مدیرش خیلی راضی بود، اما پیشنهاد جدید به قدری خوب بود که نمی‌توانست آن را رد کند. حتی مدیریت شرکت راضی شد سطح حقوق مشابهی به وی پیشنهاد دهد. اما دلیل اصلی قبول کردن پیشنهاد شرکت رقیب پول نبود، بلکه موقعیت و فرصت به وجود آمده بود.

اگر فردی شرکت شما را در این موقعیت ترک کند، به خودتان تبریک بگویید که چنین فردی در فضای شرکت شما رشد کرده و تلاش کنید بهترین جایگزین را برای وی بیابید. کار دیگری نمی‌توانید انجام دهید؛ زیرا در شرایط این‌چنینی ناگزیر برخی افراد را از دست می‌دهید.

به هر حال، همه افراد به این دلیل شرکت‌هایشان را ترک نمی‌کنند. سال گذشته مطلب بسیار جالبی به اشتراک گذاشته شده بود که به تازگی به آن برخوردم: چرا شرکت‌ها در انتخاب کارمندان خود، حفظ آنها و انگیزه دادن به آنها بد عمل می‌کنند؟ در این رابطه ۱۰ دلیل مطرح شده بود که همه آنها به این مطلب ختم می‌شوند:

«بیشتر شرکت‌ها از روی بی‌صداقتی از اهمیت کار کارمندان خوبشان تعریف می‌کنند، اما در واقعیت طوری با آنها رفتار نمی‌کنند که نشان دهد کارشان مهم است.»

شرکت‌هایی که به کار کارمندان خوب شرکتشان، در هر سطحی که باشند، اهمیت می‌دهند، با آنها مثل افراد با ارزشی رفتار می‌کنند که در موفقیت کسب و کارشان شریک هستند. برای این کار باید موارد زیر را رعایت کنید:

آنها را به حساب آورید. انسان‌ها (به خصوص افراد مهم) دوست دارند احساس کنند جزء لاینفک موفقیت شرکتی هستند که در آن کار می‌کنند.

شرکت‌های خوب در این راستا دو کار ساده انجام می‌دهند: اول اینکه اجازه می‌دهند کارمندان بدانند چه اتفاقاتی در شرکت رخ می‌دهد و چرا، دوم اجازه می‌دهند تا جایی که ممکن است افراد در تصمیم‌گیری‌ها تأثیرگذار باشند. بنابراین، اول باید در انتقال اطلاعات مهم شرکت به کارمندان صادق و ثابت قدم باشید. حس خیلی بدی است اگر فردی از اخبار مهم شرکتی که در آن کار می‌کند، در روزنامه‌ها مطلع شود. دوم، هر زمان که امکان دارد، کارمندان را در فرآیند تصمیم‌گیری مشارکت دهید.



یک روز سوراخ کوچکی در یک پيله ظاهر شد. شخصی نشست و چند ساعت به جدال پروانه برای خارج شدن از سوراخ کوچک ایجاد شده در پيله نگاه کرد. سپس فعالیت پروانه متوقف شد و به نظر رسید تمام تلاش خود را انجام داده و نمی‌تواند ادامه دهد.

آن شخص تصمیم گرفت به پروانه کمک کند و با قیچی پيله را باز کرد. پروانه به راحتی از پيله خارج شد اما بدنش ضعیف و بالهایش چروک بود. آن شخص باز هم به تماشای پروانه ادامه داد چون انتظار داشت که بال‌های پروانه باز، گسترده و محکم شوند و از بدن پروانه محافظت کنند.

هیچ اتفاقی نیفتاد!

در واقع پروانه بقیه عمرش به خزیدن مشغول بود و هرگز نتوانست پرواز کند. چیزی که آن شخص با همه مهربانیش نمی‌دانست این بود که محدودیت پيله و تلاش لازم برای خروج از سوراخ آن، راهی بود که خدا برای ترشح مایعاتی از بدن پروانه به بال‌هایش قرار داده بود تا پروانه بعد از خروج از پيله بتواند پرواز کند.

آموزه‌های داستان

- ❖ گاهی اوقات تلاش تنها چیزی است که در زندگی نیاز داریم.
- ❖ اگر خدا اجازه می‌داد که بدون هیچ مشکلی زندگی کنیم فلج می‌شدیم، به اندازه کافی قوی نبودیم و هرگز نمی‌توانستیم پرواز کنیم.
- ❖ من قدرت خواستم و خدا مشکلاتی در سر راهم قرار داد تا قوی شوم.
- ❖ من دانایی خواستم و خدا به من مسائلی داد تا حل کنم.
- ❖ من سعادت و ترقی خواستم و خدا به من قدرت تفکر و قوت ماهیچه داد تا کار کنم.
- ❖ من جرأت خواستم و خدا موانعی سر راهم قرار داد تا بر آنها غلبه کنم.
- ❖ من عشق خواستم و خدا افرادی به من نشان داد که نیازمند کمک بودند.
- ❖ من محبت خواستم و خدا به من فرصت‌هایی برای محبت داد.
- ❖ من به هر چه که خواستم نرسیدم ... اما به هر چه که نیاز داشتم دست یافتم.
- ❖ بدون ترس زندگی کن، با همه مشکلات مبارزه کن و بدان که می‌توانی بر تمام آنها غلبه کنی.

چرا گاهی اوقات تلاش‌ها به نتیجه نمی‌رسد؛
دوستی خاله خرسه!



ریاضیات به سبک شیخ بهایی

در این روش، در جمع چند عدد چند رقمی که زیر هم نوشته شده به جای آنکه اعداد از سمت راست جمع زده شوند، از سمت چپ جمع زده می‌شوند. مثلاً:

6549

7542

3659

16

16

13

20

17750

همین طور که می‌بینید هیچ (۱۰ بر یک یا ۲۰ بر دو و...) به کار برده نمی‌شود و برای یادگیری خصوصاً بچه‌ها بسیار راحت است.

فرهنگستان زبان و ادب فارسی؛ واژگان مصوب بخش حمل و نقل دریایی

cabin cruiser	قایق تفریحی اتاق‌دار
cable locker → chain locker	
cantenary	کمان
canting piece → tripping palm	
cargo	محموله، بار
cargo batten	تخته زهوار
cargo boat	کشتی باری
cargo book	دفترچه بار
cargo booking service	خدمات ذخیره جای بار
cargo carrying capacity → deadweight	
cargo clearance	ترخیص کالا
cargo declaration	اظهاریانه بار
cargo door	در بار
cargo dues	عوارض بار
cargo gear	بارافزار
cargo handling	بارورزی
cargo handling charges	هزینه بارورزی
cargo hook	بارقلاب
cargo list	سیاهه بارگیری
cargo mat	بارپلاس
cargo net	تور بار
cargo plan → stowage plan	
cargo port	درگاهی بار
cargo preference → flag discrimination	
cargo sheet	سیاهه بار
cargo sheet clerk	متصدی سیاهه بار
cargo ship → cargo boat	
cargo skid	بارسره
cargo space	بارجا
cargo superintendent	ناظر بارگیری
cargo sheet clerk	متصدی سیاهه بار
cargo sweat	عرق بار
cargo tank	محزن بار
cargo underwriter	بیمه‌گر بار
cargo vessel	شناور باری
cargoworthiness	بارشایانی
cargoworthy	بارشایان
catamaran	شناور دودنه، دودنه
CDB → continuous discharge book	
cellular containership	کشتی تمام بارگنجی
center anchor → stem anchor	
certificate of classification	گواهی‌نامه رده‌بندی

certificate of competency	گواهی نامه شایستگی
certificate of compliance → document of compliance	
certificate of damage	گواهی آسیب دیدگی
certificate of deletion	گواهی ابطال ثبت
certificate of entry	گواهی عضویت
certificate of classification	گواهی نامه رده بندی
certificate of first entry classification	گواهی پذیرش رده بندی
certificate of fitness	گواهی نامه برازش
certificate of free pratique → certificate of pratique	
certificate of ownership	گواهی مالکیت
certificate of pratique	گواهی سلامت شناور
certificate of registry	گواهی نامه ثبت
certificate of sea stores	گواهی انبار مواد مصرفی
certificate of survey ¹ → certificate of damage	
certificate of survey ²	گواهی واریسی
CFS → container freight station	
chain → anchor cable	
chain cable → anchor cable	
chain locker	چاه زنجیر
charge	هزینه
charge minimum	هزینه کمینه
charter	اجاره
charterer	اجاره کننده
classification certificate → certificate of classification	
classification society	انجمن رده بندی
classification survey	واریسی رده بندی
claused bill of lading → foul bill of lading	
claw anchor	لنگر جنگالی
clean ballast	تراره بالوده
clean bill of lading	بارنامه بی توضیح
clear anchor	لنگر آزاد
clear hawse	دوزنجیر جدا
clearing anchors	لنگر آماده
clearing away anchors → clearing anchors	
cockbill → A-cockbill	
collective bill of lading → groupage bill of lading	
combiconbill → combined bill of lading	
combidoc → combined bill of lading	
combined bill of lading	بارنامه ترکیبی
combined transport bill of lading → combined bill of lading	
come to → brought up	
conbulker → container-bulk carrier	

con-ro ship → ro-ro/container ship	
con-ro vessel → ro-ro/container vessel	
consignment ¹	ارسال
consignment ²	مرسوله
consignment clause	شرط ارسال
consignment note	رسید مرسوله
cont. ship → containership	
container barge carrier	بارگنج - دوبه‌بر
container base ¹ → container terminal	
container base ² → container freight station	
container-bulk carrier	بارگنج - فله‌بر
container cam → container door locking bar cam	
container corner casting → container corner fitting	
container corner fitting	گوشه‌بست بارگنج، گوشه‌بست
container door header	سردر بارگنج
container door locking bar	کلون بارگنج
container door locking bar cam	بادامک کلون بارگنج
container door locking rod → container door locking bar	
container door sill	پادر بارگنج
container end door	در بارگنج
container end frame	چارچوب انتهایی بارگنج
container end panel → container end wall	
container end wall	دیواره انتهایی بارگنج
container exchange	بارگنج‌های تبدلی
container freight station (CFS)	فرستگاه بارگنج
container header → container door header	
container port → container terminal	
containership	کشتی بارگنجی
container side frame	چارچوب جانبی بارگنج
container terminal	پایانه بارگنج
container vessel → containership	
container yard	بارگنجان
continuous discharge book (CDB)	شناسنامه دریانوردی
corner casting → container corner fitting	
corner fitting → container corner fitting	
crew's effect	لوازم شخصی خدمه
cross	تک‌پیچ
cross in the hawse	دوزنجیر تک‌پیچ
cubic capacity	ظرفیت حجمی
customs warehouse → bonded warehouse	

قیمت‌یابی خدمات بندری

کتاب "قیمت‌یابی خدمات بندری" در مهرماه ۱۳۹۱ منتشر و وارد بازار کتاب شده است.

این کتاب دو مرجع مفید را در زمینه قیمت‌یابی در صنعت بنادر در چارچوب مبحث حیاتی بازاریابی بنادر به خوانندگان فارسی زبان ارائه می‌کند: مرجع اول رساله "قیمت‌یابی راهبردی در بنادر" کنفرانس تجارت و توسعه ملل متحد (۱۹۹۵) که اصلی‌ترین مرجع قیمت‌یابی در صنعت بنادر به شمار آمده و ضمن طرح جامع مسئله قیمت‌یابی خدمات بندری و ظرایف آن، به معرفی رویکرد «هزینه - عملکرد - ارزش» (C.P.V.) پرداخته و به تشریح سازوکارهای اجرای این رویکرد در بنادر می‌پردازد. مرجع دوم مقاله «قیمت‌یابی در بنادر» است که حاصل پژوهش جمعی از محققان و استادان دانشگاه آنتورپ بوده و در سال ۲۰۰۴ میلادی در ژورنال اروپایی تحقیقات حمل‌ونقل و زیرساخت‌ها به طبع رسیده است. این مقاله محتوی زمینه‌یابی تحقیقاتی در مبحث قیمت‌یابی بنادر، مروری بر پیشینه پژوهشی این مبحث و ارائه برخی نتایج حاصل از تحقیقات پروژه "اتنکو" در زمینه قیمت‌یابی خدمات بندری در اتحادیه اروپاست.

