

دُنْـگـام

فصلنامه علمی - تخصصی دریانی
سال ششم، شماره ۱۷، تابستان ۹۷، قیمت ۲۰.۰۰ تومان



برنامه دولت دیازدهم
بخش دریایی

دوره‌های آموزشی مؤسسه رده‌بندي آسيا

ISM Code

- دورة آموزشی ۱ روزه آشنایی با سیستم مدیریت ایمنی
این دوره مشتمل بر آشنایی کلی با آین نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی (ISM Code)، تاریخچه، اهداف و درک سیستم مدیریت ایمنی، قوانین و مقررات اجباری و کتوانسیون‌های دریایی، قوانین و استانداردهای مربوط به صنعت دریا می‌باشد.

- دورة آموزشی ۲ روزه آشنایی، اجراء و ممیزی داخلی مبتنی بر سیستم مدیریت ایمنی
در این دوره علاوه بر آشنایی کلی با آین نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی (ISM Code)، تاریخچه، اهداف و درک سیستم مدیریت ایمنی، قوانین و مقررات اجباری و کتوانسیون‌های دریایی و قوانین و استانداردهای مربوط به صنعت دریا، 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 سوال نمودن و ارائه تغذیه آشنا خواهند شد.
در پایان دوره به شرکت‌کنندگان گواهینامه معترض از سوی این مؤسسه اعطاء خواهد شد.

کارگاه آموزشی ۲ روزه مقاوله‌نامه کار دریایی

- سازمان جهانی کار شاخه سازمان ملل متعدد، کتوانسیون کار دریایی را به رسیدت شناخته است و به هنگام لازم‌الاجرا شدن این کتوانسیون همه شناورهای بالای ۵۰۰ تن باید دارای مدرک کار دریایی (به همراه مدرک تطابق با کار دریایی [DMLC]) باشند.

Declaration of Maritime Labor Compliance (DMLC)
کتوانسیون خواهان آن است که جهت دریافت مدرک تطابق با کار دریایی شرکت‌های کشتیرانی را ملزم به ایجاد دستورالعمل‌ها و شیوه‌های تطابق هم‌زمان و بهبود مستمر نماید.

کروههای هدف

- مجموعه سازمان بنادر و دریانوردی، وزارت کار، مالکین شناورها، پرسنل امور ایمنی و کیپیت، 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، آزادسازی اعزام پرسنل و مؤسسات رده‌بندي باید از مفاد این کتوانسیون آگاه باشند.

اهداف مورد تظر دوره آموزشی

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

دوره آموزشی ۲ روزه آشنایی با اصول باریندی (Rigging)

- این دوره با تکرش بر آخرین بازنگری اصول بین‌المللی باریندی - سال ۱۳۹۱ برگزار شده و در پیگیرنده موارد زیر می‌باشد:



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

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

دوره آموزشی ۳ روزه آشنایی با بازرسی فنی جرثقیل‌ها

- این دوره آموزشی مشتمل بر موارد زیر می‌باشد:



- ✓ رویه بازرسی فنی جرثقیل‌ها
- ✓ انواع جرثقیل‌های سفنی
- ✓ بازرسی‌های مربوط به جرثقیل‌ها
- ✓ فهرست مندرجات تست‌های مکانیکی و الکتریکی
- ✓ ایمنی کار با جرثقیل‌های سفنی و دروازه‌ای
- ✓ معرفی استانداردهای مرتبط با بازرسی و ایمنی جرثقیل‌ها

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

بلجک اخراج



۱	یادداشت مدیر مسئول
۲	سخن سرگردان
۳	رد پندتی، پازرسی:
۴	مقدمه‌ای بر سیستم‌های مهار تکنقطه‌ای
۵	تغییر تشکیلاتی کمیته‌های فرعی سازمان بین‌المللی دریاگوری
۶	طبقه‌بندی کنشی هاوستاورها
۷	حمل و نقل
۸	اختلاف وزن محموله در پندت و تخلیه.
۹	بهبود فرآیند لجستیک و حمل و نقل، کلا در پندر ایران تیازمتد از تفاوتات الکترونیک
۱۰	ازوم مشخص کردن وزن کانتینر قبل از بارگیری به کنشی
۱۱	محظوظ نیست:
۱۲	الودگی‌های قائم از فعالیت سکوهای فنی در مطابق فراساحلی
۱۳	شناختی مطریت‌آگرین افیالوس‌های جهان
۱۴	قواین و مقربات
۱۵	مالیات پر تازی یاما مالیات پر در آمد
۱۶	دستور العمل نیت کنشی هایه صورت اجاره کامل
۱۷	اقتصادی
۱۸	اقدام در آمد در پخش سکوهای دریایی، کنشی‌های حمل گاز افتکش هاوکنشی‌های کالتیتریدر
۱۹	اقتصادی دریاچه قبروئی خیانی در ایران
۲۰	ایران پیچمین کشور جهان در ذخیره کار
۲۱	پیش‌بینی اکو‌لومیست از رشد اقتصادی ایران
۲۲	پیش‌بینی اکو‌لومیست از ذغاله ارزی ایران
۲۳	بیمه و حقوق
۲۴	آنستایی پاییمه دریایی (۱۶)
۲۵	مقالات
۲۶	تعیین تعداد تجهیزات و تسهیلات کالتیتری پندر شهیدر چایی در سال ۱۳۹۴ پر اساس روش ستاریو
۲۷	الزامات لجستیکی محموله‌های تجارتی کره
۲۸	رویدریا و پشت‌په دریا
۲۹	عال تاریخی شعف توآوری در ایران
۳۰	لقد گواندلی دریاوه و ازگان فرهنگستان فارسی
۳۱	دیریست
۳۲	توصیه به مدیران پرای کوچک‌سازی سازمان
۳۳	هشتم مدیریت
۳۴	از تفاوتات غیر کلامی و اثادیده تکرید
۳۵	کوکاگون
۳۶	تفاوتات زمان‌ها
۳۷	اولین روزنامه نگاری ایران که یکی؟
۳۸	وازگان مصوب پخش حمل و نقل دریایی
۳۹	دانستان مومن و شستر
۴۰	معروف و آنستایی
۴۱	کتاب مقررات متعدد اسکال انتبارات استادی (UCP 600) املاک‌عیه‌ها و اخبار
۴۲	اعلام امدادگی جای مقالات در پهنه‌گام / فرم انتراک فصلنامه / تعریفه جای اعجمی
۴۳	اخبار و رویدادها
۴۴	پخش انگلیسی

بهنگام

فصلنامه علمی تخصصی دریا
روشن آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
سال ششم، شماره ۲۷، تابستان ۱۳۹۲
صاحب امتیاز و مدیر سیمای: ملک‌فرضا ملک‌بیرون فردوسی
هر چهارمین شماره سالیانه سعد کاظمی
میر ابراهیم زاله حدائقی سوتو
اداره مالی: محمدحسین دوقی
تهران، خیابان کارگر شماری، کوچه پیغمبر
۱۴۳۹۱ ۲۴۵۱۱ - ۰۲۱ ۸۴۳۷۰۰۵
تلفن: ۰۲۱ ۸۸۰ ۲۵۵۵۸، تلفن: update@asiaclasse.org
شمارگان: ۱۰۰۰ - ۱۰۰۰ نسخه
قیمت: بین المللی و داخل کشور
عضو ملک اطلاعات نشریات کشور www.magiran.com
• فصلنامه به نگام آماده دریافت و جای مقالات و
دیدگاه‌های صاحب‌نظران و کارشناسان است
• فصلنامه هر چهارمی‌ماهی منتشر مطلب ازد است
• دیدگاه فویندگان تزویجاً نظر فصلنامه نیست

جای اخراج

احر، و برآشی و نظرات شری
عاهنامه پیام دریا
تلخ ۰۰۲۱۸
۰۰۲۱۰۰۴۷۱
پست الکترونیک: payam_e_darya@irisl.net
 وب‌سایت اینترنتی: <http://www.IRISL.Net>
شماره تلفن: ۰۲۱-۰۰۲۱۸
جستجوی



برنامه بخش دریایی دولت یازدهم

کتب آراء قاطع ریاست جمهوری در خردادماه ۹۲ عامل تشویق دست اندر کاران و متخصصان عرصه های مختلف کسب و کار به ارائه پیشنهادات در جهت بهبود وضعیت در بخش های مختلف بوده است. نظریه به هنگام با آسیب شناسی وضعیت حاکم در امور دریایی و بندری ایران برنامه مختصراً را تدوین کرده است که دیلا به رشته تحریر در آمده است.

وزارت راه و شهرسازی، بد ک دور mission خود را بازگردی و در جهت کوچک سازی ساختار وزارت خانه اقدام کند. در ابتدا تأثیر گذاری ساخت مسکن آن هم در نوع مسکن مهر، در وظایف خطیر وزارت خانه در بخش حمل و نقل و ترابری جلوگیری و وظایف تصدی خود در بخش دریایی و بندری را صدر رخد به بخش خصوصی و یا تعاونی ها و اگذار کند. مشکل این است که مسئولین وزارت خانه های دولت جمهوری اسلامی ایران، عمدۀ وظایف خود را حاکمیتی تعریف کرده و در تیجه توجیهی برای دخالت در کارهای مردم پیدا می کنند. وظایف حاکمیتی هم در نوع می باشند، بخشی که به امنیت کشور و مردم مربوط است قابل واگذاری نیست ولی بخشی که نقش چشم گیر امنیتی ندارد قابل واگذاری به بخش خصوصی است، مثلًا در بخش بازرسی های دریایی سازمان MCA در انگلستان وظیفه بازدیدهای اینسپی دریایی، صدور گواهی نامه و کنترل کشتی ها را انجام می دهد و هرچ مسکلی هم تا به حال پیش فرمده است ولی در ایران به محض حراج مسائلی با جنس حاکمیتی، دولت خود را حاضر و مستول می بیند.

با توجه به اینکه وزیران راه بس از انقلاب اسلامی با لر بخش ریلی و با لر بخش جلامی، انتخاب شده اند ایند است حداکثر در دولت پیلانهم وزیر راه و شهرسازی از بخش دریایی انتخاب شود. بخش دریایی سهم دریایی بالایی در حمل و نقل بین المللی کشور دارد، اگرچه بخش هوایی هم همین است ولی گستاخی بخش دریایی پسلی ریلی از بخش هوایی است اگر جنس انقلابی میافتد و فردی غیردینی دو رأس وزارت راه و شهرسازی فارغ گردید در این حوزه بهتر خواهد بود دو معاونت "دریایاری" و "سوادل" و جایز "در وزارت خانه ایجاد شود تا حق قراری این بخش در ساختار اداری دولت حفظ و احیاء نمود.

بسیاری از کارشناسان با سبقه معتقدند صنایع دریایی، کشتی سازی و تجهیزات و تأسیسات دور از ساحل احتیاج به تمرکز در زنگنه‌ی و طرح و توسعه دارد که باقی مالدن آن در پرتوی نجات، حفظ و صفائح اصلی حق مطلب را ادامی کند. مگر و دریی بسیار بوانا در رأس امور فارغ گردید لایحه بخش برنامه‌ی سازی صنایع دریایی و انتقال آن به بخش معاونت دریایاری بسیار پستددیده است. صنایع دریایی و تأسیسات دور از ساحل و بین شهرهای داری از صنایع دریایی لصی و اهبری است و جا دارد توجه همه جانبه به آن بشود.

در دولت های گذشته علی رغم تبلیغات پست بار از پتانسیل های ذوب پلیتیک و زنگنه کوئومیک کشور استفاده باسته نشده است، ایران نه تنها سهم لازم را در ترانزیت کالا و مسافر بدهست نیاورده، بلکه بازار خود را نیز به کشورهای همسایه و اگذار کرده است، به عنوان مثال حاصل آن این است که امارات متحده عربی در سال ۲۰۱۲ شش بار ایران در تخلیه و بارگیری کانترین سهم داشته باشد به ظرفی و سد و اگذاری و طایف تصدی گری به بخش خصوصی گام اساسی در راستای تحقق هدف فوق باشد. اگر دولت پشتیبانی کند و موافع را از مردانه بردارد خوده خود مسیر هموار می شود ولی جدا کردن این گونه وظایف از دولت بخت است، آن هم دولتی که بخواهد از محل فروش نفت و ارز حاصل امورات خود را بگذراند و نه از محل فعالیت بخش خصوصی واحد مالیات، امید است دولت پاردهم چرخش اساسی در این راستا داشته باشد در ۱۰ سال گذشته وقتی مناطق آزاد یا ویژه اقتصادی در ایران تعمیم می گردد تعامی بیش ها "خشکی محور" بود، یعنی از دور به موضوع می نگرستند و لذا بندر یا محلی را به عنوان منطقه آزاد انتخاب می گردند. مثلاً در همزمان با آن پتانسیل بسیار بالای بین المللی که در تنگه هرمز دارد، جزیره قشم منطقه آزاد اعلام می شود ولی بندر شهید رجایی از گزونه انتخاب به عنوان بندر آزاد حذف می شود. اما نگرش توسعه "دریامحور" در امارات، کویت، بحرین، عربستان، پاکستان و ... باعث شده است فعال ترین بندر خود را در منطقه آزاد اعلام کنند و لذا سال های مددی گذشته است و ما مجبور شده ایم از متابع نفت و گاز صرف توسعه منطقه آزاد جزیره کیش با قسم کنیم ولی بندر جبل علی توافسه است از سرمایه های بخش خصوصی رشد و توسعه پیدا کند، وزیر جدید راه و شهرسازی باید برای جیران این کارنامه باقی مانده از دولت گذشته، چاره ای پیاندیشد. الکوی خصوصی سازی ایران از شکل و شایول سیاسی متأثر شده است، مثلاً پسندی کوچک در دریای خزر را خصوصی اعلام می کنیم اما بندری بزرگ در منطقه بسیار استراتژیک مثل بندر شهید رجایی و دولتی باقی می گذاریم. این امر نشان می دهد که جسارت مدیران ما در بخش دریایی بسیار کم بوده است، احلاً با ابعاد بزرگ و بین المللی به صحنه پیر داشته اند در تیجه همه این بیش های محدود باعث می شود کار دولت در ایران به چکونگی فروش از حاصل از نفت در بازار آزاد تأمین بارانه و در تیجه ایجاد نورم جند بدل ختم شود.

وزیر جدید راه و شهرسازی باید از اگذاری کل بندر شهید رجایی به بخش خصوصی و اهمیت داشته باشد. ترکیه قروگاه های خود را خصوصی کرده است که بسیار جنبه های امنیتی آن مهمتر از بنادر بوده است. جزایر ایران هم بسیار غریب و نتها باقی مانده اند. در حالی که جاذبه های توریستی بسیار زیادی دارند ولی مسابه مسکن دولت در آنها باعث شده است توسعه حوری پیدا کند و عالی پلانت برابر تحریک خارجی، از دولت پاردهم انتظار است تا با اجرام یک پر نامه ویری پلندمده، با اگذاری جزایر خلیج فارس، دریای خزر و ارومیه به وزارت خانه های مختلف حداکثر در بیکی دو سال اینده حلک ایجاد دزگوئی انسانی در آن جایز نمود.