کتاب "قیمت‌یابی خدمات بندری" حاصل کوشش مهدی رستگاری از مؤلفان و پژوهشگران فعال در عرصه بنادر و دریانوردی است. این کتاب با حمایت معنوی اداره آموزش بنادر و دریانوردی استان هرمزگان و پشتیبانی مالی مؤسسه علمی - آموزشی اتحاد خوشبین انتشار یافته است.



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 از دانش و تجارب 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:

کد پستی: تلفن: صندوق پستی:

خواهشمند است هزینه‌های مربوطه را به حساب بانکی شماره ۰۱۶۸۲۸۲۸۲۰۰۲ 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 کد پستی: ۱۴۳۹۶ ۳۴۵۶۱
پست الکترونیک: update@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 ۳۴۵۶۱ ۱۴۳۹۶ و شماره تماس ۰۲۱ - ۸۴۳۹۷۰۰۵ که "پیمانکار" خوانده می‌شود از طرف دیگر، به شرح ذیل منعقد شد.
• چاپ ----- نوبت آگهی شرکت، با کیفیت سیاه و سفید ☐ رنگی ☐ و در اندازه ----- صفحه.
• محل درج آگهی ----- تعیین شد.
• 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 شد.

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.

انتخاب ایران به عنوان مرکز ارزیابی آلودگی‌های دریای خزر

در سال ۱۳۷۴ با چهار عضو اصلی شامل دانشگاه‌های گیلان، مازندران، علوم کشاورزی گرگان و دانشگاه دولتی فنی آستراخان تأسیس شد. اولین اجلاس این اتحادیه در شهریور سال ۱۳۷۵ در دانشگاه دولتی فنی آستراخان برگزار شد. محل دبیرخانه این اتحادیه دانشگاه گیلان و هم اکنون ۵۱ دانشگاه و مؤسسه پژوهشی دولتی کشورهای حاشیه دریای خزر عضو این اتحادیه هستند.

از مهم‌ترین اهداف اتحادیه می‌توان به همکاری مشترک فرهنگی، آموزشی و پژوهشی دانشگاه‌های عضو، تبادل اطلاعات در زمینه حوزه‌های علوم مربوط به دریای خزر، تبادل استاد و دانشجو در زمینه‌های آموزشی و پژوهشی، ایجاد بانک اطلاعاتی دریای خزر، ایجاد رشته‌های جدید مرتبط با دریای خزر در دانشگاه‌های اتحادیه، ایجاد تسهیلات لازم جهت ترویج زبان کشورهای عضو اتحادیه، برگزاری سمینارها و کارگاه‌های آموزشی مشترک در ارتباط با دریای خزر، انتشار بولتن علمی مشترک به زبان انگلیسی اشاره کرد.

به گزارش روابط عمومی مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی در خاتمه پانزدهمین اجلاس اتحادیه دانشگاه‌ها و مؤسسات پژوهشی دولتی کشورهای حاشیه دریای خزر، مقرر شد اجلاس شانزدهم و ششمین المپیاد ورزشی دانشجویان اتحادیه خزر در دهه اول سپتامبر سال ۲۰۱۳ میلادی، یازدهم تا بیستم شهریور سال ۱۳۹۲ به میزبانی دانشگاه آتیرائو قزاقستان برگزار شود.

در پانزدهمین اجلاس اتحادیه دانشگاه‌ها و مؤسسات پژوهشی دولتی کشورهای حاشیه دریای خزر در دانشگاه فنی باکو آذربایجان، مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی به عنوان مرکز ارزیابی آلودگی‌های دریای خزر انتخاب شد. به گزارش مانا، در این اجلاس که با حضور رؤسای دانشگاه‌ها و مؤسسات پژوهشی دولتی کشورهای حاشیه دریای خزر در مهرماه ۱۳۹۱ برگزار شد، پیشنهادی هیئت جمهوری اسلامی ایران از طریق دانشگاه گیلان که مسئولیت دبیرخانه ایرانی اتحادیه را برعهده دارد مطرح و به تصویب رسید. بر طبق این گزارش یکی از پیشنهادهای تصویب شده در موافقت‌نامه پانزدهمین نشست دانشگاه‌ها و مؤسسات پژوهشی دولتی کشورهای حاشیه دریای خزر موضوع انتخاب مؤسسه ملی اقیانوس‌شناسی جمهوری اسلامی ایران به عنوان مرکز ارزیابی آلودگی‌های دریای خزر بوده که این مؤسسه را به عنوان مرجع منطقه‌ای پژوهش‌های مربوط به آلودگی‌های دریایی در دریای خزر مطرح می‌کند.

همچنین در این نشست مرکز آموزش عالی علمی- کاربردی میرزا کوچک‌خان استان گیلان برای تأسیس موزه ماهی‌شناسی مرجع دریای خزر انتخاب شد. در این نشست عضویت پارک علم و فناوری استان گیلان، مؤسسه تحقیقات برنج ایران، مؤسسه تحقیقات چای ایران و مؤسسه اکولوژی دریای خزر - ساری به تصویب رسید.

اتحادیه دانشگاه‌ها و مؤسسات پژوهشی دولتی کشورهای حاشیه دریای خزر

با حضور معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی ششمین همایش بررسی سوانح دریایی برگزار شد

دارای صلاحیت کافی در مسئولیت‌های مختلف باشد. وی یادآور شد: سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور مسئول صدور گواهی‌نامه‌های لازم در بخش‌های سخت‌افزاری، نرم‌افزاری و نیروی انسانی است.

استیبری با بیان اینکه بحث سوانح دریایی علاوه بر مسئله حاکمیتی از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی نیز مورد تأکید است، افزود: یکی از مواردی که چند سال اخیر با آن مواجه بودیم، تشکیل کمیته سوانح زمان بروز حوادث بود در حالی که سازمان بین‌المللی دریانوردی بر تشکیل این کمیته قبل از بروز سوانح تأکید دارد.

وی خاطرنشان کرد: کارها باید فرایندی شود تا با تغییر مدیران، مشکلی در کارها پیش نیاید.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی در ششمین همایش بررسی سوانح دریایی گفت: بروز سانحه دریایی در هر جای دنیا امری طبیعی و غیرقابل اجتناب است چرا که کشتی در دریا حرکت می‌کند و با طبیعت سروکار دارد.

وی اظهار کرد: ساختار کشتی، تجهیزات فنی، رعایت مقررات ایمنی در ساخت کشتی، تخصص و واجد شرایط بودن از عوامل بروز یا عدم بروز حوادث دریایی است.

وی ادامه داد: در اکثر سوانح عوامل طبیعی، سخت‌افزاری، نرم‌افزاری و نیروی انسانی دخیل است.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: کشتی باید دارای گواهی‌نامه‌های لازم، ساخت مناسب، تعمیرات و نگهداری به موقع، افراد

احداث موزه تاریخیچه ابزار و ادوات دریانوردی در بندرعباس

عنوان یکی از جاذبه‌های دیدنی هرمزگان تقدیم مردم شریف استان خواهد شد. صفایی در بخش دیگری از سخنانش با توجه به اهمیت استان هرمزگان از حیث ترانزیت کالا و مسافری و لزوم اطلاع‌رسانی به موقع از سوی اصحاب رسانه بیان داشت: همکاری اصحاب رسانه با مجموعه دریایی و بندری استان هرمزگان دوسویه و ستودنی است.

وی تصریح کرد: این تعامل و همسویی به قدری است که ایده تقدیر از خبرنگاران و تجلیل از تلاشگران عرصه اطلاع‌رسانی در حوزه سترگ دریانوردی از سوی این اداره کل مطرح و در حال پیگیری است و امیدواریم بتوانیم در آینده به شکل شایسته از خبرنگاران پرتلاش در این حوزه تقدیر کنیم.

مدیر کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان از احداث موزه تاریخیچه ابزار و ادوات قدیمی دریانوردی در آینده نزدیک در بندرعباس خبر داد.

صفایی در نشست خبری که به منظور تشریح برنامه‌های هفته جهانی دریانوردی در محل این اداره کل برگزار شده گفت: با توجه به تاریخیچه غنی دریانوردی در استان هرمزگان، عدم وجود موزه ابزار و ادوات دریانوردی در استان احساس شد و احداث این موزه به جد در دستور کار قرار گرفت.

وی گفت: با تلاش دوساله از سوی همکاران و مساعدت دریانوردان قدیمی ابزار و ادوات ابتدایی و بسیار زیبایی مربوط به دوره‌های گذشته از سراسر استان جمع‌آوری شده که بزودی یک موزه زیبا به معرض دید عموم در خواهد آمد و به

پانزدهمین نشست تفاهم‌نامه منطقه‌ای اقیانوس‌هند در زمینه کنترل و بازرسی کشتی‌ها

کشتی‌های خارجی ورود به بنادر مطرح شد. حاصل این اقدام پس از چند سال حاکی از پذیرش کنترل و بازرسی کشتی‌ها به عنوان یکی از بهترین روش‌های ساخت کشتی‌های غیراستاندارد در مجامع بین‌المللی مطرح گردید. به منظور توسعه روش فوق کشورهای مختلف دنیا در مناطق مختلف اقدام به امضاء یادداشت تفاهم‌هایی در زمینه کنترل و بازرسی کشتی‌ها کردند تا بتوانند با اعمال یک سیستم واحد و همکاری با سایر کشورها قدرت اجرایی خویش را افزایش دهند. ایجاد تفاهم‌نامه‌های منطقه‌ای همچون پاریس (در اروپا) توکیو (در آسیا شرقی) و اقیانوس‌هند (در منطقه شبه قاره‌هند) از جمله تفاهم‌نامه‌های یاد شده می‌باشند. تفاهم‌نامه اقیانوس‌هند (IOMOU) تفاهم‌نامه‌ای است که در پنجم ژوئن ۱۹۹۸ به امضاء کشورهای ساحلی اقیانوس‌هند رسید تا بتوان با داشتن چنین تفاهم‌نامه‌ای با وحدت رویه در انجام کنترل و بازرسی کشتی‌ها از ورود کشتی‌های غیراستاندارد به آب‌های منطقه جلوگیری کرده و در نتیجه تأمین ایمنی دریانوردی و حفاظت محیط زیست دریایی کشورهای منطقه به دست آید.

پانزدهمین نشست تفاهم‌نامه یاد شده از تاریخ ۱۳ لغایت ۱۶ شهریورماه ۱۳۹۱ در رابطه با بررسی مسائل مربوط به کنترل و بازرسی کشتی‌ها در سطح منطقه در بندر الیزابت کشور آفریقای جنوبی برگزار شد.

در این اجلاس نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی با حضوری فعال نقطه‌نظرات مربوط به مسائل تخصصی مرتبط را در اجلاس مطرح داشته‌اند. جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۸۰ پس از تصویب مجلس شورای اسلامی و تأیید شورای نگهبان به عضویت یادداشت تفاهم یاد شده در آمد و از آن پس به عنوان یکی از اعضاء فعال این تفاهم‌نامه همواره حضور فعال و راهبردی را در اجلاس‌های سالانه تفاهم‌نامه مذکور داشته است.

سازمان بین‌المللی دریانوردی پس از بررسی و تجزیه و تحلیل گزارشات سوانح دریایی که در طول دهه‌های اخیر به وقوع پیوسته به این نتیجه رسید که به علت عدم توجه مالکان و کشورهای صاحب پرچم نسبت به رعایت استانداردها و قوانین ملی و بین‌المللی، تردد کشتی‌های غیراستاندارد رو به افزایش است. به همین دلیل سیستم کنترل و بازرسی کشتی‌ها (PSC) جهت نظارت بر

روسنتف بزرگ‌ترین تولیدکننده نفت خام جهان شد

میلیون دلار نقدی دریافت می‌کند و بخشی از سهام شرکت روسنتف به ارزش ۱۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار هم به این شرکت واگذار می‌شود. قرار است در مجموع سهم شرکت بریتیش پترولیوم در روسنتف به ۲۰ درصد افزایش یابد. روسنتف همچنین ۲۸ میلیارد دلار به ائتلافی از بازرگانان روس برای خرید سهام آنها در شرکت تی ان کی - بی پی پرداخت می‌کند. روسنتف با امضای این قرارداد امیدوار است هزینه‌های خود را کاهش دهد و بتواند از فناوری‌های پیشرفته بریتیش پترولیوم در زمینه استخراج نفت در منطقه فلات قاره قطب استفاده کند.

شرکت "روسنتف" از نظر ذخایر و تولید نفت به بزرگ‌ترین شرکت نفتی در جهان تبدیل شد و جای شرکت آکسون موبیل آمریکا را گرفت.

به گزارش مانا، روسنتف قرارداد ۶۱ میلیارد دلاری با شرکت بریتیش پترولیوم امضاء کرد که بزرگ‌ترین قرارداد قرن بیست و یکم و سومین قرارداد بزرگ در صنعت نفت جهان است. براساس این قرارداد، روسنتف همه سهام شرکت مشترک روسی و انگلیسی "تی ان کی - بی پی" را خریداری کرد. بریتیش پترولیوم در برابر امضای این قرارداد به سرمایه‌گذار راهبردی در روسنتف تبدیل می‌شود. این شرکت انگلیسی همچنین ۱۷ میلیارد و ۱۰۰

صدور ۳ هزار قلم کالای غیرنفتی به ۱۷۰ کشور

غیرنفتی نشان می‌دهد که حرکت از صدور کالاهای خام و با ارزش افزوده پایین به سمت کالاهای سرمایه‌ای و محصولات نهایی با حداکثر ارزش افزوده آغاز شده است و عمده صادرکنندگان ما تلاش می‌کنند محصولات با ارزش را در بازارهای خارجی عرضه کنند که درآمد خوبی هم نصیب آنها می‌شود.

جمهوری اسلامی ایران حدود ۳۰۰۰ قلم کالای غیرنفتی را به ۱۷۰ کشور صادر می‌کند و در سال‌های اخیر تنوع سید صادراتی هم افزایش یافته است. به گزارش خبرگزاری اقتصادی ایران (econews.ir)، علیرضا شجاعی "سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: بررسی نوع کالاهای صادراتی

وی افزود: روند صادرات کالاهای غیرنفتی در ۶ ماه اخیر رو به افزایش بوده است و خوشبختانه ظرفیت‌ها و زیرساخت‌های خوبی برای این کار فراهم کرده‌ایم. شجاعی افزایش رقابت‌پذیری و بازاریابی هوشمند را از رموز موفقیت در بازارهای صادراتی دانست و گفت: هر اندازه از صادرات مواد خام فاصله بگیریم به معنی افزایش بهره‌وری تجارت خارجی خواهد بود.

وی با اشاره به رقابت‌پذیری برخی کالاهای صنعتی که در اولویت‌های نهم و دهم واردات قرار دارد اشاره کرد و افزود: در حوزه لوازم خانگی بازارهای خوبی داریم و استقبال مردم هم از این کالاها نشان می‌دهد در بحث مدیریت ارز باید

تلاش کنیم واردات این بخش که کالاهای مشابه و برتر در داخل تولید می‌شود به حداقل برسد که سالانه ارزش آن ۱۲ میلیارد دلار هم برآورد می‌شود. سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: اولویت‌بندی کالاها برای تخصیص ارز در مرکز مبادلات ارزی هم با همین رویکردها صورت گرفته است و طبق قانون هم باید از واردات کالاهایی که مشابه داخلی آن تولید می‌شود جلوگیری کنیم.

شجاعی همچنین از افزایش صدور خدمات فنی و مهندسی خبر داد و پیش‌بینی کرد صادرات این حوزه از چهار میلیارد دلار سال گذشته هم بیشتر شود.

ناوگان نفتکش‌های بخش خصوصی تشکیل می‌شود

بخش خصوصی در آینده نزدیک خبر داد و افزود: این کنسرسیوم در شرف شکل‌گیری قرار است به صورت یک ناوگان مستقل و جدید در کنار شرکت ملی نفتکش ایران فعالیت کند.

رئیس اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی همچنین از تشکیل یک کنسرسیوم دیگر برای ساخت پالایشگاه‌های کوچک خبر داد و افزود: البته تشکیل این کنسرسیوم تنها در حد یک برنامه است و اقدام جدی تاکنون در این زمینه صورت نگرفته است.

خسروجردی در پاسخ به این سؤال که بهتر نیست به جای ساخت پالایشگاه‌های کوچک نسبت به خرید پالایشگاه در کشورهای اروپایی و آسیایی اقدام کنید تا این گونه علاوه بر تضمین خرید نفت ایران مجبور به ساخت پالایشگاه با قیمت‌های هنگفت نباشید، توضیح داد: این کار درست است اما بستگی به نوع پالایشگاه و اقتصادی بودن آن دارد. اگر فعالیت پالایشگاهی اقتصادی نباشد دلیلی ندارد که نسبت به خرید آن اقدام کنیم؛ چرا که پالایشگاه‌های غیراقتصادی در صورتی که برای آن کشور سود نداشته باشند برای ما نیز سود نخواهند داشت و پالایشگاه‌هایی که سودده هستند دلیلی ندارد که به کشورهای خارجی واگذار شود.

وی افزود: با توجه به بالا بودن قیمت نفت، خرید برخی از پالایشگاه‌های ورشکسته اروپایی دارای سود کمتری است، البته می‌توان با تغییراتی در پالایشگاه‌ها، آنها را سودده کرد اما باید دید که هزینه این تغییرات اقتصادی است یا خیر. رئیس اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی یادآور شد که در صورتی که مجبور به خرید پالایشگاه شویم ترجیح می‌دهیم نسبت به خرید پالایشگاه‌های داخلی اقدام کنیم؛ چرا که حتی با وجود افزایش قیمت نفت تولید فرآورده در داخل کشور سودده‌تر است.

صادرات نفت خام ایران توسط بخش خصوصی داخلی از مرز ۲۰ میلیون بشکه گذشت و تا کمتر از شش ماه آینده به روزانه ۷۰۰ هزار بشکه خواهد رسید.

حسن خسروجردی رئیس اتحادیه صادرکنندگان نفت، گاز و پتروشیمی در گفت‌وگو با خبرگزاری دانشجویان ایران (ایسنا)، با اعلام اینکه صادرات نفت خام ایران توسط بخش خصوصی داخلی آغاز شده و در حال توسعه است، گفت: از تیرماه تاکنون بیش از ۲۰ میلیون بشکه توسط این بخش صادر شده که نشان‌دهنده صادرات متوسط روزانه ۲۰۰ هزار بشکه است.

وی در مورد افزایش حجم صادرات نفت خام ایران توسط بخش خصوصی نیز اظهار کرد: این رقم قابل گسترش است به طوری که طی پنج تا شش ماه آینده به طور متوسط روزانه ۷۰۰ هزار بشکه در روز نفت خام ایران توسط بخش خصوصی داخلی صادر خواهد شد.

خسروجردی تأکید کرد که نفت خام فروخته شده توسط بخش خصوصی به قیمت تعیین شده توسط شرکت ملی نفت ایران بوده و هیچگونه تخفیفی به مشتریان داده نشده است. به گفته او مشکل دریافت و پرداخت ارز نفت صادر شده توسط بخش خصوصی داخلی تاکنون با بانک مرکزی حل شده است.

رئیس اتحادیه صادرکنندگان فرآورده‌های نفتی و پتروشیمی در مورد نحوه دریافت ارز نفت خام صادر شده توسط این بخش نیز توضیح داد: در حال حاضر بهای نفت فروخته شده را نمی‌توانیم به صورت مستقیم دریافت کنیم، بلکه از شیوه‌های دیگر، این کار انجام می‌شود به طور مثال بهای نفت فروخته شده تاکنون به صورت تهاتر و یا رد دیون خریدهای دولت دریافت شده است. خسروجردی ابراز امیدواری کرد که پس از اتمام دیون دولت با بانک مرکزی برای دریافت ارز نفت خام فروخته شده به توافق برسند و امکان دریافت ارز به طور مستقیم از مشتریان میسر شود.

وی از تشکیل کنسرسیوم ناوگان حمل‌ونقل دریایی نفت خام صادراتی توسط

واگذاری اپراتوری فاز دو بندر شهیدرجایی به ۳ شرکت

معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: پس از آن به برنده اعلام شد که یک سری الزامات و مواردی برای عملیاتی شدن فاز دو بندر شهیدرجایی وجود دارد که باید آنها را اجرایی کند.

صدر با بیان اینکه مزایده چند شرایط مشخص داشت که برنده مزایده باید آن شرایط را محقق کند، گفت: شرکت برنده نباید هیچ بدهی به سازمان بندر و دریانوردی داشته باشد؛ اپراتور برنده زمانی که در مزایده شرکت کرده بود، یک سری اسناد را برای تسویه حساب‌های خود ارائه داد که باید تسویه حساب خود را قطعی می‌کرد، ضمن آنکه لازم بود قراردادی مبنی بر حضور و آمادگی جوینت خارجی خود ارائه می‌داد.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: البته در همین فاصله که اپراتور دوم در

مدیرعامل سازمان بندر با بیان اینکه دولت تصمیم گرفت اپراتوری فاز دو بندر شهیدرجایی به سه شرکت با سرمایه‌گذاری هر کدام ۱۰۰ میلیون یورو در ضلع جنوبی، ضلع شرقی و یال غربی سپرده شود، گفت: قصد دولت، کاهش انحصار بود.

سید عطاء... صدر در خصوص سرنوشت فاز سه بندر شهیدرجایی بندرعباس و ترمینال اپراتوری این بندر، اظهار داشت: طبق اهداف تعیین شده برنامه و سند چشم‌انداز ایران ۱۴۰۴، دولت مصوب کرد که اپراتور دوم بندر شهیدرجایی در راستای توسعه ترانزیت و افزایش تخلیه و بارگیری این بندر بین‌المللی حتماً فعال شود. وی افزود: به همین دلیل سازمان بندر و دریانوردی، مزایده‌ای برای جذب اپراتور دوم این بندر برگزار کرد که مراحل قانونی آن، طی و نتیجه مزایده به برنده اعلام شد.

شهیدرجایی در مدت زمان مقرر انجام نشود و توسعه فاز دو با موانعی مواجه شود. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی اضافه کرد: با توجه به تمامی موارد مذکور تصمیم گرفتیم مزایده را متوقف کنیم تا با اعمال روش‌های جدید، شرکت‌های بیشتری وارد این عرصه شوند، یعنی توان اجرایی - اقتصادی شرکت‌های بیشتر به کار گرفته شود و یک شرکت همه مسئولیت‌ها را نپذیرد، بنابراین با شرکت‌های مختلف از جمله شرکت برنده مزایده وارد مذاکره شدیم و اعلام کردیم هر شرکت در حد توان خود در این بخش سرمایه‌گذاری کند. معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه در واقع چندین شرکت برای اپراتور دوم بندر شهیدرجایی فعال می‌شوند، گفت: بنابراین این سرمایه‌گذاری ۳۰۰ میلیون یورویی به سه قسمت ۱۰۰ میلیون یورو تقسیم شد زیرا تهیه ۱۰۰ میلیون یورو نسبت به ۳۰۰ میلیون یورو برای هر شرکت راحت‌تر است. صدر افزود: با توجه به توان و فعالیت‌های اقتصادی و اجرایی شرکت‌های مختلف، این تقسیم سرمایه‌گذاری موجب می‌شود شرکت‌های بیشتری به راحتی بتوانند وارد این پروژه شده و شریک شوند، ضمن اینکه این حالت انحصار از بین می‌رود. مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر اینکه در واقع قصد سازمان بنادر و دریانوردی از این عمل کاهش انحصار بود، افزود: در کشورهای مختلف هر ترمینال یک اپراتور دارد البته می‌توانیم دو یا سه و یا بیشتر هم اپراتور داشته باشیم. معاون وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: به این ترتیب متناسب با توسعه یال شرقی و یال غربی که امسال به بهره‌برداری می‌رسد، برای ضلع جنوبی، ضلع شرقی و یال غربی هم یک قسمت در نظر گرفتیم که شرکت‌های بیشتری در این پروژه فعال شوند و تأمین سرمایه راحت‌تر انجام شود.