نیز به به هنگام از پارادوئی موضوعات جعل سلطنتی های حاکم دریایی، قانون برمد دریایی، احتجاب مصالح دریایی در وروده مساعل سخت و دیگران اور بهیه لایحه قانون کار دریایی، شناشی مدارک خرقه ای در میانوردن در سطح ملی و سرمه دلیل آن که در یک ارکان دولت به آنها برداخته می شود این را می کند با اصلاح قانون مالیات در بخش دریایی به محوی که مالیات بر شار جانشین مالیات در این شود می توانیم تا هدف گسترش بر مالکه دناری بخش خصوصی در بخش دریایی و کنسرسیون باشیم. آن هم دعوه بینی که نجیب های بین المللی و یک خارجه بسته هنوزه بخش دولی و کنسرسیون های متعلق به دولت منتهی کی است. چنین حرکاتی و یا استکار عمل هایی متعلق گستره ای به همراه خواهد داشت، لئن در این وضعیت کار و رقدت سالم افراد این اهمیت پیدا می کند.

صنعتی به وسعت دریا؛ بدون نقشه راه

بخش دریا رکن اساسی دارایی جایگاه والا در برنامه های اقتصادی کشورهای پیش فرنده بوده و هست. از آنجا که کشتیرانی، کشتی سازی و خدمات دریایی به یک لذتمند در پیشرفت اقتصادی نقش دارند، توسعه این به عنوان اصول اولیه توسعه متواتر و پایدار در حوزه دریا باستی مورد توجه قرار گیرند. توسعه دریاچهور، اقتصاد دریایی، و عناوین مشابه که امروزه در محافل و رسانه های دریایی مطرح می شود نشان از درک اهمیت این موضوع دارد.

قدان وجود یک نقشه راه برای توسعه پایدار با محوریت دریا و عدم قبیل اهداف راهبردی در این زمینه از مهمترین چالش های پیش روی این حوزه در ایران است. تازمانی که وضعیت موجود کشور در بخش دریا به درستی ارزیابی نشود و چشم انداز مطلوب با توجه به یک برنامه زمانی شخص و معقول ترسیم نشود، وحدت رویه و تحریک برنامه ریزی و مدیریت امور در حوزه دریا ح索رت نپذید و تضمین گیری ها فرداحور باشد تا برنامه های انسجام و هماهنگی بخش های مختلف کمی دور از انتظار است.

به عنوان نمونه، بخش حمل و نقل که بهم هشت درصدی در تولید ناخالص داخلی دارد، نیازمند یک متولی قدرتمند در حوزه مدیریت، برنامه ریزی و نظارت می باشد. امری که به زعم سیاری از کارشناسان حوزه حمل و نقل، با ادغام وزارت راه و ترابری و وزارت مسکن و شهرسازی تا حدودی مورد غفلت قرار گرفت و حال مجدد از مردم های تفکیک این دو وزارتخانه به گوش می رسید. همچنین بهره گیری از خلقت اجتماعی ها و سازمان های مردم نهاد تخصصی، علمی و صنعتی و یا به عبارت دیگر و اکنون اموری به مقدم به عنوان یکی از ایثار مدنی می تواند راهکاری قدرتمند برای مقابله با تحريم ها و پرشیرد امور باشد که تاکنون به صورت باسته و ثابت استه مورد استفاده قرار نگرفته است.

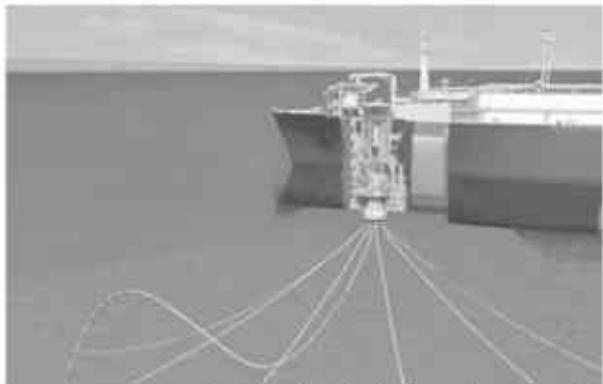
saeid.kazemi@hotmail.co.uk

پیش فتن چشمگیر امیرانوری روسیه در قرن هفدهم میلادی مرهون تلاش های بطرکبیر مسیحیان تزار روسیه بود که با الگوگری از کشورهای متفرقی اروپایی در آن دوران نظیر آلمان، فرانسه و انگلستان، توسعه دریایی روسیه و نیز پیشرفت های علمی و فناوری را به عنوان اهداف راهبردی روسیه تزاری تبیین گرده بود. وی به مظفر دسترسی به دریای آزاد و تسهیل تجارت با اروپا در سواحل در اختیار گرفتند دریای سیاه در جنوب و دریای بالتیک در شمال غرب با نوسل به ارتباط قدرتمند روسیه بود و در عین حال قوای خود را متوجه دریای خزر گرد و حتی رؤیای دسترسی به آبهای گیرم خلیج فارس را در ذهن داشت. بطرکبیر در ۱۷۰۳ تصمیم گرفت در باریکهای باتلاقی که در طول ساحل دریای بالتیک به تصرف خود درآورده بود، یک شهر جدید و بزرگ بن کند که من پترزبورگ نام گرفت، با تلاش جان فرمای هزاران کارگر، سین پترزبورگ به جنری بزرگ برای تجارت بین روسیه و اروپا تبدیل شد و در دو قرن بعدی تاریخ روسیه، به صورت پایتخت روس ها درآمد به دیگر سخن، بطرکبیر برای دستیابی به اهداف راهبردی مد نظر خود که همچندین آنها تبدیل امیرانوری روسیه به یکی از دولت های بزرگ اروپایی بود، یک نقشه راه ترسیم کرده بود یکی از که کوتیدی مرازهای روسیه را تا دریای آزاد گسترش دهد و دیگر آنکه تمن غرب را به روسیه وارد کند نقشه راه و برنامه ریزی برهمانی آن تکنیکی توین و بسیار امداد پذیر برای برنامه ریزی، آینده زیوهی و تحلیل های کلان و استراتژیک می باشد. تغییرات معلوم محیط های کلسیوکار، ظلپور و جلگزی می سریع فن اوری های جدید و از طرف دیگر نوسان های تبدیل بازار و تغییرات در تیازهای کارگران، برنامه ریزی رایه فعالیتی حیاتی و احتمال ناپذیری ای کشورها، صنایع و سازمان های بدل گردد است.

مروری کنایه افتخادهای توسعه باشه جهان بیانگر این واقعیت است که

مقدمه‌ای بر سیستم‌های مهار تک نقطه‌ای

سید کاظمی
دانشیاده خارج فارس موتور
saeid.kazemi@hotmail.co.uk



أنواع سیستم‌های مهار تک نقطه‌ای در دریا

۱- برج ثابت (Fixed Tower) که ساده‌ترین طرح مهار نفتکش‌ها در دریا برای تخلیه و بارگیری است و برای آب‌های کم عمق و امواج با ارتفاع کم، مناسب است.



۲- مهار تک نقطه‌ای CALM (Catenary Anchor Leg Mooring) که یکی از انواع مهارهای تک نقطه‌ای شناور (Floating SPM) است. این نوع مهاربندی کمتر به عمق آب و ارتفاع امواج حساس است، هرچند که شدت عواقب حوادث ناشی از تصادم نفتکش با بویه به علت وجود تجهیزات انتقال محصول و مهاربندی روی بویه بالاست.

مهار تک نقطه‌ای (Single Point Mooring (SPM)) یک بویه فراساحلی مهار شده به کف دریا می‌باشد که به مظظر مهار یک نفتکش به آن برای بارگیری یا تخلیه محصولات نفت و گاز مورد استفاده قرار می‌گیرد. در واقع SPM چند اتصال بین اولوهای زیر آب (Subsea Manifold) و نفتکش مهار شده به آن می‌باشد.

چهار جزء اصلی یک مهار تک نقطه‌ای عبارتند از:

۱- بدنه بویه:

۲- اجزاء مهار بویه:

۳- سیستم انتقال محصول (نفت یا گاز):

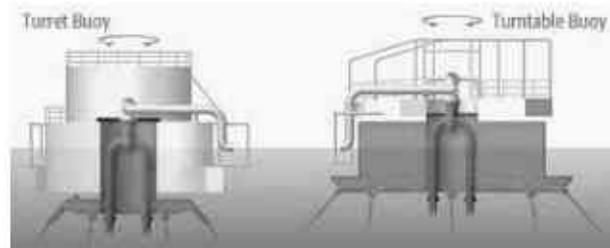
۴- سایر اجزاء نظیر تجهیزات کمک ناوپری، خریبه‌گیرها و ...

بویه نه تنها نیروی شناوری را تأمین می‌کند بلکه محل قرارگیری سایر تجهیزات زیر آب می‌باشد که توسعه چندین خط مهار (Mooring Lines) به کف دریا متصل می‌شود.

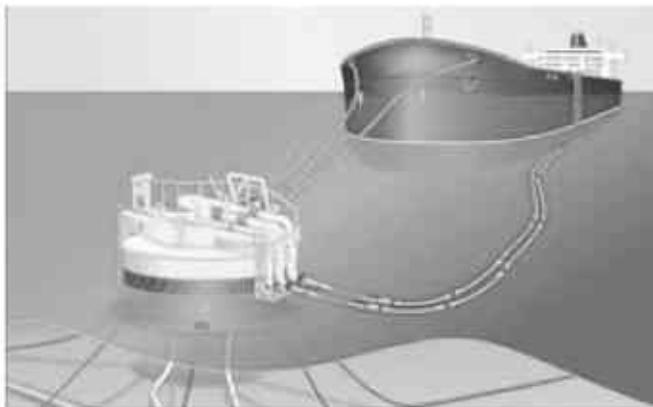
(Pipe Line End Manifold (PLEM)) در کف دریا از طریق شلنگ‌های زیردریایی به چشمی خود گرد (Swivel) در بویه متصل و از آنجا توسط یک یا دو شلنگ به نفتکش منتقل می‌شود.

بدنه بویه‌ها و ترتیب اتصال آنها به کف دریا در دو نوع مختلف طراحی و اجراء می‌شود:

الف- بویه با میز چرخان (Turntable Buoy) که در آن بدنه اصلی بویه، که تأمین کننده نیروی شناوری سیستم است، از طریق خطوط مهار به کف دریا متصل و ثابت می‌شود و میز بالایی آن قابلیت چرخش دارد.



ب- بویه برجی (Turret Buoy) این نوع بویه از سیستم مهار تناورهای FPSO (تکل زیر) گفته می‌شود و در آن بدنه اصلی بویه، که تأمین کننده نیروی شناوری است، حول یک برج مرکزی متصل به کف دریا چرخش می‌کند.



۵- بوده مهاری Spar که در آن بوده سیستم CALM جای خود را به یک محزن استوانه‌ای قائم می‌دهد تا از مزیت ذخیره‌سازی محصول نیز بهره گرفته شود.

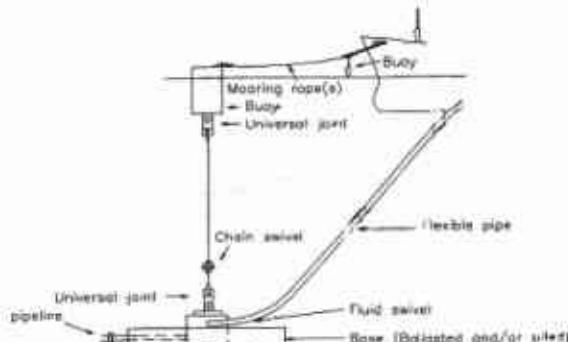
مؤسسه‌سات و دهندی و سیستم‌های مهار تک نقطه‌ای
 مشابه بار سیستم‌های دریایی تحت ردیابی، سیستم‌های مهار تک نقطه‌ای نیز در شمول الامات و دهندی قرار می‌گیرند؛ از جمله: تأیید نقشه‌های طراحی و ساخت، تأیید مواد و تجهیزات به کار رفته در طرح، نظارت و آزمایش‌های حین ساخت، و بازرسی‌های نوبه‌ای پس از ساخت که در مقاطع سالانه انجام می‌گیرد. با توجه به سرویس‌دهی پیوسته و بدون وقفه یک سیستم مهار تک نقطه‌ای، معمولاً طراحی‌ها بر اساس یک عمر مفید مشخص متألاً ۲۵ ساله تأییده مؤسسه‌سات و دهندی را کسب و نیاز این نیاز به رفتن به حوض خشک مستقیمی شود؛ هرچند که در بازرسی‌های نوبه‌ای نیاز به تعمیر و یا ترمیض بخش‌هایی نظیر طناب‌های مهار و یا اتصالات انساطوی و سار تجهیزات استثناء شده در گواهی سرویس‌دهی پیوسته تشخیص داده می‌شوند.

در کتابچه ثبت و دهندی سیستم‌های مهار تک نقطه‌ای، علاوه بر علامت و دهندی اخاضن داده شده، اطلاعاتی نظیر موقعیت چهارگایی (عرض و طول چهارگایی) محل نصب سیستم مهار، حداکثر طول و وزن جایه‌جایی کشته که سیستم مهار برای آن طراحی و ساخته شده است، عمق آب در محل، حداکثر نیروی کشش خطوط مهار و نوع و مشخصات محصول انتقالی نیز درج می‌شوند.

استانداردهای مورد استفاده

علاوه بر مقررات ساخت و دهندی مؤسسه‌سات و دهندی، استانداردهای متعددی بر حسب نوع و کاربرد تجهیزات و سیستم‌های به کار رفته مورد استفاده قرار می‌گیرند. به عنوان نمونه استانداردهای زیر را می‌توان برگشتر.

۳- مهار تک نقطه‌ای (Single Anchor Leg Mooring) SALM با مزیت رفع اختلال صدمه‌دهنگی چشمی خودگرد (Swivel) با قرار دادن آن زیر آب، هر چند که هزینه تعمیر و نگهداری زیر آب چشمی خودگرد (Swivel) از مبابب این سیستم است، در این روش معمولاً زنجیر مهار به صورت تحت کشش جایگزین حالت CALM می‌شود. بسته به عمق آب، چشمی خودگرد (Swivel) می‌تواند در گف دریا و یا در حالت غوطه‌ور باشد.