ورود ۷۰۰ میلیارد تومان کالا به کشور از طریق ملوانان

وی بیشترین میزان قاچاق به کشور را در سه حوزه کالا، مشروبات الکلی و سوخت دانست و گفت: تفاوت قیمت بسیار بالای نفت و گاز در ایران انگیزه قاچاق سوخت از کشورمان را به سایر کشورها افزایش داده است. وی با اشاره به اینکه به پیشنهاد ستاد مرکزی مبارزه با قاچاق کالا و ارز اعتبارات خوبی در خصوص تجهیز بندر شهیدرجایی صورت گرفته است، اظهار داشت: بندر شهیدرجایی با تخصیص این اعتبارات از حالت سنتی به حالت الکترونیکی تغییر یافته است و همه کالاهای وارد شده به این بندر از زمان ورود تا زمان خروج مورد ردیابی الکترونیکی قرار می‌گیرد. وی افزود: تجهیز بندر شهیدرجایی به آخرین فناوری‌های ردیابی کالا موجب شده که ۸۰ تا ۹۰ درصد از خطاهای ردیابی از بین برود.

لزوم تقویت ساختار نیروی انسانی مؤسسات رده بندی داخلی

ناوگان ایران بدون محدودیت توسط این مؤسسات انجام می‌شود اما با این وجود نباید از تجهیز و تقویت ساختار و نیروی انسانی شاغل در مؤسسات رده‌بندی داخلی غافل بود. وی با اشاره به لزوم افزایش کمی نیروی انسانی در بخش بازرسی در مؤسسات رده‌بندی داخلی گفت: رده‌بندی آسیا در این خصوص تفاهم‌نامه‌ای را با یک مؤسسه آموزشی امضاء کرده است که به موجب آن امکان تربیت و آموزش افراد متقاضی در این مؤسسه در قالب یک رشته درسی فراهم خواهد شد. وی با بیان اینکه برای تحقق این امر منتظر حمایت سازمان بنادر و دریانوردی هستیم گفت: از تخصص فارغ‌التحصیلان این رشته در زمینه بازرسی از انواع شناورها استفاده خواهد شد. شریفی گفت: به این منظور از تجارب نیروی انسانی ایرانی فعال در مؤسسات رده‌بندی خارجی نیز استفاده می‌شود.

حال تهیه مدارک خود بود، اپراتور اول هم تلاش‌هایی داشت و معتقد بود که نباید این کار انجام شود.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به بروز مشکلاتی در این میان، گفت: شرکتی که برنده مزایده اپراتوری بندر شهیدرجایی شده بود، قرارداد مشارکت دیگری در بندر امام خمینی داشت که باید سیلوهای را در این بندر احداث می‌کرد، اما وقفه‌ای در سرمایه‌گذاری شرکت مذکور در بندر امام رخ داد. صدر ادامه داد: به همین دلیل سازمان بنادر و دریانوردی که احتمال می‌داد سرمایه‌گذاری شرکت برنده در فاز ۲ شهیدرجایی هم با موانعی مواجه شود و در کنار آن مقداری تعدیل در توان سرمایه‌گذاری جوینت تعریف شده هم صورت گرفت، تغییراتی در برنامه خود داد؛ در واقع ما باید اطمینان حاصل می‌کردیم که شریک خارجی برنده مزایده، پس از عقد قرارداد، به خاطر محدودیت‌های استیکار جهانی و انتقال ارز، حتماً بتواند سرمایه خود را ارائه دهند.

مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی تصریح کرد: در همین اثنا بود که یکسری فشارهای رسانه‌ای و سؤال از وزیر راه و شهرسازی در این باره مطرح شد که بازتاب خاصی در جامعه داشت و نمایندگان مجلس را نگران کرده بود.

معاون وزیر راه و شهرسازی افزود: به همین دلیل به مجلس شورای اسلامی رفیقیم و علت را برای نمایندگان مردم توضیح دادیم که آنها قانع شدند؛ البته نمایندگان مجلس پیشنهاد دادند که دولت با توجه به تعدیل ایجاد شده، خود وارد اپراتوری فاز دو بندر شهیدرجایی شود، زیرا به هر حال لازم بود حدود ۳۰۰ میلیون یورو سرمایه‌گذاری برای تأمین تجهیزات صورت می‌گرفت که این سرمایه‌گذاری بر عهده برنده مزایده اپراتور دوم بود اما این سازمان احتمال داد به دلیل سوابق قبلی این شرکت در بندر امام خمینی، سرمایه‌گذاری در فاز دو

دولت برای سال جاری ورود ۷۲۰ میلیارد تومان کالا از طریق ۳۰ هزار ملوان استان هرمزگان به کشور را قانونی اعلام کرده است. احمد مرادی دبیر ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز با اعلام این مطلب افزود: این قانون در سال ۹۰ برای هر ملوان تنها ۶ میلیون تومان ورود کالا را قانونی دانسته بود.

به گزارش خبرگزاری اقتصادی ایران، مرادی با بیان اینکه استان هرمزگان به عنوان اولین استان در سطح کشور در خصوص ورود قاچاق است، اظهار داشت: استان هرمزگان با سه کشور عربی قطر، عمان و امارات متحده عربی ۱۲۰۰ کیلومتر ساحل دارد که این امر موجب شده ورود قاچاق به کشور بیشتر از طریق استان هرمزگان صورت گیرد.

در شرایطی که تحریم‌ها فعالیت مؤسسات رده‌بندی خارجی فعال در ایران را هدف قرار داده این مؤسسات عزم خود را برای تقویت ساختار کمی و کیفی خود جزم کرده‌اند. تقویت کادر نیروی انسانی در بخش بازرسی از جمله این اقدامات مؤسسات داخلی است.

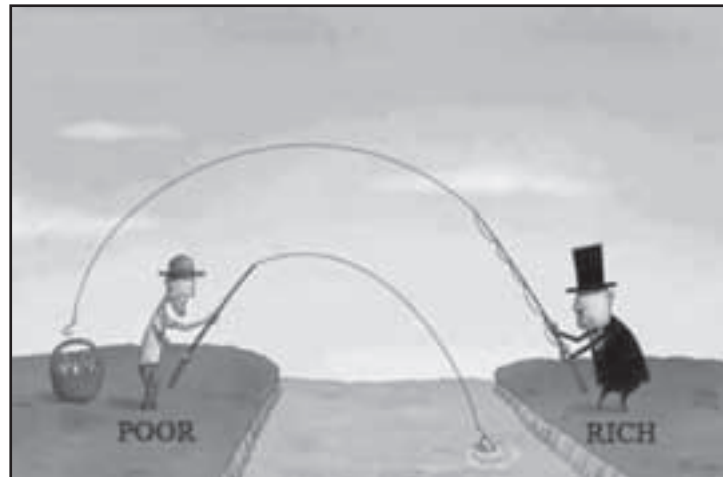
مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی آسیا در گفت‌وگو با مانا با اشاره به محدودیت‌های بین‌المللی ایجاد شده برای فعالیت مؤسسات رده‌بندی خارجی در کشور گفت: هر چند که تحریم این مؤسسات فرصتی برای تقویت و تجدید نظر در ساختار کمی و کیفی مؤسسات رده‌بندی داخلی است اما باید پذیرفت که دستیابی به این مهم نیز چندان آسان نیست و نیازمند پیش شرط‌های است که در گذشته کمتر مورد توجه قرار گرفته است.

شریفی با اشاره به آمادگی مؤسسات رده‌بندی داخلی برای پاسخ به نیاز کشتیرانی‌ها اظهار داشت: در حال حاضر محدودیت سقف تناژ کشتی‌ها برای مؤسسات رده‌بندی داخلی برداشته شده و هم اکنون رده‌بندی کشتی‌های

Letter from an employee asking for salary increase!!!

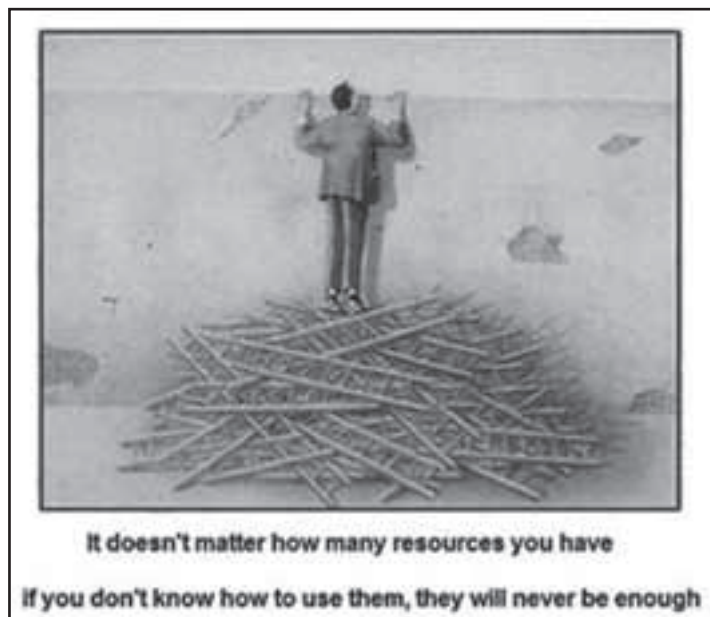
Dear Bo\$\$

In thi\$ life, we all need \$ome thing mo\$t de\$perately. I think you \$hould be under\$anding of the need\$ of u\$ worker\$ who have given \$o much \$upport including \$weat and \$ervice to your company. I am \$ure you will gue\$\$ what I mean and re\$pond \$oon .
Your\$ \$incerely,



The next day, the employee received this letter of reply :

I kNOW you have been working very hard. NOWadays, NOthing much has changed. NOthing much has changed. You must have NOticed that our company is NOt doing NOticeably well as yet. NOW the newspaper are saying the world`s leading ecoNOMists are NOt sure if the United States may go into aNOther recession. After the NOvember presidential elections things may turn bad. I have NOthing more to add NOW. You kNOW what I mean.



Interim recommendations agreed on passenger ship safety

Recommended interim measures aimed at enhancing the safety of passenger ships, in the wake of the Costa Concordia incident in January, were agreed by IMO's Maritime Safety Committee (MSC), when it met at the Organization's London Headquarters for its 90th session from 16 to 25 May 2012.

The MSC adopted a resolution, which invites Member States to recommend that passenger ship companies conduct a review of operational safety measures, to ships flying their flag, on a voluntary basis and "with all possible urgency and efficiency", taking into consideration the recommended interim operational measures listed in an MSC circular.

The recommended interim measures include:

- carrying additional lifejackets, to be readily accessible in public spaces, at the muster/assembly

stations, on deck or in lifeboats, so that in the event of an emergency passengers need not return to their cabins to retrieve the lifejacket stored there;

- reviewing the adequacy of the dissemination and communication of the emergency instructions on board ships;
- carrying out the muster for embarking passengers prior to departure from every port of embarkation, if the duration is 24 hours or more;
- limiting access to the bridge to those with operational or operationally related functions, during any period of restricted manoeuvring, or while manoeuvring in conditions that the master or company bridge procedures/policy deems to require increased vigilance (e.g. arrival/departure from port, heavy traffic, poor visibility); and
- ensuring that the ship's voyage plan has taken into account IMO's *Guidelines for voyage planning, and, if appropriate, Guidelines on voyage planning for passenger ships operating in remote areas*.