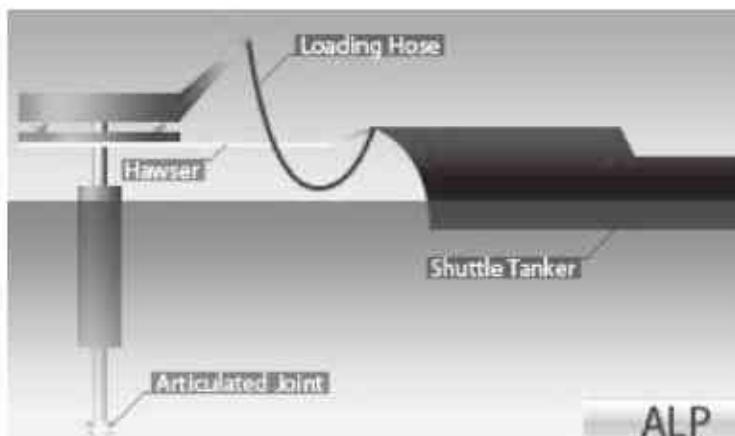
۴- ستون بارگیری مفصلی (Articulated Loading Column) ALP سیستمی حد فاصل SALM و Fixed Tower است. چشمی خودگرد (Swivel) بالا از سطح آب، جایی که زمینک برخورد نفتکش به آن پایین باشد، قرار دارد. شلنگ انتقال محصول در هوا معلق است و نسبت به وضعیت استقرار در آب محفوظاتی می‌باشد. این سیستم معمولاً در آبهای کم عمق استفاده می‌شود.

API	American Petroleum Institute
API RP 2A	Recommended Practice for Designing and Constructing Fixed Offshore Platform.
API RP 2SK	Recommended practice for design and analysis of station keeping systems for floating structures.

ANSI	American National Standards Institute
ANSI B-31.4	Liquid Transportation Systems.
ANSI/ABMA 11	Load Ratings and Fatigue Life for Roller Bearings

NACE	National Association Of Corrosion Engineers
NACE RP0176	Corrosion Control on Steel, Fixed Offshore Platforms Associated with Petroleum Production.

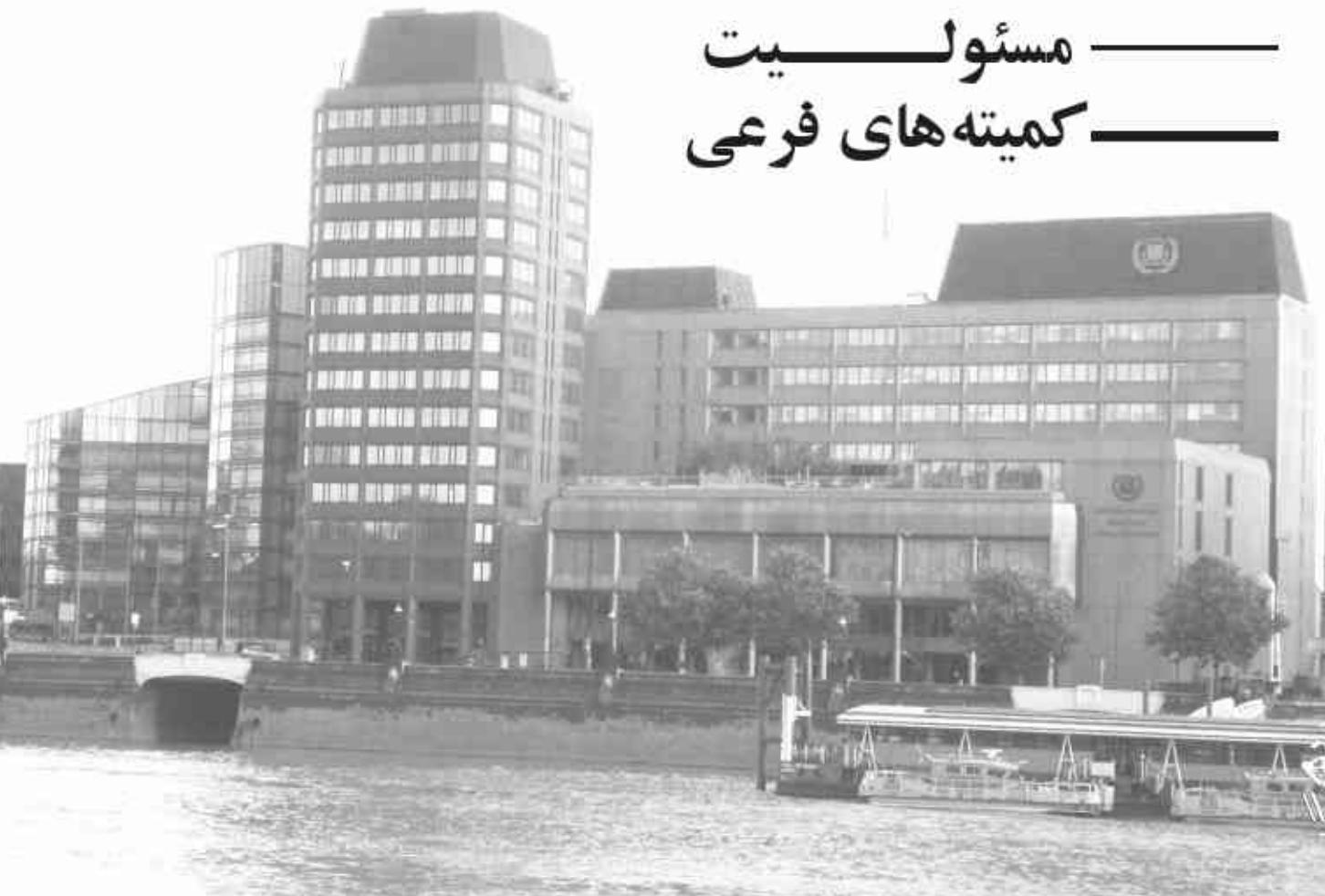
OCTMF	Oil Companies International Marine Forum
OCIMF	Regulations for Equipment Employed in Mooring of Ships at Single Point Moorings.



ALP

تغییر تشکیلاتی کمیته‌های فرعی سازمان بین‌المللی دریانوردی؛

مسئولیت کمیته‌های فرعی



IMO لرزیابی، نظارت و بررسی مسلح فعلی اجرای استاد IMO توسط کشورها در جایگاه‌های به عنوان کشور حاصل پرچم، کشور صاحب بندو و کشور ساحلی و کشورهایی که به آموختن و خلدور گواهی نامه دریانوردان و خدمه می‌پردازند، شناسایی دلایل مشکلات در اجرای الزامات استاد IMO بررسی پیشنهادات برای کمک به کشورها در اجراء و انتباخ با استاد لازم‌الاجراي IMO تجزیه و تحلیل گزارشات رسیدگی به تصادمات و خودآوری و تجدید نظر در دوره‌های نمونه IMO در ارتقاء و اجرای راهبردهای IMO در مورد عضر انسانی.

کمیته فرعی اجرای استاد لازم‌الاجراي IMO
مسئولیت‌های این کمیته عبارت خواهد بود از رسیدگی به امور مربوط به عضر انسانی، آموشن و نگهداری از جمله حداقل استانداردهای بین‌المللی بای ای موثرتر مسائل فنی و عملیاتی تحت پوشش مقررات IMO و به عنوان بخشی از فرآیند بررسی و بازسازی مورد نظر دیگر کل آن سازمان به تصویب رساند.

پیشنهادات تغییر تشکیلاتی که قبلاً در نشست ۶۵ کمیته حفاظت محیط زیست دریانی (MEPC) مورود بررسی و تأیید قرار گرفته بود به نشست ۱۱۰ تورا (۲۰۱۳ تا ۱۹ نویembre ۲۰۱۳) و مجمع (امروز ۲۴ نویمبر تا ۴ دسامبر ۲۰۱۳) برای تصویب ارجاع شده است.

براساس این تغییرات تعداد کمیته‌های فرعی از ۹ به هفت تقلیل یافته و تشکیلات جدید به قرار زیر خواهد بود.

کمیته فرعی عنصر انسانی، آموختن و نگهداری

Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW)

کمیته فرعی تاویری، ارتباطات، جستجو و نجات

Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR)

کمیته اینمنی دریانوردی (MSC) سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) تغییر تشکیلات کمیته‌های فرعی آن سازمان را در جهت رسیدگی هر چه مؤثرتر مسائل فنی و عملیاتی تحت پوشش مقررات IMO و به عنوان دخشی از فرآیند بررسی و بازسازی موردنظر دیرکل آن سازمان به تصویب رساند.



مسئل مربوط به اندازه‌گیری خلوفیست، اینمنی تناولهای صنایع و صیادان، بازرگانی و حدود گواهی نامه.

کمیته فرعی سامانه‌ها و تجهیزات کشتی Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (SSE)

مسئل مربوطهای این کمیته عبارت خواهد بود از: رسیدگی به موارد فنی و عملیاتی مربوط به سامانه‌ها و تجهیزات شامل مانند آلات و مخصوصات الکترونیکی کلیه کشتی‌ها، تناولهای آزمایش و تأیید سامانه‌ها و تجهیزات، تجهیزات قایق‌ها و واحدهای متحرک مشتمل استاد IMO نجات‌جان، دستگاه‌ها و ترتیبات، سامانه‌های پیشگیری از خریق، تجزیه و تحلیل موقایع تصادفات و حوادث مرتبط با سامانه‌ها و تجهیزات کشتی‌ها.

کمیته فرعی حمل محمولات و کانتینرها Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC)

مسئل مربوطهای این کمیته عبارت خواهد بود از: رسیدگی به موارد فنی و عملیاتی مرتبط با اجرای اثربخش کتوانیون‌ها، آینینه‌هایها و سایر استاد اجرایی و توصیه‌ای مربوط به عملیات کالا شامل کالاهای خط‌برنامه پسته‌بندی شده، محمولات جامد فله، محمولات گاز فله و کانتینرها، ارزیابی خط‌برنامه زیست محیطی کالاهای خط‌برنامه پسته‌بندی شده، محمولات جامد فله و محمولات گاز؛ بازرگانی و حدود گواهی نامه کشتی‌های حامل محمولات خط‌برنامه، ارتفاع فرهنگ اینمنی و اینستیتیو و هوش‌پردازی زیست محیطی کلیه عملیات کالا و کانتینر، همکاری با سایر ارگان‌های سازمان مال، سازمان‌های بین‌دول و سازمان‌های مردم‌نهاد در مورد استانداردهای بین‌المللی مرتبط با عملیات کانتینری و کالا.

متعه: استاد IMO
فرترجم: زاله صداقتی متور

مسئل مربوطهای این کمیته عبارت خواهد بود از: رسیدگی به امور فنی و عملیاتی مربوط به خلوفیست، تناولهای اینمنی و موادر عملیاتی مرتبط با اینمنی تاوبه‌یاری، سامانه‌های تاوبه‌یاری و دادیوی، خدمات کمک‌ناوبهی، سامانه‌های تاوبه‌یاری و دادیوی، خدمات عبور و مورو تناولهای راهنمایی کشتی‌ها، الزامات و راهنمایی عملیاتی مربوط به اینمنی تاوبه‌یاری و موادر عملیاتی از جمله مقررات جلوگیری از تصادم و بدگل‌شنینی، دستور العمل‌های پل فرماندهی، طرح سفر، انتخاب از تایپ مخاطل‌افزاین، محل‌های امن شامل خدمات امداد دریایی و جذبه‌های امنیت دریانوردی مربوطه الزامات حمل، استانداردهای اجرایی و راهنمایی عملیاتی برای پهنه‌برداری از تجاوزات ناوبه‌یاری در کشتی و سایر الزامات ناوبه‌یاری، وظایف دولت‌ها و اقدامات عملیاتی مربوط به سامانه‌های اضطراری اینمنی دریایی (GMDSS) ندوین و برق‌لایری طرح‌های جهانی جستجو و نجات (SAR) و سامانه شناسایی و ردیابی پردازند (LRIT) الزامات عملیاتی و راهنمایی مربوط به ارتباطات رادیویی و اینمنی دریایی و نجات و همکاری با سازمان بین‌المللی مونیتوری کشوری (ICAO) همراهگ‌سازی روش‌های جستجو و نجات هواپی و دریایی، الزامات حمل، استانداردهای اجرایی و راهنمایی عملیاتی برای پهنه‌برداری از ارتباطات رادیویی و تجهیزات جستجو و نجات در کشتی، ارتباط با اتحادیه بین‌المللی ارتباطات رادیویی (ITU) در مورد مسئل ارتباطات رادیویی پنهان دریایی.

کمیته فرعی پیشگیری و واکنش در مقابل آلودگی Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR)

مسئل مربوطهای این کمیته عبارت خواهد بود از: رسیدگی به موارد فنی و عملیاتی مرتبط با پیشگیری و کنترل آلودگی محیط زیست دریایی بازیافت اینمنی و پی خطر از نظر محیط‌زیست کشتی‌ها، ارزیابی خط‌برنامه اینمنی و آلودگی مواد مایع فله حمل تude توسط کشتی‌ها، کنترل و مدیریت موجودات دریایی خط‌برنامه موجود در آب‌تلوان و ریوبات کشتی‌ها و biofouling آمادگی، واکنش و همکاری در برابر خط‌برنامه و مواد مضر.

کمیته فرعی طراحی و ساخت کشتی Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC)

مسئل مربوطهای این کمیته عبارت خواهد بود از: رسیدگی به موارد فنی و عملیاتی مربوط به طراحی، ساخت، تعمیم‌بندی و پایداری، تناولهای تاوبه‌یاری و جامعایی کلیه کشتی‌ها، تناولهای قایق‌ها و واحدهای متحرک مشتمل استاد IMO آزمایش و تأیید مواد ساخت، مسئل مربوط به خط‌بارگیری.

طریقه بندی کشتی ها و شناورها

کشتی ها و شناورها را بر اساس کاربرد آنها با وسیع سازمان بنادر و دریانوردی به شرح ذیر معرفه نموده اند و اعلام شده است.