The adoption of the resolution followed consideration of information provided by the Government of Italy on the investigation into the Costa Concordia incident, as well as preliminary proposals on enhancing the safety of passenger ships brought to the Committee's attention by the Government of Italy and other Member States, as well as by the Cruise Industry Operational Safety Review.

The resolution encourages "Member States and the passenger ship industry to take the necessary actions to ensure that their current safety standards, procedures and best management practices are fully and effectively implemented."

The MSC also agreed, in principle, to an action plan on long-term work for passenger ship safety, pending the review of the report of investigation into the loss of the *Costa Concordia*.

IMO Secretary-General Koji Sekimizu welcomed the "appropriate and timely actions in response to the loss of the *Costa Concordia*."

The MSC also approved, for adoption at MSC 91, new draft SOLAS requirements (new regulation III/17-1) to require ships to have plans and procedures to recover persons from the water, as well as related *Guidelines for development of plans and procedures for recovery of persons from the water*. The MSC also approved a draft MSC resolution on *Implementation of SOLAS regulation III/17-1 to ships other than those engaged in international voyages*.

Source: IMO News/Issue 3/2012

Implementation of the Provisions of the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977.

Resolutions adopted

The conference adopted the following resolutions:

Conference Resolution 1 Early implementation of the Agreement - urges States to become a Party to the Agreement as soon as possible to facilitate its early entry into force and cooperate with each other to achieve this end; and invites States to initiate action in accordance with the Agreement without awaiting its entry into force.

Conference Resolution 2 Avoidance of a situation in which two conflicting treaty regimes are operational - declares that, for purposes of introducing international regulations for the safety of fishing vessels, the Agreement replaces and supersedes the 1993 Torremolinos Protocol and therefore: States should not ratify or otherwise express their consent to be bound by the 1993 Torremolinos Protocol and should instead become a Party to the Agreement; and States which have already expressed their consent to be bound by the 1993 Torremolinos Protocol should take appropriate steps to signify their consent to be bound by the Agreement.

Conference Resolution 3 Promotion of technical co-operation and provision of technical assistance – urges States to provide, or arrange to provide, in cooperation with the Organization, assistance to those States which have difficulty in meeting the requirements of the Agreement and which request such assistance; and requests the Organization to intensify its efforts to provide States with the assistance they may need in implementing the Agreement and to make adequate provision for that purpose within its Integrated Technical Co operation Programme.

Conference Resolution 4 Preparation of a consolidated text – requests the Secretary-General of IMO to prepare a consolidated text based on: the Agreement; the Torremolinos Protocol of 1993 relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977;

and the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977; in Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish, for submission to the Maritime Safety Committee (MSC) for approval, and then distribute certified copies.

Conference Resolution 5 Procedure for calculating the number of fishing vessels of each Contracting State by the Depositary – requests the Maritime Safety Committee (MSC) to develop a procedure for calculating the number of fishing vessels of each Contracting State by the Depositary at the earliest opportunity, but not later than 1 January 2014.

Conference Resolution 6 Expression of appreciation to the host Government - expresses its profound gratitude and thanks to the Government and the people of the Republic of South Africa for their valuable contribution to the success of the Conference; and decides to designate the Agreement adopted by the Conference as the “Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the 1993 Protocol relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977”.

Source: IMO website



Closing remarks by IMO Secretary-General Koji Sekimizu

In ratifying the agreement, Parties agree to amendments to the provisions of the 1993 Protocol, so that they can come into force as soon as possible thereafter.

The Cape Town Agreement of 2012 will enter into force 12 months after the date on which not less than 22 States the aggregate number of whose fishing vessels of 24 m in length and over operating on the high seas is not less than 3,600 have expressed their consent to be bound by it.

The Agreement will be open for signature at IMO Headquarters from 11 February 2013 to 10 February 2014 and thereafter remain open for accession.

The safety of fishermen and fishing vessels forms an integral part of IMO's mandate but the international instruments on fishing vessel safety which have previously been adopted by the Organization have not come into force due to a variety of technical and legal obstacles. Fishing at sea remains a hazardous occupation and the sector experiences a large number of fatalities every year. Bringing into force a binding international safety regime is expected to play a part in helping to improve safety standards and reduce the loss of life.

Amended provisions

The Cape Town Agreement of 2012 updates and amends a number of provisions of the Torremolinos Protocol, including the following:

Application

Unless expressly provided otherwise, the provisions apply to new vessels. With regards to the implementation of certain provisions, Administrations may, in accordance with a plan, progressively implement the provisions of chapter IX (Radiocommunications) over a period of no more than 10 years; and the provisions of chapters VII (Life-saving appliances and arrangements), VIII (Emergency procedures, musters and drills) and X (Shipborne navigational equipment and arrangements) over a period of no more than five years.

Exemptions

The Cape Town Agreement of 2012 allows for Administrations to exempt any vessel entitled to fly its flag from any of the requirements of this annex if it considers that the application is unreasonable and impracticable in view of the type of vessel, the weather conditions and the absence of general navigational hazards, provided:

(a) the vessel complies with safety requirements which, in the opinion of that Administration, are adequate for the service for which it is intended and are such as to ensure the overall safety of the vessel and persons on board;

(b) the vessel is operating solely in:

(i) a common fishing zone established in adjoining marine areas under the jurisdiction of neighbouring States which have established that zone, in respect of vessels entitled to fly their flags, only to the extent and under the conditions that those States agree, in accordance with international law, to establish in this regard; or

(ii) the exclusive economic zone of the State of the flag it is entitled to fly, or, if that State has not established such a zone, in an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured; or

(iii) the exclusive economic zone, a marine area under the jurisdiction of another State, or a common fishing zone, in accordance with an agreement between the States concerned in accordance with international law, only to the extent and under the conditions that those States agree to establish in this regard; and

(c) the Administration notifies the Secretary-General of the terms and conditions on which the exemption is granted under this paragraph.

Certificates

The International Fishing Vessel Safety Certificate is amended to state it is issued under the provisions of the Cape Town Agreement of 2012 on the

Cape Town Agreement on safety of fishing vessels adopted in South Africa



A diplomatic conference to consider a new agreement aimed at implementing the provisions of an international treaty on fishing vessel safety has adopted a new agreement on fishing vessel safety, to be known as the “Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the 1993 Protocol relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977”.

The conference, attended by 58 States, was held from 9 to 11 October in Cape Town, South Africa, under the auspices of the International Maritime Organization (IMO), the United Nations specialized agency with responsibility for maritime safety and security and the prevention of pollution from ships.

Mr Sekimizu stated that, “In the centenary year of

Titanic, we are making history to improve safety of fishing vessels. The Conference was only a short three-day meeting and the final document, the Cape Town Agreement was a brief instrument. But, IMO has spend five years of intensive discussions and preparation for this Conference and the Agreement carries heavy weight of expectation for bringing safety regulations in force accumulated over 35 years since the adoption of the Torremolinos Convention which did not entered into force. The Agreement reflects our renewed commitment and Good Hope that the Provisions of the 1993 Toremolinos Protocol will come into force, this time, in very near future. I encourage all IMO member states and those which have a large number of fishing vessels, in particular, to ratify the Agreement without delay.”



International convention on training and certification for fishing vessel personnel enters into force

The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel, 1995 (STCW-F 1995) entered into force on 29 September 2012.

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

The STCW-F Convention has been ratified by 15 States: Canada, Denmark, Iceland, Kiribati, Latvia, Mauritania, Morocco, Namibia, Norway, Palau, the Russian Federation, Sierra Leone, Spain, the Syrian Arab Republic and Ukraine, and also by Faroes, Denmark.

The entry into force of the STCW-F Convention comes just days before a diplomatic conference, held in Cape Town, South Africa, from 9 to 11 October, which considered adopting an Agreement on the implementation of IMO's other instrument relating to fishing vessel safety, the 1993 Protocol relating to the 1977 Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels.

The conference is expected to consider and adopt an agreement on the implementation of the provisions of the 1993 Protocol. The agreement would also amend the technical provisions of the 1993 Protocol, with the aim of bringing them into force as soon as possible thereafter.

Source: IMO website



2014, once the III Code has been formally adopted by the IMO Assembly, in 2013.

Recognized organizations code approved

The MEPC approved the draft Code for Recognized Organizations (ROs) and related draft amendments to MARPOL (Annexes I and II) to make it mandatory, for adoption, concurrently with the MSC, at a future session.

The Code will provide a consolidated text containing criteria against which ROs (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.

*** Regulation D-2 Ballast Water Performance Standard**

1 Ships conducting Ballast Water Management in accordance with this regulation shall discharge less than 10 viable organisms per cubic metre greater than

or equal to 50 micrometres in minimum dimension and less than 10 viable organisms per millilitre less than 50 micrometres in minimum dimension and greater than or equal to 10 micrometres in minimum dimension; and discharge of the indicator microbes shall not exceed the specified concentrations described in paragraph 2.

2 Indicator microbes, as a human health standard, shall include:

.1 Toxicogenic *Vibrio cholerae* (O1 and O139) with less than 1 colony forming unit (cfu) per 100 millilitres or less than 1 cfu per 1 gram (wet weight) zooplankton samples ;

.2 *Escherichia coli* less than 250 cfu per 100 millilitres;

.3 Intestinal Enterococci less than 100 cfu per 100 milliliters

Source: IMO website

It approved a circular on issuance of Ballast Water Management Certificates during the 12-month period between the conditions of entry into force being met and the actual date of entry into force of the BWM Convention. The circular addresses the concern that the Convention allows no phase-in period for ships constructed prior to the entry into force of the Convention by recommending that Administrations may allow the issuance of International Ballast Water Management Certificates for such ships prior to entry into force of the Convention. The Certificates should be annotated to state that validity begins from the entry into force date, combined with a statement issued to the company when the BWM Plan was received, thereby allowing the vessel to trade for three months with an unapproved BWM Plan on board.

The MEPC instructed BLG 17, meeting in 2013, to consider updating resolution MEPC.175(58) on information reporting on type-approved systems. The resolution invites Member States to submit information to IMO on type-approved systems.

BLG 17 was also instructed to consider issues relating to monitoring and sampling of certain ballast water management systems.

The Committee also instructed a correspondence group to develop a draft IMO Assembly resolution on the implementation of regulation B-3 of the BWM Convention, with a view to approval by MEPC 65 and adoption by the 28th session of the Assembly in 2013. Regulation B-3 refers to specific dates for implementation of the BWM Convention, for ships constructed before 2009, between 2009 and 2012, and after 2012.

Recycling of ships - guidelines adopted

The MEPC adopted the 2012 Guidelines for the survey and certification of ships under the Hong Kong Convention and the 2012 Guidelines for the inspection of ships under the Hong Kong Convention.

These two sets of guidelines, together with the four sets of other guidelines previously adopted, complete the development of all guidelines referred to in the text of the Hong Kong Convention. The guidelines that have been adopted by the Organization can now assist ship-recycling facilities and shipping

companies to commence introducing voluntary improvements to meet the requirements of the Hong Kong International Convention for the Safe and Environmentally Sound Recycling of Ships, which was adopted in May 2009. The treaty will enter into force 24 months after ratification by 15 States, representing 40 per cent of world merchant shipping by gross tonnage, and combined maximum annual ship-recycling volume not less than 3 per cent of their combined tonnage.

An intersessional correspondence group was established to develop threshold values and exemptions applicable to the materials to be listed in Inventories of Hazardous Materials and consider the need to amend, accordingly, the 2011 Guidelines for the Development of the Inventory of Hazardous Materials.

The MEPC encouraged Member Governments to ratify the Hong Kong Convention at their earliest convenience.

Amendments to the IBC Code adopted

The MEPC adopted amendments to chapters 17, 18 and 19 of the International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk (IBC Code), which had been already been approved for adoption by the Maritime Safety Committee (MSC 90).