الف. گشتی های حمل کالا

ردیف	نام فارسی	نام انگلیسی
۱	کشتی بارگیر	Cargo Ship
۲	کشتی حمل کالا	Cargo Vessel
۳	کشتی حمل کالا	Cargo Vessel
۴	کشتی بارگیر	Cargo Ship
۵	کشتی بارگیر	Cargo Ship
۶	کشتی بارگیر	Cargo Ship
۷	کشتی بارگیر	Cargo Ship

ب. کشتی های تانکر

ردیف	نام فارسی	نام انگلیسی
۱	تانکر روغن خوارکی	Refrigerated Oil Tanker
۲	تانکر حمل غراورده های نفت و شیمیایی	Oil Product & Chemical Tanker
۳	تانکر حمل مواد شیمیایی	Chemical Tanker
۴	تانکر نفتکش	Oil Tanker
۵	تانکر کار مایع	Liquid Car. Tanker

ج. بارچ ها

ردیف	نام فارسی	نام انگلیسی
۱	بارچ سطحی	Flat Barge
۲	بارچ سطح	Deck Barge
۳	بارچ لوله گاز	Pipe Laying Barge
۴	بارچ محصلی سکو اندما	Suction Dredger Barge
۵	بارچ ناقللار	Heavy Lift Barge
۶	بارچ ناقللار	Heavy Lift Barge
۷	چکان بارچ	Crash Barge
۸	پلات سینک	Sinkable Barge

د. کشتی‌های مسافری

ردیف	نام فارسی	نام لاتین
۱	لایروب	Cutter Suction Dredger
۲	لایروب هایپرساکشن	Hybrid Suction Dredger
۳	لایروب کاترساکشن	Passenger H.S.C.
۴	لایروب کاترساکشن رو-رو	Passenger H.S.C. Ro-Ro
۵	لایروب مسافر	Passenger Ship

۵. لایروب‌ها

ردیف	نام فارسی	نام لاتین
۱	لایروب کاترساکشن	Cutter Suction Dredger
۲	لایروب هایپرساکشن	Hybrid Suction Dredger

و. کشتی‌ها و نشانه‌های دارای گاربری خاص

ردیف	نام فارسی	نام لاتین
۱	کشتی هیدروگرافی	Hydrographer Ship
۲	کشتی آموزشی	Training Ship
۳	کشتی بویی‌گذار	Buoy Laying Vessel
۴	کشتی اوره‌تکار	Sediment Sweeper Vessel
۵	کشتی یا شناور تحقیقاتی (اکتشافی)	Research Vessel
۶	سکوی هنحرک حفاری	Soil Leveling Unit
۷	سکوی لایم‌سٹریچر	Lime Striper
۸	شناور جرثقیل‌دار و زاره‌گذار	Heavy Lift & Pipe Layer Vessel

ز. پدگ‌کشن‌ها

ردیف	نام فارسی	نام لاتین
۱	پدگ‌کشن	Boat
۲	پدگ‌کشن سازن کننده	Supply Boat
۳	پدگ‌کشن نمایشگر	Supply Vessel
۴	پدگ‌کشن راه رسان	Tugboat
۵	چشم‌گیر و قدرتمند	Supercrew Boat

ج. قایقهای

نام فارسی	نام انگلیسی	ردیف
قایق خدماتی	Service Boat	۱
قایق مانگاچر	Mooring Boat	۲
قایق تفریحی	Pleasure Boat	۳
قایق صیادی	Fishing Boat	۴

ط. صادقی

نام فارسی	نام انگلیسی	ردیف
کشتی صیادی	Fishing Vessel	۱
قوتاچه سازه	Cone Pile Driver	۲
ترانولر	Trawler	۳

ی. موتور لنج‌ها

نام فارسی	نام انگلیسی	ردیف
هوتو رانچ بارو	Cargo Motor Launch	۱
دوچرخه‌ران موتوری	Fishing Motor Launch	۲

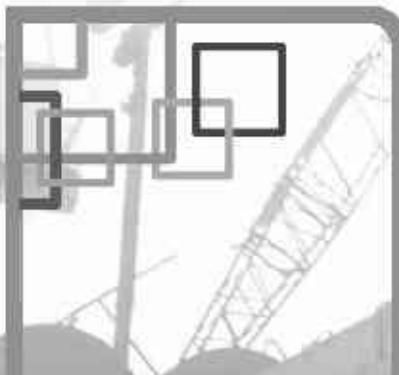


اختلاف وزن محموله در بندر تخلیه:

مغایرت روشن محاسبات در مبدأ و مقصد

استفاده می‌کند.

این امر برای آن است که به گیرنده کالا تفهیم کنند مسئولیت هر گونه مغایرت را نمی‌پذیرند و گیرنده کالا در مورد مغایرت وزن با تعداد باید با فرستنده کالا هماهنگی لازم به عمل آورد. چنانچه فرستنده کالا پس از باز کردن بسته‌ها متوجه عویض غیر ظاهری شود باید برای نجوه استیفای حقوق خود به مقررات حاکم مراجعت کند.



اگر مغایرتی برامون وزن محموله‌ها در بندر تخلیه بین آمد باید موضوع با فرستنده کالا مطروح و حل و فصل سود حمل گننده می‌تواند گلوب P&I خود را نیز در جریان پکنند.

خود را نیز در جریان پکنند.

کالاهای قله خشک در مورد این گونه کالاهای اختلاف وزن محموله عبارت است از آنجه که در بندر تخلیه شده، در مقایسه با رقمی که در بارنامه درج شده است، متأثر باشد. رقم کنتور بندر بارگیری با رقم اندازه گیری شده از طریق الیچ سوروی؟ رقم کنتور بندر بارگیری چگونه تأیید شده است؟ آیا کنتور دارای گواهی نامه معتبر و جدول محاسبه انحرافات می‌باشد؟ آیا رقم ساحل (اکتوور) با رقم حاصل از میزان کاهش سطح محموله در مخزن مقایسه شده است؟ این مقایسه چگونه گواهی شده است؟ شخص مستقل بی طرفی ناظر عملیات بوده است؟ در بندر تخلیه باید اقدامات بالعکس صورت پذیرد؛ اینتا کشته از طریق الیچ سوروی؟ آیا رقم ساحل (Ship Figure) از طریق اندازه گیری درافت (بحور) کشته مقایسه شده است؟ آیا این رقم توسط شخص ثالث بی طرفی محاسبه شده و در رابطه با اختلاف بین رقم کشته و رقم ساحل توضیحی داده شده است؟ آیا این رقم ساحل مربوط به کل محتویات در مدلرک مربوط به کشته در گردیده است؟

برای این گونه محمولات باید بسیار کلوب P&I و مquamats شری و کمکی حدود جریان قرار گیرند. آهن الات

مخصوص جمهیر برای این گونه محمولات این است که وزن به محتور محاسبه (Calculated) معین و معلوم باشد درج شده است. با این اندازه گیری از طریق مسکول (Shore Figure) در این محدوده می‌توان کالا حمل کرد در میانه حمله می‌تواند باید وزن کالا متناسب با این مسکول (base to weight) باشد. آن به بوده ناتن

آن وضیع است که هر گونه ممکن است در بندر تخلیه در میان بخته و بخت ناخوش حمل کند. اگر اندام این مسکول این درج شود ممکن است در بندر تخلیه کلیه محتویات کالا محتور کشته باشند. آن به حل کشته مسکول این می‌تواند محتور این میل جاید در بین میان بخته و بخت ناخوش حمل کند. اگر اندام این مسکول این درج شود ممکن است در بندر تخلیه کلیه محتویات کالا محتور کشته باشند. آن به

کالاهای قله خشک

در مورد این گونه کالاهای اختلاف وزن محموله عبارت است از آنجه که در بندر تخلیه شده، در مقایسه با رقمی که در بارنامه درج شده است، متأثر باشد. آن می‌تواند ناتیز از مغایرت روشن محاسبات در مبدأ و مقصد، خایبات و ریش غیرقابل احتساب محموله بوده باشد. در رابطه با روشن محاسبه وزن باید ایندا بررسی شود که وزن محموله در بندر هدایا چگونه محاسبه شده است. آیا از طریق اندازه گیری توسط ماسکول مورد تأیید گمک شده است؟ آیا این رقم مسخن گردیده است؟ آیا رقم ساحل (Shore Figure) با رقم کشته (Ship Figure) از طریق اندازه گیری درافت (بحور) کشته مقایسه شده است؟ آیا این رقم توسط شخص ثالث بی طرفی محاسبه شده و در رابطه با اختلاف بین رقم کشته و رقم ساحل توضیحی داده شده است؟ آیا این رقم ساحل مربوط به کل محتویات در مدلرک مربوط به کشته در گردیده است؟

برای این گونه محمولات باید بسیار کلوب P&I و Mquamats شری و کمکی حدود جریان قرار گیرند. آهن الات

آن وضیع است که هر گونه ممکن است در بندر تخلیه در میان بخته و بخت ناخوش حمل کند. اگر اندام این مسکول این درج شود ممکن است در بندر تخلیه کلیه محتویات کالا محتور کشته باشند. آن به حل کشته مسکول این می‌تواند محتور این میل جاید در بین میان بخته و بخت ناخوش حمل کند. اگر اندام این مسکول این درج شود ممکن است در بندر تخلیه کلیه محتویات کالا محتور کشته باشند. آن به

حل کشته مسکول این می‌تواند محتور این میل جاید در بین میان بخته و بخت ناخوش حمل کند. اگر اندام این مسکول این درج شود ممکن است در بندر تخلیه کلیه محتویات کالا محتور کشته باشند. آن به

حل کشته مسکول این می‌تواند محتور این میل جاید در بین میان بخته و بخت ناخوش حمل کند. آن به

حل کشته مسکول این می‌تواند محتور این میل جاید در بین میان بخته و بخت ناخوش حمل کند. آن به

حل کشته مسکول این می‌تواند محتور این میل جاید در بین میان بخته و بخت ناخوش حمل کند. آن به

حل کشته مسکول این می‌تواند محتور این میل جاید در بین میان بخته و بخت ناخوش حمل کند. آن به

حل کشته مسکول این می‌تواند محتور این میل جاید در بین میان بخته و بخت ناخوش حمل کند. آن به

حل کشته مسکول این می‌تواند محتور این میل جاید در بین میان بخته و بخت ناخوش حمل کند. آن به

حل کشته مسکول این می‌تواند محتور این میل جاید در بین میان بخته و بخت ناخوش حمل کند. آن به

بهمود فرآیند لجستیک و حمل و نقل کالا در بنادر ایران نیازمند ارتباطات الکترونیک:

تجارت الکترونیکی



وبسایت‌های تجارت الکترونیک (و قولین و مقررات جهانی ناظر بر انتقال داده‌ها که از جمله معروف‌ترین استانداردهای تدوین شده می‌توان به این‌ها UN/EDIFACT و ارائه توسعه‌نامه‌های متعدد در زمینه‌های مختلف از جمله برای حوزه دریایی می‌توان به استاندارهای خط‌ناک و یا ارائه الکترونیکی مأثیفست کالا اشاره کرد. برای اطلاعات بیشتر، خواندن گان فصلنامه «به همکام» می‌توانند به سایت www.unece.org/cefact.org مراجعه کنند.

سازمان بین‌المللی استاندارد در این زمینه نیز دستور العمل‌هایی دارد که از طبق سایت www.iso.org قابل دسترسی می‌باشد. استاندارد ISO 9735 و استانداردهای ISO/TC 154 از جمله متون قابل اشاره است، در این استانداردها مواردی مانند زبان مورد استفاده XML و EBXML و یا روش‌های بد کارگیری EDI به روشنی تشریح شده است.

از جمله استانداردهایی که به بخش دریایی ارتباط دارد استاندارد ISO 17894 می‌باشد که در آن کلیه الزامات جهت طراحی و تکمیل سیستم‌های

اگر در بنادر تجاری ایران نیز بسترهای ارائه خدمات الکترونیکی مبتنی بر اینترنت و فضای وب ارائه شود و کاربران با مقاهیم آن آشنا شوند، ما هم قادر خواهیم شد به روایی شاهد ارائه این گونه خدمات به حاجیان کالا و کشتی باشیم.

برای تسهیل دسترسی همگانی در زمینه این امر از نهادهای فعال شده‌اند که چه به صورت دولتی و چه غیردولتی در این زمینه به انجام تحقیقات می‌پردازند و نتایج تلاش‌های خود را در اختیار دیگران قرار می‌دهند. بهره‌گیری از این تجارت می‌تواند باعث شود تا دولت‌ها و سازمان‌های محلی، سطح خود را به معیارهای جهانی ارتقاء دهند و از سبک‌سازی از هزینه‌های اضافی ناشی از تجارتگی مصون بمانند.

مرکز تسهیل بازارگانی و تجارت الکترونیکی ملی متحده جهت تعامل بین دولت‌ها و بخش خصوصی برای گسترش تجارت الکترونیک در جهان به وجود آمده است. عمدۀ فعالیت‌های این مرکز توجه مدل‌ها و چارچوب‌های لازم جهت گسترش تجارت الکترونیک، ایجاد استانداردهای لازم برای انتقال پیام الکترونیک، طراحی

مبادله الکترونیکی اسناد مهم تجاری در بنادر باعث می‌شود در قرائید خدمات به صاحبان کالا و سایر ذی‌نفعان جامعه بندری نظیر شرکت‌های حادرات و واردات کالا، گیرکات، شرکت‌های حمل و نقل زمینی، ریلی و دریایی، شرکت‌های بازرگانی کالا، اپلیکاتیون‌های بندری و دریایی و ... این امکان قائم تسود نا اسناد و اطلاعات فی‌ماین جهت تکمیل چرخه صادرات و واردات کالا و کاتبیر به صورت کامل‌الکترونیکی و از هر نقطه و مکان جهانی با تفاوت بالا و مبتنی بر آخرین استانداردها مبادله تسود.

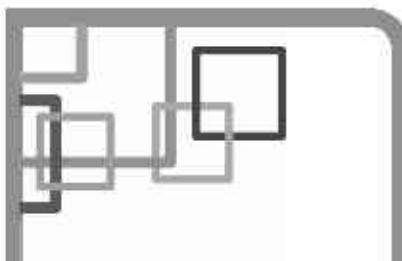
امروزه بنادر مهم جهان همگی به جنب زیرساخت‌هایی مجهز شده‌اند و به کمک قائم اوردن امکانات و سرمایه‌گذاری بر روی توسعه و بهمود آنها، زمینه ایجاد بنادر الکترونیکی و تجارت بدون کاغذ را فراهم کرده‌اند.

در بنادر و گیرکات این کشورها دیگر شاهد اریاب رجوع با حجم اینوی از مستندات کاغذی نمی‌باشیم و انتخاص از راه دور به کمک رایانه‌ها و تلفن همراه نسبت به ارائه و تکمیل استناد و همچنین برداخت عوارض مربوطه اقدام می‌کنند.



بی‌نوشت

- 1- United Nations Center for Trade Facilitation and Electronic Business (UNCEFACT)
- 2- Maritime Safety Markup Language



امروزه بینادر مهمن جهان همگی
به چنین زیرساخت هایی مجذب
شده اند و به کمک فراهم آوردن
امکانات و سرمایه گذاری بر
روی توسعه و پیش بود آنها،
زمینه ایجاد بینادر الکترونیکی
و تجارت پیدون کاغذ را فراهم
کرده اند

سیستم های پشتیبانی و سخت افزارهای مورد نیاز برای اجرای سیستم را تأمین می کند
بنابراین تهیه درجاتی با هدف ارتقاء جایگاه خود در منطقه و افزایش سهم بیشتری از نقل و انتقال کالا باید در عرصه ارائه خدمات بتواند نیازهای مختلف مشتریان خود را جواہرگو باشد و خدمات مناسبی در سطح استانداردهای جهانی ارائه کند.
لیست خدمات ارائه شده می تواند به تறح ذیل باشد:

۱- خدمات اطلاع رسانی:
۱-۱ دستیابی به اطلاعات مابینست ها
۱-۲ دسترسی به اطلاعات حوزت حساب ها
۱-۳ ارائه وضعیت کاتب ها
۱-۴ ارائه اطلاعات بینر به کشته ها

۵-۱ اطلاع رسانی از وضعیت ورود و خروج کشته ها به اسکله
۵-۲ اطلاع رسانی از وضعیت آبوهوها
۶-۱ امداد اطلاعات کلی بینر

۷-۱ گزارش عملکرد بینر (ارائه زمینه های عملیات بینری):
۷-۲ خدمات کشته رانی:

۸-۱ بارگذاری و ارسال مابینست کالاهای و سخت افزاری قوی و کارآمد می باشد، پنجه واحد

شبانه روز و روزهای هفته به ارائه خدمات بیرونی باشد که فرد یا سازمان مورد نظر را از مراجعت حضوری به ارگان های مختلف می باشد و در کلیه ساعت

در حقیقت تنها نقطه اتصال مراجعت کنندگان به بینر می باشد، بینر این خدمات باید طوری باشد که

فرمایشی معنی بخودداری از تجهیزات پشتیبانی و سخت افزاری قوی و کارآمد می باشد، پنجه واحد

در بینر باعث می شود که کلیه اسناد و دوپلیت شده به صورت قابل های الکترونیکی تبدیل شوند، بدین

نیز بود ورود اطلاعات به دیگر سیستم های بینر نیز

به صورت خودکار در می آید و نهادن از سیستم های پرداخت الکترونیکی جهت هرگونه تسویه حساب مالی استفاده می شود.

اگر قرار باشد چنین خدمات را در بینر تهیه راجی باشد، می شود که مراجعت حضوری به این خدمات می شود، سازمانی باید در آن بینر

تأسیس شود که وظیفه پشتیبانی از سیستم را به عهده گیرد و کلیه بخش های سیستم از قبیل

نتقال داده ها، رسیدگی به تفااحاها، به روزرسانی پرداخت واحد، ارتباط با سازمان های ذی نفع را مدیریت کند، این سازمان باید با مستولیت بینر،

ولی به صورت خصوصی اداره شود، آنچه که مسلم است باید تمامی سازمان های مرتبط به موضوع در

بینر تهیید و جایی اراده کنند که چنین سیستمی با

پنگرد، ممکن است در تروع کار بعضی از افراد بقای خود را با امدادهای سیستم در خطر بینند

لیکن در عمل چنین نیست و در واقع نقش افاده نغیر خواهد کرد.

برای این کار ممکن است دسته کاربر خواهیم داشت:

دسته اول افراد یا سازمان هایی که تنها در سیستم پیغام رسانی کرده و از خدمات آن پرهامند می شوند.

دسته دوم سازمان هایی هستند که علاوه بر پردازش به دروازه های ورودی سیستم نیز دسترسی دارند

و بنابراین نیازمندی های خود به استفاده و پردازش اطلاعات مورد نظر می پردازند.

دسته سوم سازمان هایی هستند که خدمات،



لزوم شخص کردن وزن کانتینر قبل از بارگیری به کشتی

وزن اظهار شده هر کاتبیر توسط قرسته بار جهت بر تام مریزی نحوه چیدمان کاتبیرها روی کشته با رعایت وضعیت تعادل متنظر قرار می گرد. اگر وزن اظهار شده تالارست باشد باعث اختلاف محاسبات مربوط به تعادل کشته می شود. به علاوه اظهار وزن غلط می تواند منجر به وزن مزاد ردیفه های عمودی و همچنین نیروی مصاعف بر کاتبیرها و لوازم مهار آنها شود.

در ۲۰۰۶ کاتبیرهای بارگیری با وزن غیرواقعی باعث حادثه ای برای شرکت P&O در جنوا شد.

در فوریه ۲۰۰۷ در بندر دامپتا هصر یک ردیف عمودی از کاتبیرهای بارگیری شده روی کشته ایسیارو به دلیل وزن مزاد از حد مجاز سقوط کرد گزارش تهیه شده از حادثه توسط قرمانده کشته بیانگر این امر بود که کاتبیرهای سنجکن در ردیفه های بالایی چیده شده، به نحوی که از وزن مجاز بعضی ردیفه های عمودی به میزان قادر توجهی تجاوز کرده و با ورود نیروی اضافه، باعث

بعوطف دانیزبرها نشده است.
در سال ۲۰۱۱ کشتی کلتینبر Deneb در بندر Algeciras اسپانیا با عدم تعادل مواجه می‌شود.
بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد که از جمله ۱۶۸ کشتی در رتبه در لیست بارگیری کشتی،

زیرزمینی نظیر میدان‌های نفتی نیازمند دقت و مهارت فوق العاده‌ای است. چنانچه این فعالیت بدون برآمده و نظرات و حصر کارتسان باشد، خدمات جبران ناپذیری به محیط زیست وارد می‌کند. نکته‌ای که درباره این سکوها باید مد نظر داشت استحکام آنهاست؛ زیرا ممکن است در اثر توفان‌های دریایی این سکوها واژگون شده و میلیون‌ها لیتر نفت وارد آب شود. عده‌ترین آلودگی نشت نفت از لوله‌های انتقالی از پست دریاست. کوچکترین برخورد با این لوله‌ها باعث انتشار آلودگی می‌شود. آلودگی‌ای که شاید جبران آن چندین و چند سال طول بکشد. در کنار این آلودگی که مستقیماً ولاد آب‌ها می‌شود، اکثر لوله‌های انتقال نفت نیز باعث آلودگی می‌شود. اکثر این نشت‌ها عمدتاً به دلیل فرسوده بودن لوله‌های انتقال است. قرار دادن سکوهای نفتی و وسائل حفاری در مناطق دورافتاده نیز باعث تخریب محیط زیست و همچنین تغییر بافت زیستی منطقه می‌شود. براساس تحقیقات انجام شده از سوی آکادمی علوم آمریکا، مبالغه به طور متوسط سه میلیون و ۱۰۰ هزار تن نفت وارد آب‌های جهان می‌شود که نیزی از آن از لوله‌های انتقال نفت ناشی می‌شود.

مواد زائد ناشی از عملیات حفاری
بیشتر از ارات از عملیات حفاری در مناطق فراساحل وابسته به حجم و نوع مواد زائد تولید شده طی عملیات می‌باشد. از جمله مواد زائد تولید شده می‌توان به گل‌های حفاری، آب برگشتی ناشی از عملیات حفاری، سنگ‌های خرد شده بسته دریا ناشی از عملیات حفاری، مواد مورد استفاده برای روانکاری منه‌حفاری، مواد تیمبلاین تولید شده از تجهیزات الکترونیکی، مکانیکی و هیدرولیکی از جمله لواط حلال‌ها، افتکش‌ها و مواد خردشک، اشاره کرد.

آلودگی‌های ناشی از فعالیت سکوهای نفتی در مناطق فراساحلی؛

نقش عملیات حفاری



سکوهای نفتی سازه‌های ثابتی در کف دریا هستند که در محدوده منطقه اتحادی اقتصادی فلات در جین عملیات اکتشاف نفت با بهره‌برداری از نفت و بالا آمدن نفت، ورود نفت به دریا مشاهده شدند. علاوه بر آن نشتی‌های متعدد خطوط اوله نفت (خاتمه) به کار می‌روند، کارکرد خاص سکوهای نفتی عامل ریسک زیاد در برخور آلودگی نفتی و در نتیجه ایجاد مخاطرات زیست محیطی شده است. در مداخل استخراج و بهره‌برداری، استقرار دستگاه‌ها در دریا، یکی از عوامل آلودگی است. صدای ناهنجار و وجود عوامل خارجی در دریا مستقر هستند. این سکوها پس از کشف نفت با موجب برهه‌زدن نظام محیط می‌شود و زندگی موجودات آبری را مختل می‌کند. زمانی که حفاری و سپس انتقال نفت می‌کنند، بهره‌برداری از منابع آغاز می‌شود ورود گل‌های حفاری به داخل آب، به



و بعد از تمام تدن و با کم تدن فشار گل، چاه فوران می‌کند. این امر موجب می‌شود که دکل حفاری نابود شود. گل حفاری حاوی حجم زیادی از مواد سبی است و در طی عملیات حفاری به داخل آب تخلیه می‌شود. در طی عملیات حفاری سه نوع گل حفاری تولید می‌شود که شامل گل‌های حفاری حاوی نفت و مواد نفتی (Oil-Based Mud) (OBM)، گل‌های حفاری حاوی مایعات (Water-Based Mud) (WBM) و گل‌های حفاری حاوی مواد مصنوعی (Synthetic-Based Mud) (SBM) می‌باشد. بر اساس استانداردهای اکتساف و استخراج نفت از مناطق فلات قاره در ایالت متحده امریکا، گل حفاری حاوی نفت و مواد نفتی باید به ساختهای بازیافت مواد زائد در ساحل منتقل شود. گل حفاری حاوی مایعات و گل حفاری حاوی مواد مصنوعی به طور معمول حاوی آرسنیک، باریم، کادمیوم، کروم، مس، آهن، سرب، جیوه و روی می‌باشد و به دلیل وجود باریم و ترکیبات باریم به عنوان افزایش‌دهنده چکالی گل حفاری و براحتی جلوگیری از خروج گازهای موجود در چاه استفاده می‌شود.

اثرات زیست محیطی عملیات حفاری

نکته حائز اهمیت و مشکل افرین در مورد سکوهای نفتی ورود و نشت هیدروکربن‌های نفتی در طی حولات مختلف می‌باشد. مواد نفتی حتی در مقدار کم باعث انسحاب تأثیرات بر ارگانیسم‌های دریایی می‌شود. ارگانیسم‌ها تأثیرات نفت را از طریق آب، رسوبات و غذایشان در بدن خود انتباخته می‌کنند. بعضی از مواد نفتی خام حاوی مواد سبی هستند که میزان مسی بودن آنها بستگی به نوع ماده نفتی با عملیات تصفیه‌ای دارد که منجر به مسی تر شدن آن ماده نسبت به نفت خام می‌شود. برای مثال شواهدی وجود دارد که مواد نفتی بر تولید مثل، رسدونوم و ویدگی‌های رفتاری سبایری از جانوران تأثیر دارد و به ویژه تخم‌ها، لارو و مرادل دیگر موجود نبالغ را تحت تأثیر قرار می‌دهد. مواد نفتی حساسیت نسبت به بیماری‌ها در ماهی‌ها را افزایش داده و از ورود قیتوپلانکتون‌ها جلوگیری می‌کند. بعضی مواد نفتی به صورت گسترشده می‌تواند تأثیرات مصیبت‌باری روی موجودات زنده دریایی به ویژه موجودات محیط‌های ساحلی داشته باشد به طوری که لبخ رشد و تولید محل کل جمعیتی که در سنتون آب زندگی می‌کنند ممکن است حتی ماههای پس از نشت نفت کاهش باید. به ویژه پرندگان دریایی و بستانداران دریایی خیلی حساس‌تر و خیلی از جانوران زمانی که در معرض مواد نفتی قرار گیرند پردهای موهایشان با نفت پوستیده شده و می‌میرند؛ زیرا نواتانی نگهداری لایه نازکی از هوای گرم که برای جلوگیری از سرما لازم است را از دست می‌دهند.

آب برگشتی ناشی از عملیات حفاری (Produced Water)

در حدود ۹۸ درصد مواد زائد تولید شده طی عملیات حفاری، آب برگشتی ناشی از عملیات حفاری می‌باشد در مجموع از آب برگشتی اعمال فشار در زمان حفاری استفاده می‌شود. آب برگشتی مخلوطی مشکل از هیدروکربن‌های نفتی (به عنوان مثال اسیدهای آلی، فلکنها و مواد فرار) و همچنین مواد رادیواکتیو، مواد جامد محلول و سایر مواد شیمیایی است که به طور معمول در فرآیند حفاری تولید می‌شود. در زمان ترکیب شدن هیدروکربن‌های نفتی با آب برگشتی ناشی از عملیات، مواد سبی آن افزایش می‌یابد. با توجه به اینکه مناطق ساحلی مکان مناسبی برای تخریبی و مناطق نورادگاهی و زیستگاهی انواع مختلف آبریان هستند، بنابراین عدم تخلیه این مواد در مناطق ساحلی باعث کاهش اثلاف انواع مختلف آبریان، کاهش خطای ابتلاء به سرطان در اثر مصرف آبریان آلوده و کاهش تماس گونه‌های در معرض خطر انتراض با الاینده‌های سبی می‌شود. برای تحقق این امر تخلیه آب برگشتی ناشی از عملیات حفاری در محدوده آبهای ساحلی مموع اعلام شده است.

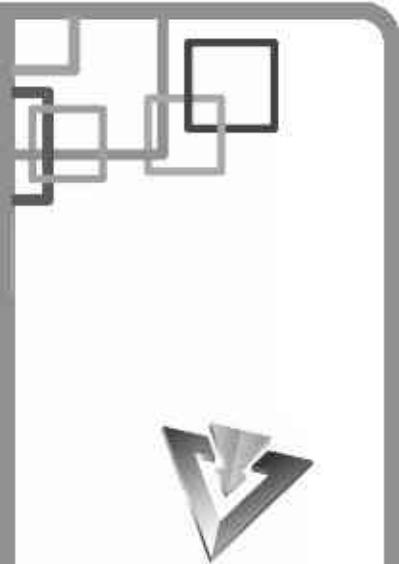
گل‌های حفاری (Drilling Mud)

گل حفاری نقش مهم و حساسی در حفاری دارد. در واقع سرمایه‌های مالی و انسانی به این ماده بستگی دارد و انتباخت در انتخاب نوع و وزن آن از پسته شدن چاه تا ذوب شدن دکل و نایاب شدن انسان‌های بسیاری همراه است. مسیر حرکت گل به صورت پسته و از کنار دکل شروع شده، از درون لولهای حفاری عبور کرده، سپس از تکاف‌های درون مته خارج و بعد از آن از کنار لوله حفاری به محل اولیه خود بر می‌گردد.

در این مسیر گل نقش تعیین‌کننده‌ای دارد که عبارتند از:

- خارج کردن خردمنگ‌های کنده شده از اطراف مته و اوردن آنها به سطح
- خنک کردن و تقلیل احتطکاک مته با پست در زمان انجام عملیات حفاری
- محافظت دیواره چاه و ممانعت از ریزش طبقات
- ایجاد تعادل بین مایعات طبقه‌ای و مایعات داخل چاه

- انتقال گل و یا نفت طبقات زیرزمینی به سطح و دستگاه‌های اندازه‌گیری مثل دستگاه شناسایی گازها و یا دستگاه تعیین کننده نوع گاز، وظیفه اصلی گل، ثابت نگه داشتن فشار هیدروستاتیکی در داخل چاه است. اگر فشار گل از فشار مواد موجود در داخل چاه بیشتر باشد، در این صورت گل به داخل سازنده‌ها نفوذ کرده و باعث کم شدن گل می‌شود. اگر حفار سرجاهی متوجه این جریان نشود، گل به سیعیت کم شده



براساس تحقیقات انجام شده از سوی آکادمی علوم آمریکا، سالانه به طور متوسط سه میلیون و ۱۰۰ هزار تن نفت وارد آب‌های جهان می‌شود که نیمی از آن از لولهای انتقال نفت ناشی می‌شود.



در حدود ۹۸ درصد مواد زائد تولید شده طی عملیات حفاری، آب برگشتی ناشی از عملیات حفاری می‌باشد.