Sewage treatment plant guideline adopted

The MEPC adopted the 2012 Guidelines on implementation of effluent standards and performance tests for sewage treatment plants, which are intended to provide guidance on the implementation of new requirements (coming into effect from 1 January 2016) for sewage treatment plants installed on passenger ships operating in MARPOL Annex IV special areas.

Mandatory audit scheme: draft III Code and MARPOL amendments approved

The MEPC approved the draft IMO Instruments Implementation Code (III Code), which sets the standard for the IMO audit scheme, and approved draft amendments to MARPOL to make the III Code and auditing mandatory under that treaty.

The aim is to adopt the MARPOL amendments in

content of residual fuel worldwide was 2.65% m/m. For distillate fuel the average sulphur content was 0.14%, based on the monitoring of the worldwide average sulphur content of marine fuel oils supplied for use on board ship.

The Committee agreed to revisit the matter of a review at a future session, and invited relevant submissions to MEPC 66 (in 2014).

Ballast water management systems approved

The MEPC considered the reports of the twenty-first, twenty-second and twenty-third meetings of the Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environment Protection (GESAMP) Ballast Water Working Group (held during 2012), and granted basic approval to five, and final approval to three, ballast water management systems that make use of Active Substances.

The MEPC noted that there are now 28 type-approved ballast water management systems available.

The MEPC urged those States, which have not yet done so, to ratify the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM), 2004, to achieve its

entry into force at the earliest opportunity. To date, 36 States, with an aggregate merchant shipping tonnage of 29.07 per cent of the world total, have ratified the Convention. The Convention will enter into force twelve months after the date on which not fewer than 30 States, the combined merchant fleets of which constitute not less than 35 per cent of the gross tonnage of the world's merchant shipping, have become Parties to it. The delegations of Argentina, Belgium and Germany indicated that the process of ratifying the Convention is in a final or advanced stage in their countries and they would submit their instruments of ratification to IMO in the near future.

Following discussion in the Ballast Water Review Group (BWRG), the Committee agreed that appropriate technologies are available to achieve the standard contained in regulation D-2 * of the BWM Convention. It requested, however, delegations to submit case studies including quantitative data and information to document problems with the supply, operation and suitability of type approved ballast water management systems to the Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases (BLG), to facilitate more informed analysis of these aspects if appropriate.

The MEPC also addressed a number of issues relating to implementation of the BWM Convention.





well as on other technical ship-particular data. The inventory would include current global emissions of GHGs and relevant substances emitted from ships of 100 GT and above, engaged in international transport.

MBM discussions to continue at MEPC 65

The MEPC received updates to several of the proposed market-based measures (MBMs) to reduce GHG emissions, which would complement the technical and operational measures already adopted. However, in view of time constraints at the current session, the MEPC agreed to postpone detailed debate on MBMs to MEPC 65.

This would include discussion of the methodology and criteria for a comprehensive impact assessment, which would study in detail the direct and indirect impacts on (consumers and industries in) developing countries of the introduction, or non-introduction, of an MBM for international shipping, under the auspices of IMO.

Study on fuel oil availability to meet air pollution requirements to be considered in 2014

The MEPC discussed proposals related to a review on the availability of compliant fuel oil to meet the requirements set out in the MARPOL Annex VI regulation 14 on emissions of sulphur oxides (SO_x) from ships.

Fuel oil sulphur content (expressed in terms of % m/m – that is, by weight) is required to be a maximum of 3.50% m/m (outside an Emission Control Area (ECA)), falling to 0.50% m/m on and after 1 January 2020. Depending on the outcome of a review, to be completed by 2018, as to the availability of compliant fuel oil, this requirement could be deferred to 1 January 2025.

It should be noted that, within ECAs, fuel oil sulphur content (expressed in terms of % m/m: that is, by weight) must be no more than 1.00% m/m; falling to 0.10% m/m on and after 1 January 2015.

The MEPC noted that, in 2011, the average sulphur

generator power and shaft-motor power.

The MEPC also approved an amendment to the 2012 Guidelines on survey and certification of the EEDI (resolution MEPC.214(63)), to update a footnote referring to International Towing Tank Conference (ITTC) Recommended Procedure 7.5-04-01-01.2 as the preferable standard.

The MEPC approved the following guidance and interpretations:

- unified interpretation for the definition of “new ships” for phases 1, 2 and 3 of the EEDI framework under regulations 20.1 and 21.1 of MARPOL Annex VI;
- unified interpretation of the phrase “major conversion” under regulations 20.1 and 21.1 of MARPOL Annex VI;
- unified interpretation on the timing for existing ships to have on board a SEEMP under regulations 5.44 and 22.1 of MARPOL Annex VI;
- unified interpretation on the appropriate category to be applied for dedicated refrigerated fruit juice carriers;
- (subject to concurrent decision by the Maritime Safety Committee (MSC 91)), the draft MEPC-MSC Circular for the interim guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions;
- interim guidelines for the calculation of the coefficient k_v for decrease of ship speed in representative sea condition for trial use (the coefficient k_v , contained in the EEDI, is a non-dimensional coefficient indicating the decrease in speed in a representative sea conditions of wave height, wave frequency and wind speed); and
- unified interpretation for section 2.3 of the supplement to the IAPP certificate.

An intersessional Correspondence Group on Energy-Efficiency Measures for Ships was established to develop the draft guidelines for determining minimum propulsion power to enable safe manoeuvring in adverse conditions; improve further the draft guidance on treatment

of innovative energy-efficiency technologies; and review the interim guidelines for the calculation of the coefficient k_v for decrease of ship speed in representative sea conditions for trial use.

Technical cooperation and transfer of technology for the implementation of mandatory energy-efficiency measures

Regulation 23 of chapter 4 of MARPOL Annex VI on Promotion of technical co-operation and transfer of technology relating to the improvement of energy efficiency of ships requires Administrations, in co-operation with the Organization and other international bodies, to promote and provide, as appropriate, support directly or through IMO to States, especially developing States, that request technical assistance. It also requires the Administration of a Party to MARPOL Annex VI to co-operate actively with other Parties, subject to its national laws, regulations and policies, to promote the development and transfer of technology and exchange of information to States which request technical assistance, particularly developing States.

A Working Group further developed a text of a draft resolution on Promotion of Technical Co-operation and Transfer of Technology relating to the improvement of energy efficiency of ships. Following discussion in the plenary session, the Committee agreed to use the text as a basis to finalize the draft resolution, with a view to its adoption at MEPC 65 in May 2013.

Update on GHG emissions estimate endorsed

The MEPC, endorsed, in principle, the outline for an update of the greenhouse gas (GHG) emissions estimate and agreed that an expert workshop should be held in 2013, to further consider the methodology and assumptions to be used in the update. The Committee called for donations to finance the expert workshop as well as the study.

An updated GHG inventory is considered necessary as the current estimate, contained in the Second IMO GHG Study (2009), does not take account of the economic downturn experienced globally since 2008. The update would be a technical exercise, building on the methodology developed under the Second IMO GHG Study 2009 and based on available data on fleet composition and size as



MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE (MEPC),

64TH SESSION, 1 TO 5 OCTOBER 2012

Saba Bank PSSA designated

The Saba Bank, in the north-eastern Caribbean area of the Kingdom of the Netherlands, was designated as a Particularly Sensitive Sea Area (PSSA), following approval, in principle, at the previous session.

Associated Protective Measures were approved by the Sub Committee on Safety of Navigation (NAV), at its meeting in July 2012, namely, the establishment of a new mandatory 'no anchoring' area for all ships and a new 'area to be avoided' (for ships of 300 gross tonnage or over) in the proposed PSSA.

The Saba Bank is the thirteenth PSSA to be designated by IMO.

Work on energy-efficiency measures for ships

The MEPC continued its work on further developing technical and operational measures relating to energy-efficiency measures for ships, based on a work plan agreed at the previous session. This follows the adoption of the new chapter 4 of MARPOL Annex VI, which will enter into force on 1 January 2013 and includes new requirements mandating the Energy Efficiency Design Index (EEDI), for new ships, and the Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) for all ships.

The MEPC adopted amendments to the 2012 Guidelines on the method of calculation of the attained EEDI for new ships (resolution MEPC.212(63)), relating to the calculation of shaft-



The abandon ship was incorrectly done. The crew had poor competency in the English language and therefore poor communication with rescuers.

What can we learn?

- Procedures for familiarization -with a particular vessel need to be understood and followed.
- Emergency drills must be carried out prior to departure and periodically as outlined in Rules and Regulations for vessels.
- The importance of maintaining watertight integrity of the vessel and the importance of early detection of a flooding condition in order to afford the crew sufficient time to take early and appropriate action before a developing flooding situation becomes an emergency situation.
- The rescuers had difficulty in communicating with the crew since the crew had difficulty with the English language.

23 ENGINE FAILURE

Serious casualty: engine failure and subsequent collision with fairway buoy

What happened?

The about 9,000 gt reefer carrier had just departed port and was transiting the river fairway when it suffered a main engine failure. The bridge team carried out an emergency anchoring routine with the ship being brought up on a single anchor in the vicinity of a channel marker buoy. The engine was restarted about 20 minutes later and the anchor was recovered. During the recovery of the anchor, the ship, under the influence of the wind and tide, struck and moved the channel buoy about 120 metres.

The ship completed temporary repairs to its engine and, under the guidance of the vessel traffic service authorities, began making its approach to enter the river fairway again. The sea conditions meant it was not possible for tugs to put a towline onto the

ship. After a series of miscommunications the ship sailed under its own power into the river without tug assistance. Once in the river, the engine failed again and the ship was eventually towed to a safe haven.

Why did it happen?

The seriousness of the engine malfunction was either not understood or ignored by the crew. The ship continued its voyage in restricted waters and into deteriorating weather that was forecast to reach storm force.

Poor communication between the ship, pilot and vessel traffic service authorities resulted in a poor understanding of the serious nature of the main engine failure, and of the risks that the continued operation posed to the ship, its crew and other traffic. Poor communication and a lack of formal handover of the disabled ship between the participating vessel traffic services resulted in the ship re-entering enclosed waters without sufficient tug capability for the prevailing sea conditions.

What can we learn?

- Masters must fully understand the operating status of the ship's machinery so that a proper assessment of the risk to the ship can be made before continuing with the next phase of a voyage.
- Masters and harbour pilots should consider early use of tug assistance during a developing casualty sequence to allow more options for providing assistance.
- Consideration of the manoeuvring capabilities and environmental conditions when selecting tugs for marine casualty response is important.

Source: IMO website

one crew member

What happened?

After departing port in fair weather, the about 460 gt ocean going anchor handling/towing tug encountered increased wind, seas of approximately 4-5 metres and heavy swells. In the bad weather, some of the cargo broke loose and the tug listed to starboard. The list increased as waves and swell continued to break over the deck.

The steering gear failed and the ship turned abeam on to the wind and swell worsening the situation considerably.

A distress call was made and answered by a large motor yacht in the area. The yacht immediately headed for the disabled ship.

Shortly after the broadcast the ship sank.

Three crewmembers managed to enter a liferaft and the other eight were scattered in the water by wind and swell.

The crewmembers in the liferaft were rescued by helicopter and the seven in the water were rescued by the motor yacht under the most difficult conditions. The last of the crewmembers in the water was rescued by helicopter. He died subsequently.

Why did it happen?

The cargo (one container) on the deck broke loose due to ineffective securing arrangements, causing the cargo to shift and dislodging other deck cargo. The container was damaged and filled with water adding a large weight on the deck. This reduced the stability. The integrity of the hull was breached, and due to the bad weather and the additional submersion, water ingressed into the ship causing a loss of stability and buoyancy, which resulted in the foundering and sinking of the vessel.

What can we learn?

- On ships not specially fitted for carrying deck cargo thorough assessment shall be made whenever carrying cargo on the deck.
- Emphasis on route planning and taking meteorological information into account at the time of departure and continuously during the voyage.
- The importance of making an early distress call.

21 FLOODING AND SINKING

Very serious casualty: flooding and sinking of a trawler

What happened?

An about 10 m long, wooden-built trawler departed with two persons on board to trawl for shellfish. After hauling in the trawl net, it was noticed that

it had been damaged. As another trawl net was being deployed, the master heard an unusual noise coming from the engine. An inspection of the engine compartment revealed that it was flooding. The master turned on the pump and alerted the authorities, who issued a MAYDAY RELAY. The master and crew member abandoned the vessel into the inflatable liferaft. They were rescued by another fishing vessel that was in the area. The vessel later sank.

Why did it happen?

To eliminate "nuisance" alarms, the master turned off the bilge pump and water level alarms. The pump and alarm system was of a type used on pleasure craft and small fishing vessels. The sensor for the alarm was installed near to the floor of the compartment and would frequently sound.

The wooden-hull vessel was over thirty years old and subject to water ingress.

What can we learn?

- The importance of installing water level alarm systems that are appropriate for the type of vessel and that are set up to reduce the number of nuisance alarms and maximize the opportunity to detect impending dangers.
- The importance of carrying out adequate maintenance of the hull and through-hull fittings.
- The importance of an early distress call.

22 CAPSIZING AND SINKING

Very serious casualty: sinking of a fishing vessel caused by failure of the shipside connection of the fish chute

What happened?

The about 400 gt fishing vessel capsized and sank about 170 miles offshore.

Capsize occurred about one hour after flooding started and about 30 minutes after flooding was first noticed by the crew.

Why did it happen?

All weathertight doors and hatches in the fishing station were not closed. Though capsizing would have eventually occurred, the time to capsizing would have been about 2 hours after water ingress was first discovered.

The owners and crew did not pay sufficient attention to the condition of the fish chute's shipside connection. Furthermore; the vessel left port with a negative freeboard, thus the main deck and the shipside connection of the fish chute were below water.



- Even when not expecting to encounter traffic on a marked route, the need to maintain an effective lookout by all means available is of the utmost importance.
- The crew of the fishing boat was not aware that they had anchored close to the marked ferry route.
- It would be appropriate to attract the attention of another vessel by flashing lights (Aldis), radio communications and/or sounding the whistle.

19 COLLISION

Less serious casualty: Collision; between salvage tug and suction dredger

What happened?

The about 2,000 gt salvage tug was leaving port and about to enter the river fairway. The master of the tug held the con for casting off from its berth. A river pilot was on board for the river transit. At the time of the tug's departure, a 5,339 gt suction dredger was working the channel close downriver from the point of exit into the river. The dredger was heading slowly upstream towards the exit.

The pilot and master agreed on a plan to exit the harbour ahead of the dredger, then turn upstream to maintain adequate distance to cross ahead of the dredger before turning downriver and passing the dredger port-to-port. The river pilot discussed the plan with the master of the dredger, who indicated that his dredger was working and travelling upriver at about 0.8 knots. As the salvage tug entered the river, she was affected by the river flow and did not achieve the rate of turn planned by the bridge team. The river pilot was surprised by the forward progress of the dredger, and all the bridge team soon realized that a collision was possible.

From that point on there was a divergence of views

between the pilot and the master of the tug as to the best course of action to take. As a result, the pilot's engine orders and the master's application of engine movements were dissimilar.

The bow of the dredger collided with the port stern area of the salvage tug. The dredger was holed above the waterline at the bow and the salvage tug sustained damage to its bulwarks. There were no injuries and no pollution.

Why did it happen?

The pilot made a decision to enter the river fairway ahead of the dredger without first discussing with the bridge team the manoeuvrability of the tug, the effect of the tide on turning performance and the speed of the dredger.

The members of the bridge team did not all have the same mental concept of the plan and did not challenge the pilot when the possibility of a collision became known.

The master of the tug made engine movements in an attempt to improve the turning performance without the knowledge of the pilot.

What have we learned?

- Effective crew resource management means the entire bridge team taking part in the planning and pre-departure briefing so that they all understand the plan and openly challenge any deviation from the plan using a closed-loop form of communication.
- The importance of ensuring good communication of all activities among bridge team members.

20 LISTING AND SINKING

Very serious casualty: listing due to heavy weather, loss of steering capability and sinking of an anchor handling tug leading to the death of

sounding a signal horn, but were unsuccessful. They jumped overboard just before the support fishing vessel struck the craft causing the aft section to split apart. The crew of the pleasure craft were rescued by the sport fishing vessel.

Why did it happen?

The skipper of the sport fishing vessel decided to release the deckhand from his task of lookout despite visibility being restricted to 300 m.

The skipper of the sport fishing vessel was using a radar, but did not detect the pleasure craft.

The navigation lights of the pleasure craft were off. The signal horn of the pleasure craft was barely audible.

What can we learn?

- Proper lookout, by all means available, especially under conditions of restricted visibility is essential for collision avoidance.
- That radar reflectors can enhance the radar echo of small craft.

17 COLLISION

Serious casualty: collision between disabled ship and salvage tug

What happened?

The about 2,000 gt salvage tug was attempting to connect a tow to the disabled 8,896 gt reefer carrier on a river estuary anchorage during heavy weather conditions. The reefer had regained limited use of its main engine shortly before the tow was to be connected. The ship dropped one anchor to slow its rate of drift and was still using its main engine when it was occasionally available to arrest the rate of drift.

The master of the salvage tug was unsure of the status of the reefer's main engine and was unaware that the ship was still steaming ahead in spite of having one anchor down. When the salvage tug made a second approach to establish the tow, the bow of the ship collided with the port side stern region of the tug.

The tug sustained heavy damage to its bulwarks, and a fuel tank and a store room were breached. Thirty cubic metres of diesel oil were lost overboard and seawater entered the storeroom with the consequent loss of the automatic steering function. The reefer's forepeak tank was breached with consequent loss of ballast water. Two crew members on the salvage tug were injured by seas breaking over the deck while trying to establish the tow.

Why did it happen?

The master of the salvage tug was not aware that the reefer was steaming ahead on its engine while

the salvage tug closed with its bow to establish the tow. The ship, the vessel traffic control, and salvage tug were not engaged in closed-loop communication and did not share the same mental concept of how the tow would be established.

The master of the salvage tug was operating from a second aft-facing bridge while trying to connect the tow, and had the use of only one VHF radio set, with most of the communications equipment being located on the main bridge. The officer-of-the-watch on the salvage tug had a high work load and was not able to relay to the master all information coming from the ship and vessel traffic control. The ergonomics of the communications system on the salvage tug made effective communication difficult. The salvage tug was not ideally suited to manoeuvring close to a ship in the weather conditions at the time. The view of the aft deck from the salvage tug's aft facing bridge was restricted by the deck crane. The deck crewmembers on the salvage tug not wearing protective helmets contributed to their injuries.

What can we learn?

- Effective planning for salvage operations, as well as any other operational task, is essential so that everyone involved shares the same mental concept of the plan.
- Good communications between all parties involved in salvage operations, or any other operational task, are essential for the successful implementation of the plan.
- The ergonomics of bridge design should be compatible with the purpose of the vessel.
- Personal safety equipment such as head protection should be worn at all times in designated work areas.

18 COLLISION

Serious casualty: collision between ro-ro passenger ship and fishing boat

What happened?

The about 24,000 gt ro-ro passenger ferry collided with the 16.7 m long fishing boat that, because of a failure of the main engine, had anchored 13 nm offshore. The anchorage was close to a ferry route that was marked on a chart.

Why did it happen?

Watchkeeping personnel on both ships did not observe several COLREG '72 rules applicable to lookouts, use of anchor lights, appropriate use of the radar, and communication between vessels.

What can we learn?

- Sufficient manpower on board to tend to mooring lines, especially in strong tide areas must be considered.
- There should be established means of monitoring winches when required.

14 GROUNDING

Serious casualty: grounding caused by lack of effective bridge team management

What happened?

The about 15,000 gt passenger vessel was leaving port. Within 7 minutes she grounded briefly. She was refloated within 3 minutes and continued on her voyage. At the time of the incident the vessel was under the influence of a strong ebb tide and fresh water outflow. The vessel was equipped with a bow thruster and twin controllable pitch propellers and a single rudder. No tugs were used.

The master controlled the engines and bow thruster to move the vessel off the berth and under a pre-determined agreement the pilot took control of the vessel once it was off the berth. The passenger vessel narrowly avoided a collision with a berthed vessel and gained speed and steerage. However, due to an apparent miscommunication resulting from a foreign language being spoken on the bridge, the vessel grounded.

Why did it happen?

The lack of effective Bridge Team Management was a causal factor in the grounding. This is evidenced from the fact that the handling characteristics of the vessel were not discussed by the pilot and master during the pre-departure information exchange. These included the poor handling at low speed and the practice on board to use the engines independently during pilotages. The use of a foreign language resulted in miscommunication and misunderstandings on the bridge.

What can we learn?

- Where there are strong tidal streams during both flooding and ebbing, Port Authorities must inform Pilots and Masters of the situation and these items should be discussed by the Bridge Management Team.
- Passage Plans must be followed.
- Contingency Planning must be done, especially on vessels with poor handling characteristics at low speeds.
- Where the pilot and master do not both share a common mother tongue, then communications on the bridge must be carried out in English.

- Safety considerations should be paramount in the decision to use harbour tugs. Commercial conditions should come after safety.
- Master and pilot information exchange must ensure a safe passage.

15 COLLISION

Serious casualty: engine control failure leading to collision with quay and moored vessel

What happened?

When the about 8,000 gt container ship passed in a canal, the mate was about to switch the CPP from centre control to the bridge wing. To do that he had to press one button on a set out of five. The mate by mistake pressed the button for back up control instead of the button for response change. The CPP then turned to full astern and the ship collided with the quay and a moored ship (which started to drift) before the ship was under control again.

Why did it happen?

Since the press buttons looked the same (same design and colour, placed close to each other) it was possible to mix the buttons up without realizing that until it was too late. Also, a short circuit on bridge wing due to moisture made the electrical system fail, causing the CPP to go astern. Confusion delayed the correct action to regain control.

What can we learn?

- It is important to know the technical systems very well if you use them. When the time comes and you need to take correct action, it is too late to learn.
- Sometimes, the systems are not very well designed for operators and there might be reason to consider if it is possible for the crew to make arrangements to prevent unintentional use.
- Electrical systems need good maintenance to work appropriately.

16 COLLISION

Very serious casualty: collision between a sport fishing vessel and a drifting pleasure craft

What happened?

An about 70 gt sport fishing vessel sailing for a deep sea fishing trip collided with a 8.4 m long pleasure craft which was stopped for temporary repair work on a cooling water leak in the engine compartment. The skipper of the sport fishing vessel, who was alone on the bridge, did not notice the pleasure craft until it was too late to avoid the collision. The crew of the pleasure craft saw the sport fishing vessel and tried to draw its attention by shouting, waving and

- The Master influenced the OOW's actions even though the OOW had officially got the con. Therefore the OOW and the Master must communicate effectively as a part of the bridge team. Also the bridge team was never on standby or "red bridge" operating condition. During coastal manoeuvring or slow steaming, the bridge team must be extra vigilant and be in stand by or red bridge condition with all distractions kept to a minimum.
- No alternative passage plan had been made after the vessel deviated. Any deviations from previous passage plans should be made in writing and communicated to bridge team members.

13 GROUNDING

Serious casualty: grounding caused by lack of effective bridge team management

What happened?

While moored at night, an about 78,000 gt bulk carrier broke away from the pier. At the time, the vessel was almost fully laden and under the influence of a strong ebb tide. Despite the use of at least seven tugs under the guidance of a pilot and use of the vessel's main engine, it was not possible to manoeuvre the vessel back to the pier and bring her alongside. Attempts to hold the vessel in the deepest part of the port's entrance channel also failed and the vessel grounded during the morning hours. The vessel was subsequently refloated during

the forenoon.