بعضی از مواد نفتی خام حاوی مواد سمعی هستند که میزان سمی بودن آنها پستگی به نوع ماده نفتی یا عملیات تصفیهای دارد.

- عملیات اکتشاف و استخراج نفت و گاز از بستر دریا و برخورد جدی با قانون شکنان:
- ۲- ارزیابی اثربار زیست محیطی کلیه پروژه ها در زمینه اکتشاف، استخراج، بهره برداری و همچنین تعیین موقعیت سکوهای جدید در مناطق نفتی و ارسال نتایج به مراجع ذی ربط:
- ۳- انجام پروژه های مطالعاتی، پژوهشی و تحقیقاتی به همراه پایش مستمر آلوگی های نفتی در مناطق فراساحلی:
- ۴- الزام به تهیه طرح احتیاطی (Contingency Plan) و تأمین تجهیزات مقابله با آلودگی و تهیه شاورهای مخصوص جمع آوری مولا نفتی از سطح دریا توسط شرکت های اقماری که در زمینه استخراج و انتقال نفت و بهره برداری از سکوهای نفتی قابلیت می کنند:
- ۵- اجرای برنامه های آموزش زیست محیطی از جمله تهیه و انتشار بروشورهای تبلیغاتی به ویژه در خصوص اهمیت و ویژگی زیستگاه های خشکی و ابری:
- ۶- ارزیابی مناطق تحت حفاظت از نظر درجه آسیب پذیری و طبقه بندی آنها از نظر اولویت حفاظتی جهت مدیریت منابع راهکارهای مقابله با آلودگی های نفتی در مناطق فراساحلی
- ۱- اجرای قوانین و بروتکل های مربوط به آلودگی دریابی ناتی از اکتشاف و استخراج از فلات قاره با هدف حفاظت محیط زیست دریابی در برابر

نیزه های آبمیوه های دریا

مطالعه صورت گرفته توسط پژوهشگران انگلیسی نشان می دهد امنیت زیستگاه های متنوع دریابی در برخی از مناطق جهان به دلیل غرق شدن کشتی های باری و نفتکش ها با خطر جدی مواجه شده اند.

پژوهشگران دانشگاه ساوت هامپتون سولنت بر اساس درخواست صندوق جهانی حیات و حشر (WWF) مطالعه ای را در خصوص تناسایی خط ناگذیرین آقیانوس های جهان برای دریانوردی انجام دادند.

این مطالعه نشان می دهد دریای چین جنوبی و هند ترقی، سواحل ترقی مدیترانه و دریای سیاه، دریای شمال و جزایر بینالیا شاهد بیشترین حولات دریابی طی سال های ۱۹۹۹ و ۲۰۱۱ میلادی بوده اند و این مناطق به گورستان دهها کشتی غرق شده تبدیل شده اند.

نهایتاً در دریای چین جنوبی و هند ترقی که میزان



بیش از ۷۰ درصد جمعیت مرجان های جهان و دریای یکی از متنوع ترین زیستگاه های دریابی است. ۲۹۳ مورد سانحه دریابی روی ناده است. تغییر امواج باد، تعیارات شدید و ناگهانی آب هوایی از دلایل افزایش شمار کشتی های غرق شده عنوان شده است.

نفتکش Exxon Valdez در سال ۱۹۸۹ در خلیج آلاسکا غرق شد و بیش از ۱۱ میلیون گالن نفت خام وارد دریا شد. در سال ۱۹۹۶ نفتکش Sea Empress با ۷۲ هزار تن نفت خام در زردیکی وبلز غرق شد و یک سال بعد با غرق شدن نفتکش Nakhodka در سواحل راین ۶۰۰۰ تن نفت خام الودگی شدیدی در این منطقه بوجود آورد.

در سال ۲۰۱۱ کشتی باری MV Rena حامل یک هزار و ۳۶۸ کانتینر در سواحل نیوزیلند غرق شد که به مرگ دو هزار مغ دریابی انجامید و بزرگترین فاجعه زیست محیطی در تاریخ این کشور را ایجاد کرد.

در سال چاری میلادی نیز یک کشتی ماهیگیری چینی در زردیکی ذخایر مرجانی با قدمت ۵۰۰ ساله فیلیپین غرق شد و مساحتی به وسعت سه هزار و ۹۰۲ مترمربع را از بین بردا.

اما این پژوهش حاوی نکات مثبتی نیز هست: با اصلاح قوانین حمل و نقل دریابی و بهبود مسیرهای دریانوردی، امنیت سفرهای دریابی از سال ۱۹۸۰ میلادی آقایش یافته و خودات دریابی با کاهش ۱۸ درصدی مواجه شده اند.

منبع سایت خبری تابناک





کالتش: مدیریت پرسنل دریابی، خدمات فیدری و ... جزو سه قسم‌های مشمول نظام مالیاتی جاری کشور است.

چنانچه هدف نظام مالیاتی در بخش حمل و نقل دریابی به شرح زیر تعریف شود:

- توسعه صنعت کشتی داری
- تربیت و آموزش خدمه مورد نیاز
- خرید و رهن کشتی
- افزایش سهم بیشتر در حمل و نقل دریابی دیگر

کشورهای جهان (Cross Trade) در این صورت تجربه کشورهای پیش‌رفته دریابی جهان نشان می‌دهد که نظام مالیاتی حاکم در آن کشورها بر محاسبه مالیات بر اساس تناز خالص یا تناز ناخالص استوار است.

در این صورت اعمال روش مالیات بر اساس تناز باعث خواهد شد مالک کشتی پیوسته دنبال توسعه ناوگان خود باشد و تمامی تلاش خود را صرف اظهار واقعی درآمدها کند تا احیاناً بتواند بالشان دادن قابلیت بهبود و مهبت خود از تسهیلات دولتی و بانکی جهت گسترش ناوگان خود نیز بهره ببرد.

چنانچه شیوه مالیات بر تناز در بخش کشتی داری ایران جاری نشود. مالکین کشتی ایرانی، با پرداخت هزینه‌های اضافی مالیاتی از درآمد کمتری برخوردار و در تراپیت سخت دچار زبان و اخراج‌لال ندریجی می‌شوند. در تراپیت مطلوب نیز نمی‌توانند از تحفظ توان رفاقتی خود سرمایه‌گذاری مناسب کنند و در نتیجه سهم خود را از بازار ملی و بین‌المللی از دست خواهند داد.

هنگام وضع مقررات مالیاتی، اهداف خاصی تعریف می‌شود. از جمله می‌گویند برای خروج از تک‌محصولی وابستگی به درآمد نفت و گاز باید به اخذ مالیات بر درآمد به طور مناسب پرداخت تا رسکوهای کشور از نظر اقتصادی کاهشی یابد.

در بخش کشتیرانی و کشتی داری نیز باید از این‌داده‌ها تعریف کنیم که سازمان امور مالیاتی چه هدفی را از این بخش در نظر دارد. آیا همان هدف کلان خروج از تک‌محصولی بودن کافی است یا خیر؟

باید قدری رویتر به فعالیت‌هایی که جنبه بین‌المللی دارند، پرداخته شود. هوابیمهای، کشتی داری، خلقوط ریلی و ناوگان جاده‌ای در بخش بین‌المللی تکالیف دیگری دارند.

اگر این‌داده‌ها و درآمدهایی که در حال حاضر مشمول محاسبه حاصله از کسب درآمد و در نهایت ۲۵ درصد مالیات بر سود را مشخص می‌کنیم، در بخش کشتی داری به فهرست زیر می‌رسیم:

- شرکت‌هایی که کشتی برای حمل بار و مسافر داشته باشند.
- شرکت‌هایی که خدمات یدک‌کشی ارائه کنند.
- شرکت‌هایی که عملیات نجات و سالوچ را انجام می‌دهند.

از این رویکرد مالک شناور درآمدهای تحصیل می‌کند که در حال حاضر از نوع مالیات بر درآمد و مرتبط با تقسیم سود می‌باشد. این شرکت‌ها اگر تسعیتی در خارج از کشور داشته باشند می‌توانند از تمول دفاتر مالیاتی ایران خارج شوند. سود ناشی از خرید و فروش کشتی، وام، ارز و بهره بانکی، تخلیه و پارکیری، خدمات واسطه‌گری، اجاره کشتی، اجاره

نمایندگی مالیاتی





دستورالعمل ثبت کشتی‌ها به صورت اجاره کامل:

مقررات ملی

اسلامی ایران در آن نمایندگی دارد رسیده باشد و به انضمام ترجمه رسمی آنها اوانه تو.

۴- اعلام کشور پرچم اولیه مبنی بر تعليق پرچم کشور مذکور در زمان ثبت به صورت اجاره کامل در ایران (با صدور گواهی تعلیق ثبت).

۵- من تناور کنم از ۱۰ سال باشند. در موارد استثنایی و نیاز کشور به تناور خاصی و در صورتی که من تناور بالاتر از ۱۰ سال باشد، درخواست متفاضلی در کارگروه تناورهای خاص برسی و تصمیم گیری می‌شود.

۶- کشتی بعد از ثبت در ایران تحت قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی مورد تعهد دولت جمهوری اسلامی ایران قرار می‌گیرد.

۷- کشتی در زمان ثبت به صورت اجاره کامل در ایران موظف به برآورتن پرچم جمهوری اسلامی ایران می‌باشد.

۸- کلیه مدارک لازم برای اس ماده ۹۰۰ قانون دریابی ایران "باید توسط اجاره کننده اوانه تو.

تصویر ۱- در صورت تمدید قرارداد اجاره کامل و موافقت کشور پرچم اصلی تمدید ثبت کشتی به صورت اجاره کامل امکان پذیر خواهد بود.

تصویر ۲- در صورت خریداری کشتی ثبت شده به صورت اجاره کامل توسط اجاره کننده و یا هریک از اتباع ایرانی و ارانه اسناد و مدارک لازم، تبدیل وصیت ثبت کشتی از اجاره کامل به ثبت دائم با رعایت مقررات مربوطه انجام خواهد شد، در این صورت دولت پرچم قبلی باید نسبت به حضور گواهی نامه بطلان ثبت تناور اقدام کند.

۳ قانون: قانون دریابی ایران مصوب ۱۳۴۳.

۴ مالک کشتی: شخص با انتخابی که به عنوان مالک کشتی مشخصات آنها در دفتر ثبت کشتی‌ها و گواهی نامه ثبت درج شده است.

۵ اجاره کامل: اجاره کشتی بدون پرسنل و با تمامی تجهیزات و متعلقات آن (اجاره لخت).

۶ پرچم: سارمان ذی صلاح در یک کشور که وظایف مربوط به ثبت کشتی‌ها و اعطای تابعیت و پرچم را انجام می‌دهد.

۷ نمایندگی جمهوری اسلامی ایران: کنسولگری و یا سفارت جمهوری اسلامی ایران.

۸ مالک چاکرین: عبارت است از اجاره کننده کشتی که گواهی نامه ثبت در زمان اجاره کامل به نام وی صادر می‌شود.

۹ ثبت کشتی‌های خارجی در ایران به صورت اجاره کامل

(Bareboat Charter Registry In)

کشتی‌هایی که دارای پرچم خارجی می‌باشند و توسط اشخاص ایرانی به مدت طولانی (حداقل دوسال) اجاره می‌شوند.

۱- کشتی باید توسط اتباع و اشخاص ایرانی اعم از حقیقی و یا حقوقی اجاره شود.

۲- مدت زمان اجاره کمتر از دو سال نباشد.

۳- قرارداد اجاره کشتی و تناور و رخصابت کننده مالک یا مالکان و یا نماینده قانونی آنان مبنی بر اجاره ثبت تناور به صورت اجاره کامل در ایران که به تأیید نمایندگی جمهوری اسلامی ایران در کشور محل قرارداد و یا بزدیگیرین کشور که جمهوری

۱ مقدمه: به استاد ماده ۱۹۴ قانون دریابی ایران (و بانگرسن به کوادسیون ملی متحدد راجع به تراپیت ثبت کشتی‌ها (UNCTAD) و ملاحظه داشتن و عرف بین‌المللی و همچنین مقدرات ملی سایر کشورها در زمینه ثبت کشتی‌ها به صورت اجاره کامل و مصوبه تماره ۱۲۷۷۷/۰۰۲/۰۰۰ تک مورخ ۱۳۸۸/۱۲/۷۷

وزیران عضو شورای هماهنگی مناطق آزاد تجاری- صنعتی و ویژه اقتصادی، دستورالعمل اجرایی زیر به منظور ایجاد تسهیل برای متقاضیان، مالکان

و اجاره کنندگان کشتی‌ها برای ثبت کشتی‌های خود در زمان اجاره در ایران و یا خارج از ایران

تدوین و در اجلاس ۱۳۹۲/۳/۸ مورخ ۱۳۹۲/۳/۸ هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی تصویب شد.

۲ استناد:

این دستورالعمل با استناد به قطعنامه سازمان مال

در زمینه ثبت کشتی‌ها تهیه شده است.

۳ دامنه عملکرد:

الزمات این دستورالعمل قابل استناد به تمامی کشتی‌های تجاری تحت پرچم جمهوری اسلامی ایران با ظرفیت ناخالص ۵۰۰ GT و بالاتر می‌باشد.

۴ تعاریف:

۱ کشتی و تناور: هر نوع کشتی دریابی و یا هر نوع تناور دریابی می‌باشد.

۲ سازمان بنادر و دریانوردی (PMO): دستگاه اجرایی با مرکز دریابی کشور

(Administration)

۱- در صورتی که شرایط ثبت کشته و حق برافراشتن بترجم ایران از بین رفته باشد.
۲- در صورتی که کشته مفقود و یا توسط زدگان دریابی و یا در نتیجه عملیات خصمانه تصرف شده باشد.

۳- در صورتی که کشته هلاکشی شده و از حیز انتفاع افتاده باشد.
۴- در صورتی که هالک کشته را رها کرده باشد تفاخسای ابطال ثبت و سلب تابعیت کشته باید توسط سازمان بنادر و دریاسوری از دادگاه دریابی به عمل آید. در موارد فوق سند ثبت و تابعیت کشته باید منتها ظرف ۳۰ روز به اداره ثبت کشته های سازمان بنادر و دریاسوری یا نایندگان کنسولی ایران مسترد شود.

قرارداد در خارج از کشور تنظیم و اضاء شده باشد، باید به تأیید نزدیکترین نمایندگی جمهوری اسلامی ایران رسیده و ترجمه رسمی آن بین اولانه تود:

۳-۸ اصل کواهی نامه ثبت شناور در ایران:
۴-۸ تأیید مقام مجاز ثبت کشور دوم مبنی بر پذیرش ثبت اجراء کامل:
۵-۸ تقاضای کبی مالک یا مالکان و یا نایندگان قانونی آنان مبنی بر تعلیق ثبت اصلی و ثبت به صورت اجراء کامل در کشور دیگر:

۶-۸ تجدید کواهی نامه ثبت اجراء کامل پس از تأیید پرچم دوم و دریافت تقاضای مالک و در صورت تأیید سازمان امکان پذیر خواهد بود.