Why did it happen?

Neither the Port Authority nor the vessel's Master had not identified the risks of a vessel breaking free from its berth and the potential consequences.

The effective holding capacity of the vessel's mooring winch was reduced by (a) the number of layers of mooring line on the winch drum; and (b) poor condition of the brakes. There is also the possibility that the brakes were not sufficiently tightened. In addition, the mooring winches were not effectively monitored in the time leading up to the incident.

What can we learn?

- Safety Management System (SMS) of vessels must address procedures for mooring the ship, tending mooring lines and any of the associated risks. This includes assessing the vagaries of various ports including the tide or river current variances.
- Contingency Planning is very important. Ports and vessels should develop contingency plans or manuals and training.
- Maintenance of the mooring winches, especially of items like brake drums and linings, should be carefully carried out at regular intervals as prescribed by the manufacturer.
- If there are strong eddy currents in ports, especially at wharfs, these should be reflected in the charts and port entry documents.



Passengers provided medical assistance until the emergency services arrived. The ferry suffered only minor damage, but the master could not be revived.

Why did it happen?

The vessel was licensed to operate with crew of two, but the master was alone. He had allowed the other crewman to leave the ferry earlier in the day to attend to personal business. As a consequence, there was no other trained mariner on board who could have detected that the ferry was not behaving as expected in time to take effective action.

What can we learn?

- Manning should not be reduced below approved levels.
- Single-handed operations carry an increased risk in that if the lone mariner is incapacitated for some reason, there is no one left to navigate the vessel or deal with emergencies.

11 GROUNDING

Serious casualty: grounding caused by the failure to alter course when required

What happened?

The about 37,000 gt container ship ran aground early in the morning in May. The ship was travelling in a south-easterly direction at the southern limit of the traffic separation scheme at the time. The officer on watch, the chief mate, took over the watch at 0400 and subsequently did not carry out two course alterations required to keep the ship in the scheme. By the time the chief mate realised that the speed of the ship was dropping, it was too late to take effective corrective action and the ship grounded.

Why did it happen?

The chief mate was distracted from his watch-keeping duties because he was reading e-mails. These e-mails were of a disturbing personal nature and he was so absorbed by their content that he did not hear the VHF calls from VTS warning him that his ship was leaving the TSS and running into danger. He was alone on the bridge at the time of the grounding, having earlier dismissed the bridge lookout so that he could clean the accommodation. Consequently there was no other crew member there to warn him of the dangers ahead or of the VHF calls.

The chief mate had a pre-existing medical condition which contributed to his state of mind at the time but no one on the ship was aware of it.

What can we learn?

- The importance of maintaining situational awareness while keeping a navigational watch.

- The dangers of using bridge equipment, especially computers, for non-work related issues.
- The importance of maintaining a look-out on the bridge.

12 GROUNDING

Serious casualty: grounding caused by lack of effective bridge team management

What happened?

The vessel was underway on a scheduled crossing in severe weather. During this crossing the vessel was informed that the port of destination would be temporarily closed due to severe weather conditions and seas. Under the instructions of the Master the vessel proceeded to an area of safe open water and commenced “slow steaming” while waiting for the port to reopen.

The vessel had been in the area for about four hours when, while approaching a turn at the northern extremity, there was a fire alarm and a number of telephone calls to the bridge of a non-navigational nature. The electronic navigation system was not being used effectively, with the consequence that a wreck near the area was not detected. Because of the distractions, the vessel overshot the northern limit of the safe area before the turn was started and struck the wreck. The vessel was able to safely berth under her own power.

Why did it happen?

The bridge team was distracted several times, including a request from a driver of a refrigerated truck to run his engine so the truck could run its cooling plant. The exhaust from the truck led to the activation of the fire detection system, which then cascaded into further distractions to the bridge team, including discussions on starting up the ventilation system so that the truck’s exhaust does not keep setting off the fire alarm. A series of telephone calls to the bridge took place, and the Master himself took another four telephone calls to the bridge, before returning to the important aspect of navigating the vessel.

What can we learn?

- The lack of proper training in the use of the **Electronic Chart Display and Information System** (ECDIS) possibly led to the wreck being undetected, and the paper chart, which was marked with “no go” areas, was never re-assessed or amended. All OOWs must receive training on all bridge equipment related to vessel navigation.

OUTCOME OF THE NINETEEN SESSION OF THE SUB-COMMITTEE ON FLAG STATE IMPLEMENTATION LESSONS LEARNED FOR PRESENTATION TO SEAFARERS

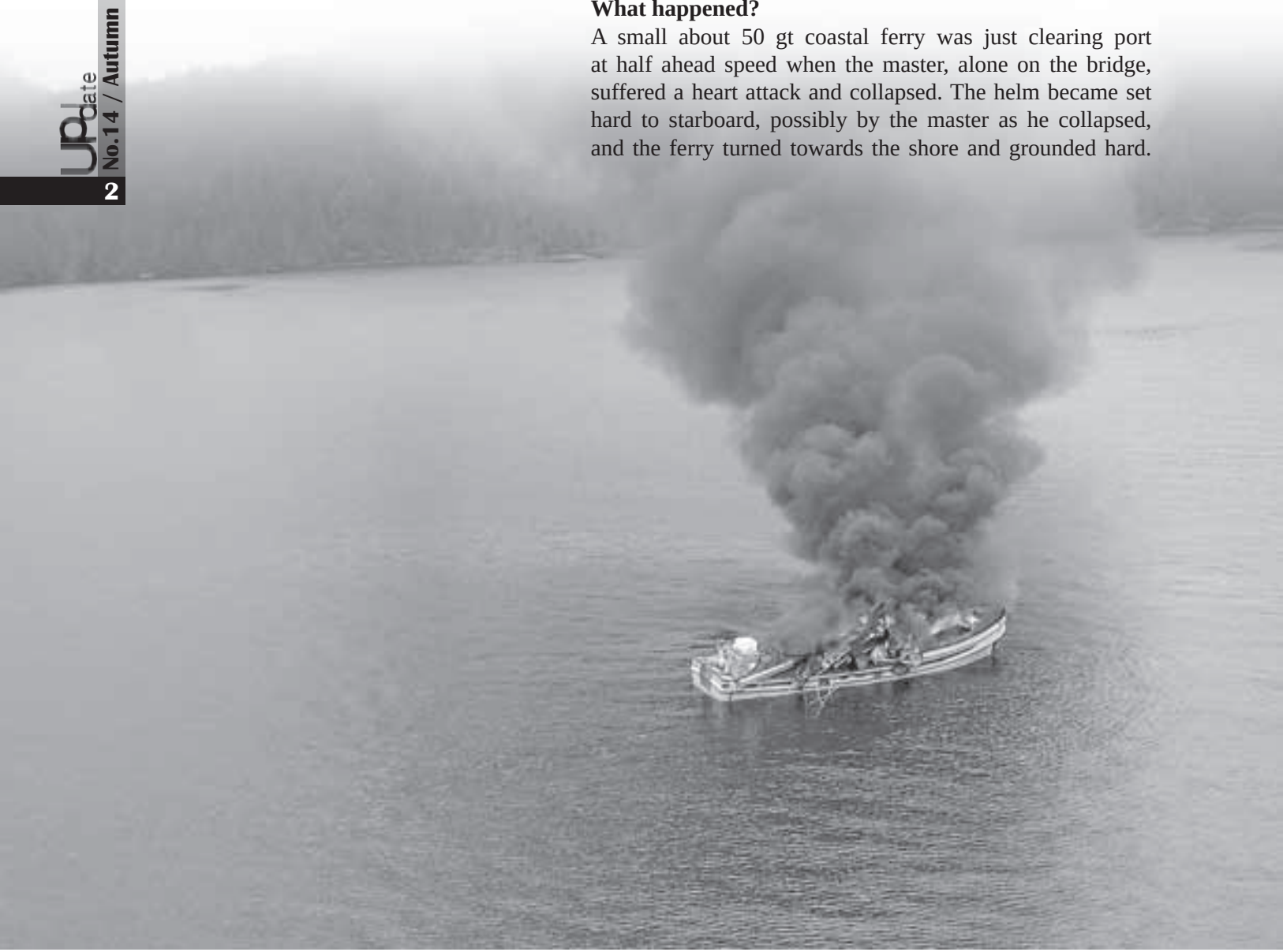
.....continued

10 FATALITY

Very serious casualty: fatality, resulting in grounding

What happened?

A small about 50 gt coastal ferry was just clearing port at half ahead speed when the master, alone on the bridge, suffered a heart attack and collapsed. The helm became set hard to starboard, possibly by the master as he collapsed, and the ferry turned towards the shore and grounded hard.



In The Name of God



Outcome of the nineteen session of the Sub-committee on Flag State Implementation	2
Marine Environment Protection Committee (MEPC), meeting summary	10
International Convention on Training and Certification for fishing vessel personnel enters into force	16
Cape Town Agreement on safety of fishing vessels adopted in South Africa	17
Interim recommendations agreed on passenger ship safety	20
Variety	21



Update

Marine Quarterly Magazine
Volume 5, Issue 14, Autumn 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
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



ACS

شرکت رده بندی آسیا - کیش



Authorized for inspection of Imported / Exported goods from / to Europe, South America, Asia and Middle East, including :

- Industrial goods
- Food stuff, Agricultural Products and Herbal Oils
- Oil, Petroleum and Petrochemical Products
- Marine Industry Equipments

ASIA CLASSIFICATION
United Services of ACS

رده بندی آسیا-کیش: ACS

در فهرست شرکت های بازرسی تایید صلاحیت شده در امر بازرسی کالاهای وارداتی از اروپا، آمریکای جنوبی، آسیا و خاورمیانه و کالای صادراتی از مبدأ ایران به اروپا، آمریکای جنوبی، آسیا و خاورمیانه شامل:

- کالاهای صنعتی
- مواد غذایی، محصولات کشاورزی و روغن های گیاهی
- نفت، مواد نفتی و محصولات پتروشیمی
- تجهیزات صنایع دریایی

واحد صنعتی و ارزیابی انطباق، رده بندی آسیا - کیش (ACS):

آدرس: تهران خیابان کارگر شمالی - پلاک ۳۱ - کوچه پنجم پلاک ۳۱

تلفن: ۸۴۳۹۶

فکس: ۸۴۳۹۷۳۰۲

پست الکترونیک: Headoffice@asiaclass.org

سایت اینترنتی: www.asiaclass.org

نمایشگاه بین المللی دریایی جمهوری اسلامی ایران

(محصولات و خدمات دریایی)

۹ الی ۱۲ بهمن ماه ۱۳۹۱

محل دائمی نمایشگاههای بین المللی تهران

International Maritime Exhibition
Of Islamic Republic Of IRAN
28-31 January 2013
Tehran-IRAN
www.irimf.ir



- صنایع دریایی و دریانوردی
- صنایع نظامی دریایی
- خدمات بندری
- شرکت های نفتی فراساحل
- مناطق آزاد و ویژه اقتصادی
- حمل و نقل دریایی
- تجهیزات بندری و دریایی
- شیلات و آبزیان
- توریسم دریایی
- ورزش های آبی
- تفریحات دریایی
- محیط زیست دریایی
- کتب و نشریات دریایی
- غذاهای دریایی (Sea Food)
- فرصت های سرمایه گذاری (بنادر، شیلات، مناطق آزاد)

تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۵۶۴۷

ستاد برگزاری: تجمیع توسعه دریامحور تهران - خیابان کریم خان، خیابان ایرانشهر شمالی، شماره ۲۳۷، طبقه دوم

دیرخانه اجرایی: خیابان شریعتی، بعد از حسینیه ارشاد، نرسیده به میدان امام، خیابان قبا، کوچه خوشک، پلاک ۱۴، واحد ۳ تلفن: ۰۲۱-۸۸۸۳۵۶۴۷، فکس: ۰۲۱-۸۸۸۳۵۶۴۷