۷-۸ در خواسته ها و اقدامات لازم مطلوب با این

تصویب باید توسط مالک و یا نایندگان قانونی ایرانی اجراء کننده انجام شود.

۷ یازنگری:

این دستورالعمل در صورت لزوم و براساس مقررات و قوانین ملی و بین المللی توسط هشت محترم عامل سازمان بنادر و دریاسوری قابل بازنگری می باشد.

متعین سایت سازمان بنادر و دریانوردی

پی نوشته:

۱- عاده ۱۹۴ - (موارد پیش بینی نشده): در مواردی که در این قانون و یا سایر قوانین مملکتی پیش بینی نشده است ملاک اصول و عرف بین المللی خواهد بود.

2- United Nations Conference on Trade And Development

۳- عاده ۹ - (در خواست ثبت): برای ثبت کشته باید هالک کشته و یا نایندگانه او تفاضای ثبت را به ضمیمه اظهارنامه و گواهی نامه های فنی در دو نسخه تنظیم و بد سازمان بنادر و دریانوردی تسليم کند.

هالک کشته یا نایندگانه او باید قبل از تسليم تفاضی نام اختیاری کشته را به اطلاع سازمان مذکور برساند و در صورت تأیید آن وادر دو سینه و پاشته کشته بیهوده ای و نام بندر ثبت را نیز در پاشنه کشته بیهوده ای طبق مقررات مربوطه نقش و یا نصب کند.

اداره ثبت کشته های سازمان بنادر و دریانوردی پس از اجرایی مرتب هزیرو با واعیست هزارات به ثبت کشته اقدام می کند.

۴- عاده ۱۰ - (اظهارنامه): هالک کشته یا نایندگانه او باید به ضمیمه تفاضله ثبت کشته مستندات عالکیت با اظهارنامه های حاوی نکات زیر تسليم کند:
نام کشته- توان قوه محركه- جنس بدن کشته- تاریخ و محل ساخته ای- ابعاد و ظرفیت ها- تعداد بیل ها و دکل ها و دودکش ها- نوع قوه محركه (بخار، دیزل، ارزوی اتفاقی و...)- غایم مشخصه، نام و تابعیت و محل اقامات مالک یا مالکان و سهام هر یک از هالکان کشته.

۵- عاده ۲۱ - (اطبال ثبت و سلت تابعیت کشته های این ای): در موارد ذیل ثبت کشته باطل و تابعیت آن سلب می شود:

۶- در زمان خاتمه مدت اجراء، کشته بدون رعایت ماده ۲۱ قانون دریایی ایران^۱ از ثبت ایران خارج خواهد شد. (نامه خروج از ثبت براساس این دستورالعمل حالت خواهد شد)

۷- در مدت ثبت کشته به صورت اجراء کامل در ایران مسؤولیت انجام اقدامات اداری، موارد فنی و اینچنی و امور اجتماعی شناور به عهده دولت جمهوری اسلامی ایران و امور مربوط به مالکیت، رهن و سایر مهاملات و نقل و انتقال کشته به عهده کشور حاجب پرچم اصلی خواهد بود و لازم است کشور حاجب پرچم اصلی و اجراء کننده کشته، سازمان را در خصوص امور مذکور مطلع نمایند.

۶ ثبت کشته های ایرانی در خارج به صورت اجراء کامل (Bareboat Charter Registry Out)

کشته های ثبت شده در ایران که توسط مالکان آنها به صورت اجراء کامل به مدت حداقل دو سال در اختیار اتباع خارجی قرار می گیرند.

۱- کشته ها و شناورهای ثبت شده در ایران می توانند مطابق مفاد این مصوبه پرای مدت معین در کشور دیگر به صورت اجراء کامل ثبت شوند.

۲- کشور ثبت کننده شناور به صورت اجراء کامل، مطابق با قوانین ملی خود مجاز به ثبت شناور به صورت اجراء کامل بوده و توافق لازمین پرچم (مرجع ثبت کشته ها) و پرچم اصلی (ایران) صورت پذیرد.
۳- شناور در مدت ثبت به صورت اجراء کامل باید مفاد کنوانسیون هایی را که جمهوری اسلامی ایران به آنها ملحق شده است، علاوه بر مقررات پرچم دوم رعایت کند.

۴- در مدت ثبت شناور به صورت اجراء کامل، ثبت شناور مورد نظر در ایران به حالت تعلیق در خواهد آمد. (نامه تعلیق پرچم براساس این دستورالعمل صادر خواهد شد).

۵- کشته در زمان ثبت به صورت اجراء کامل موظف به برداشت پرچم کشوری خواهد بود که به صورت اجراء کامل در آن به ثبت رسیده است.

۶- در مدت ثبت شناور به صورت اجراء کامل در کشور ثبت دوم، امور مربوط به مالکیت، رهن و سایر مهاملات و نقل و انتقال شناور به عهده کشور حاجب پرچم اصلی (ایران) خواهد بود.

۷- در حضوری که کشته در و هن اشخاص ثالث قرار داشته باشد قبل از حدود اجراء ثبت در کشور دیگر، فک و هن کشته و یا لرائه رخایت کشته مرتباً ضروری می باشد.

۸- مدارک لازم برای تعلیق ثبت شناور برای ثبت آن به صورت اجراء کامل در خارج از کشور به شرح زیر می باشد:

۹- مدارک شناسایی اجراء کننده:
۱۰- اصل و تصویر قرارداد اجراء کامل که مخصوص مدت اجراء حداقل دو سال باشد. در صورتی که

کشته باید توسط اتباع و اشخاص ایرانی اعم از حقیقی و یا حقوقی اجراء شود.



صایع کشتی سازی جهان (عمدتاً چین و گره) از ۷۷/۲ میلیون تن در سال ۲۰۰۹ به ۱۰۰/۹ میلیون تن در سال ۲۰۱۱ رسید.

سفارش ساخت کشتی جدید در سال ۲۰۰۹ حدود ۸۸/۸ ۳۲/۷ میلیون تن بود که در سال ۲۰۱۰ به ۵۵/۲ میلیون تن رسید و ای در سال ۲۰۱۱ به رقم ۵۵/۲ میلیون تن کاهش یافت. این بدان معنی است که کشتی سازی ها بعد از سال ۲۰۱۲ وضعیت مطلوبی نخواهند داشت.

جالب توجه است که نوع کشتی های سفارش زاده شده در دو سال گذشته تغییر کرده و از کشتی های فلکبر و نفتکش به سمت کشتی های خاص و سکوهای نفتی تغییر چهت داده است. در سال ۲۰۱۱ دو سوم کل تقاضای ساخت به ساخت کشتی های خاص (گازبر، سکوهای دریایی و کاتبیری) اختصاص یافته است.

این امر به این معنی است که در ترابط کوئی بازار حمل و نقل کشتی های گازبر، کاتبیر بر کوچک و سکوهای دریایی جذاب می باشد. آمریکا با سفارش ۱۵/۵ میلیارد دلار، یونان با ۱۲/۱ میلیارد دلار، روز ب ۸/۹ میلیارد دلار و چین با ۵/۶ میلیارد دلار پیشترین سهم را از این بخش به خود اختصاص داده اند. پیش بینی ها حاکی از آن است که میزان بازار وسائل حمل و نقل و ادوات دریانوردی از ۱۶/۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۱ به رقم ۴۰ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۳ خواهد رسید. میزان اوراق کشتی از ۱۴/۲ میلیون تن در سال ۲۰۰۸ به ۴۱/۴ میلیون تن در سال ۲۰۱۱ افزایش یافت و در ۶ ماهه اول سال ۲۰۱۲ به رقم ۱۵۱/۵ میلیون تن رسید.

در حال حاضر چین از کره جنوبی در ساخت کشتی پیشی گرفته و در سال ۲۰۱۲ حدود ۱۸/۴ میلیون تن کشتی تحویل خریداران داده است. کره جنوبی تنها ۱۴/۲ میلیون تن کشتی ساخته و تحویل خریداران داده است.

هدف اصلی کشتی سازی در چین ساخت کشتی های فلکبر است، در مقابل کشتی سازهای کره جنوبی کشتی فلکبر کمتر ساخته و هدف خود را بر روی ساخت کشتی حامل مواد خاص که بازار بهتری دارند محصر کرده اند (حمل گاز مایع، کاتبیر و سکوهای حفاری).

کشتی سازهای رایپی اکنون توجه خود را متعطف به ساخت کشتی های نفتکش و فلکبر کوچک کرده اند. آنها بر اساس میزان تقاضای بالای کشتی های به سرعت بر این بازار چنگ اندخته اند تا سهم بالایی از آن داشته باشند.



افزایش درآمد در بخش سکوهای دریایی، کشتی های حمل گاز، نفتکس ها و کشتی های کاتبیری:

گراپیش به ساخت کشتی های کوچک

تولید ناخالص ملی (GDP) جهان در سال ۲۰۰۹ برابر با ۱۹۷۰ باریس از دهه ۱۹۷۰ حدود ۶ درصد افت داشت. ابتدا GDP در سال ۲۰۱۰ از روند بهبود ۵/۳ درصدی برخوردار بود و در سال ۲۰۱۱ رشدی مصالح ۳/۹ درصد داشت. طبق پیش بینی های موجود GDP تا ۱۸ ماه اینده سیز صعودی خواهد داشت.

تجارت دریایی از همین الگو تبعیت می کند و اولین باریس به اقتضاء جهانی است. حجم کالای حمل شده در بخش دریایی جهان در سال ۲۰۰۹ به رقم ۷/۸ میلیارد تن نزول کرد. در سال ۲۰۱۰ به رقم ۸/۶ میلیارد تن رسید. در سال ۲۰۱۱ به رقم ۸/۹ میلیارد تن افزایش یافت. اگرچه تقاضای این هنوز باقی مانده است.

افت تسدید کرایه های حمل انتلا از روزانه ۳۰۰ هزار دلار در ماه زوشن ۲۰۰۸ برابر کشتی های فلکبر کبی سایز به ۲۰۰۰ دلار در نوامبر ۲۰۰۸ رسید. وکورد بی سابقه ای را در درآمد کشتی های فلکبر پدید آورد، لیکن این واقعه تقاضای ساخت کشتی های جدید را به تنها پایین نیاورد که بالاتر هم برداشته بخواهد که ساخت کشتی جدید در

کشتی سازهای رایپی اکنون توجه خود را معطوف به ساخت کشتی های نفتکش و فلکبر کوچک گرده اند. آنها بر اساس میزان تقاضای بالای کشتی های به سرعت بر این بازار چنگ اندخته اند تا سهم بالایی از آن داشته باشند.

اقتصاد دریامحور ضرورتی حیاتی برای ایران

راه برای توسعه پایدار و فرآیند ایران، تنها از طریق دریا می‌پرسد. پیروی از الگوی پیش‌رفت کشورهای در حال توسعه موفق در رشد اقتصادی هی تواند راه‌گذاری خوبی باند. حرکت در چنین مسیری مستلزم کاهش ولایتگری به درآمد نفتی، سیاست نوین اقتصادی و اقتصاد دریامحور. تغییر الگوی آسکان جمعیت و افزایش تراکم جمعیت ساحل‌نشین می‌باند. تحسین کام، آمیش سرزمین نوار ساحلی است. انسان، موضوع اندکیزه، عامل و هدف توسعه است. از این رو الگوی جمعیتی ایران که از عوامل جغرافیایی تأثیر گرفته، بر روند رشد و توسعه اقتصادی اثری نامطلوب داشته است.

عوامل جغرافیایی مؤثر بر توزیع جمعیت و رشد اقتصادی ولایته به زمان است و در مقابل تغییر مقاومت می‌کند. در نتیجه مناطق قاره‌ای از میزبان اقتصاد توین محروم مانده و با شتابگیری فرآیند جهانی سازی متکی به تجارت دریایی و مناطق ساحلی به عنوان ستر توسعه اقتصادی اهمیتی دوچندان یافته‌اند. اقتصاد ایران به ذخایر مناطق جنوبی و دریای خزر و صادرات آن از طریق دریا وابسته است. نوار ساحلی طولانی و بندرگاه‌های طبیعی مناسب در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر امتیازی مخصوص به فرد برای تجارت جهانی محسوب می‌شود.





رتبه ایران در ذخیره‌سازی گاز از نوزدهمین کشور به پنجمین کشور جهان ارتقا یافت. به گزارش خبرگزاری اقتصادی ایران (econews.ir)، این ارتقای رتبه با اجرای طرح مهم ذخیره‌سازی گاز ترقه کشور در مخزن ذخیره‌سازی سوریجه خراسان رضوی حاصل شده است.

این طرح دومین مخزن ذخیره گاز در کشور به تسلیم می‌رود که هدایل پایابی آن در حال اجرای و به زودی به بهره‌برداری می‌رسد. در حال حاضر بیش از ۶۰۰ مخزن ذخیره گاز طبیعی با مجموع ظرفیت حدود ۳۳۱ میلیارد مترمکعب گاز در سراسر جهان وجود دارد و آمریکا با ۳۸۵ مخزن با ظرفیت ذخیره‌سازی ۱۲۱ میلیارد مترمکعب گاز طبیعی و روسیه با ۲۲ مخزن ذخیره‌سازی توپلایی ذخیره‌سازی ۱۰۶ میلیارد مترمکعب گاز طبیعی را دارند. به طور متوجه کشور به منظور حفظ امنیت امنیتی در داخل خاک خود باید تا دریک به ۱۴ درصد از گاز صادری سالانه خود را به ذخیره‌سازی اختصاص دهد و با فرض مصرف سالانه ۱۰۷ میلیارد مترمکعب گاز در ایران دست‌کم باید به ذخیره‌سازی ۱۴ میلیارد مترمکعب گاز در سال اقدام کرد.

با توجه به برنامه‌های تعریف شده در این زمینه، پیش‌بینی می‌شود، تا پایان برنامه پنج‌تosome، ذخیره‌سازی ۱۴ میلیارد مترمکعب گاز و پرداخت روزانه ۱۳۰ میلیون مترمکعب گاز از آنها تحقق یابد.

ملحوچهای ذخیره‌سازی در گفتگوی تصریحات کاتلان، قزل‌تپه استان گلستان، بالاقیر، بانکول و بینهار در استان ایلام، همچنین مخزن مختار در استان کهگلویه و بویر احمد بورشنا و پامن در استان تهران و مخزن احمدی در استان فارس از دیگر طرح‌های مهم ذخیره‌سازی در کشور است که برخی از این مخازن نیز تا پایان

برنامه پنج‌تosome به بهره‌برداری می‌رسد. بر اساس این گزارش، قابل به ذخیره‌سازی گاز طبیعی در ایران به دلیل عدم رعایت الگوی مصرف گاز بسیار زیاد است. زیرا میانگین مصرف روزانه در چهار ماه سرد سال ۲/۵ برابر بیش از میانگین مصرف در هشت ماه گرم و معنده است که گاهی این افزایش در روزهای سرد زمستان به چهار برابر هم می‌رسد.

ایران پنجمین کشور جهان در ذخیره گاز



پیش‌بینی اکونومیست از رشد اقتصادی ایران

واحد اطلاعات اکونومیست در گزارش ماه آوریل ۱۳۹۰ خود اعلام کرد که در سال جاری رشد تولید ناخالص داخلی واقعی ایران معادل منفی $1/3$ درصد خواهد بود که نسبت به رشد منفی سه درصدی در سال گذشته بهبود نشان می‌دهد.

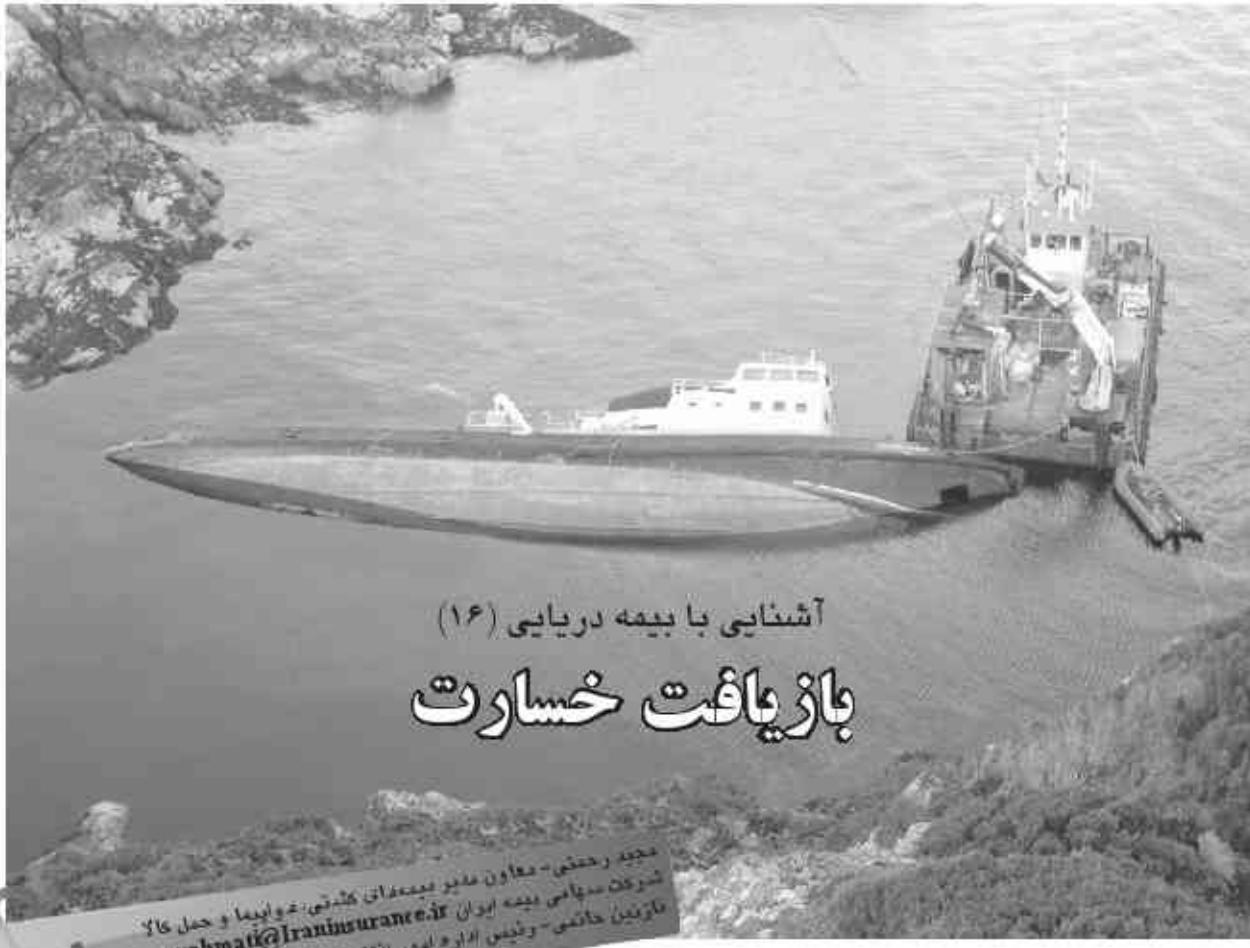
اکونومیست همچنین پیش‌بینی کرده است که رشد اقتصادی ایران در سال آینده به $0/8$ درصد افزایش پاید. در گزارش اکونومیست آمده است که در سال ۱۳۹۴ رشد اقتصادی ایران در سطح $1/5$ درصد خواهد بود. حال آنکه این رشد در سال ۱۳۹۵ به دو درصد افزایش خواهد یافت.

واحد اطلاعات اکونومیست برای سال ۱۳۹۶ رشد اقتصادی $2/1$ درصدی برای ایران پیش‌بینی کرده است. اکونومیست همچنان معتقد است که مهم‌ترین دلیل کاهش رشد اقتصادی ایران تحریمهای اعمال شده بر صنعت نفت و گاز ایران بوده و تورم بالا و کاهش تولید نفت از دیگر عوامل این کاهش قلمداد شده است.

پیش‌بینی اکونومیست از ذخایر ارزی ایران

واحد اطلاعات اکونومیست در تازه‌ترین گزارش خود عنوان کرد که در سال جاری میزان ذخایر ایران به جز طلا به پیش از ۶۳ میلیارد دلار می‌رسد. به گزارش ایستا، واحد اطلاعات اکونومیست در گزارش ماه اوریل ۱۳۹۲ خود میزان ذخایر ایران به جز طلا در سال گذشته را ۶۹ میلیارد و ۶۰۹ میلیون دلار برآورد و پیش‌بینی کرد که این میزان با ۶ میلیارد دلار کاهش در سال جاری به ۶۳ میلیارد و ۶۰۹ میلیون دلار پرسد. به اعتقاد اکونومیست در سال ۱۳۹۳ کاهش دو میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلاری، ذخایر ایران به جز طلا را به ۶۱ میلیارد و ۳۰۹ میلیون دلار خواهد رساند. بر اساس این گزارش در سال ۱۳۹۴ ذخایر به جز طلای کشور معادل ۶۰ میلیارد و ۳۰۹ میلیون دلار خواهد بود که با تداوم روند نزولی در سال ۱۳۹۵ برای ذخایر به جز طلای ایران رقم ۵۹ میلیارد و ۳۱۰ میلیون دلار ثابت خواهد شد. سال ۱۳۹۶ سالی است که برای ذخایر به جز طلای ایران رقم ۵۸ میلیارد و ۳۱۲ میلیون دلار به ثبت خواهد رسید.





آشنایی با بیمه دریایی (۱۶)

بازیافت خسارت

مهدود و حقیقی - عوادون عالیه پیمانه ای کشتی، عوایدها و حمل خارج شرکت سهامی دینه ایوان (۳-۱۲) تاکنون خانمی - نیمس اداره امور انتکاپی - شرکت سهامی دینه ایوان mrahmat@iraninsurance.ir

سهمی شود. به هر حال باید به خاطر داشت در جایی که بیمه‌نامه بر اساس کلوز بیمه بدنی و ماشین آلات زمینی و در این سال ۱۹۹۵ صادر شده باشد، بیمه‌نامه متوط به قانون و رویه قضایی کشور انگلستان خواهد بود؛ بنابراین در زمان بروز هرگونه اختلاف بین اموں بازیافت خسارت این قانون حاکم خواهد بود.

علی‌رغم این موضوع لازم است تا موقعیت بیمه‌گر در هنگام وجود بازیافت خسارت، در بیمه‌نامه به صورت تتفاف بیان شود: (ذا بند (۳-۱۲) کلوز بیان می‌دارد که در زمان بستانکار گردن حساب بیمه‌گر به دلیل وجود بازیافت خسارت در هنگام تصفیه نهایی خسارت، مبلغ قابل کسر مورد جسم پوشی قرار خواهد گرفت، به عبارت دیگر بازیافت خسارت تا سقف میزان بیمه‌گر این امر در جایی که درخواست بستانکار بیمه‌گر لحاظ خواهد شد، بدینه ای است بیمه‌گزار همواره قابل اعمال نمی‌باشد، در برخی کشورها قانون به بیمه‌گزاری که بخشی از خسارت را به دلیل وجود مبلغ قابل کسر در تراپیت بیمه بر عهده داشته است، اجازه می‌دهد تا در بازیافت خسارت به نسبت مبلغ قابل کسر اعمالی به کل خسارت،

اعمال مبلغ قابل کسر در بازیافت خسارات پرداختی می‌باشد. بخش که بیشتر جول قبل از تروع مباحث این بخش که می‌باشد محور بازیافت خسارت می‌باشد، لازم به توضیح است که منظور از عبارت "بازیافت" معادل فارسی لغت Recovery می‌باشد و در اینجا به معنیوم مبالغی است که خواه از بدنی یا ماتین آلات کشتی و یا از مضر و یا مسبب اصلی وقوع خسارت (انتخاص ثالث) استعمال می‌شود.

تحت تراپیت بیمه‌نامه، بیمه‌گران محق به اخذ بازیافت خسارت از طرق مقابل در مقابل خسارت پرداختی می‌باشند. بخش (۲) ۷۹ قانون بیمه دریایی سال ۱۹۰۶ نیز بیمه‌گر را مجاز به در اختیار گرفتن بازیافت خسارت تا سقف میزان بیمه‌گر این امر در جایی که درخواست بستانکار قوانین خارجی دیگر درگیر موضوع می‌شود. همواره قابل اعمال نمی‌باشد، در برخی کشورها قانون به بیمه‌گزاری که بخشی از خسارت را به دلیل وجود مبلغ قابل کسر در تراپیت بیمه بر عهده

باید توجه داشت که بیمه‌گر فقط محق به دریافت سهم سود محاسبه شده بر روی بازیافتی تا سقف میزان خسارت پرداختی خواهد بود.

بند (۳-۱۲) کلوز ۲۸۰ به شرح ذیل می‌باشد: "۳-۱۲" بازیافتی خسارات مشمول فرالشیز، به استثناء سود متعلقه تا حد اکثر مابه التفاوت خسارت

بیمه‌گر و بیمه‌گزار تقسیم خواهد شد. علیرغم اینکه ممکن است با اختلاف شدن سود به بازیافت، بیمه‌گر بیش از خسارت پرداخت دریافت کند، در تقسیم سود مبلغ خسارت پرداخت شده توسط بیمه‌گر و تاریخ پرداخت باید مورد توجه قرار گیرد.

سهم بیمه‌گزار آن بخش از سود می‌باشد که بر روی دوره زمانی، تاریخ وقوع خسارت تا زمان تصفیه نهایی خسارت را این تاریخ تصفیه نهایی خسارت محاسبه خواهد شد. قانون دریایی ۱۹۶۶ هیچگونه تحریط خاصی را در مورد تحوه محاسبه سود بر روی بازیافت خسارت می‌گیرد و بیمه‌گر و بیمه‌گزار بیان نکرده است اما به نوعی اشاره دارد به اقدام در اساس روش متداول و

مثال (۱)

اطلاعات
- خسارت در روز يك اتفاق افتاده است
- بیمه‌گر در روز ۱۲۰ خسارت را تصفیه کرده است

هزاره خواهد بود. لذا پس از مدت بسیار طولانی از وقوع خسارت موضوع بازیافت آن نهایی می‌شود. لذا این يك امر معمول و متداول است که دادگاه مبلغ را به عنوان سود بر اساس فرش سود سالانه

(قبل از کسر قرائتیز) و قرائتیز متعلق به بیمه‌گر خواهد بود.

جهت روتون شدن بیشتر موضوع مثال ذول بیان می‌شود

اطلاعات: مبلغ بیمه شده ۱۰۰۰۰۰۰ دلار، مبلغ قابل کسر ۳۰۰۰۰ دلار.

(جدول ۱) مثال (۱)

« کل بازیافت به حساب بیمه‌گر منظور می‌شود (جدول ۲) مثال (۲)

» بیمه‌گران حق می‌باشند تا مبلغ بازیافتی تا سقف خسارت پرداختی بذلت کنند و مابقی متعلق به بیمه‌گزار خواهد بود.

اعمال سود بر روی بازیافتی بازیافت خسارت از اشخاص ثالث معمولاً مشمول اقدامات حقوقی بلندمدت است و با تأخیر طولانی

جدول ۱ - (مثال ۱)

سهم بیمه‌گزار از خسارت	پرداختی از محل بیمه‌نامه	
۳۰۰۰۰ دلار	۷۷۰۰۰۰ دلار	هزینه تعمیرات
-	(۸۰۰۰۰۰ دلار)	بازیافتی ۸۰۰۰۰۰ دلار*
۳۰۰۰۰ دلار	۷۷۰۰۰۰ دلار	مبلغ خالص نهایی
۳۰۰۰۰ دلار	(۲۰۰۰۰ دلار)	مبلغ قابل کسر
-	۸۰۰۰۰۰ دلار	هزینه تعمیرات

جدول ۲ - (مثال ۲)

سهم بیمه‌گزار از خسارت	پرداختی از محل بیمه‌نامه	
-	۵۰۰۰۰۰ دلار	هزینه تعمیرات
۳۰۰۰۰ دلار	(۳۰۰۰۰۰ دلار)	مبلغ قابل کسر
۳۰۰۰۰ دلار	۷۷۰۰۰۰ دلار	بازیافتی ۷۷۰۰۰۰ دلار*
(۳۰۰۰۰۰ دلار)	(۷۷۰۰۰۰۰ دلار)	مبلغ خالص نهایی
-	-	



شخصی اقدامات حقوقی و یا عملی برای بازبافت اموال بیمه تده و یا حفظ و نگهداری اموال بیمه تده از خسارت و یا به حداقل رساندن خسارت قابل بازبافت در بیمه‌نامه، صورت پدیده این تعریف همچنین شامل هزینه‌های صورت گرفته بواسطه بیمه‌گزار و یا نمایندگان وی برای اخذ خسارت بیمه شده از شخص ثالث مقصص خلاصه نیز می‌شود. این عبارت کماکان در بیمه‌نامه‌های دریابی طی قرین‌های گذشته رایج بوده و در کلوزهای جاری نیز تحت عنوان "جلوگیری از توسعه خسارت" (Sue & Labour) درج می‌شود.

وظایف قانونی بیمه‌گزار (قانون بیمه دریابی ۱۹۰۶)

همه ذی نفعان بیمه‌نامه باید در هر زمان و مکانی که منطقاً قابل انجام باشد اقدامات لازم برای دوری و یا کاهش خسارت خواه آن خسارت تحت بیوش بیمه‌نامه باشد و یا خیر انجام دهند. بیمه‌گزار نیز البته معمولاً فقط در مورد خطواتی که احتمال بروز خسارت تحت تربیط بیمه‌نامه و کلوه مربوطه را دارد، حساس بوده و بیمه‌گزار را تشویق به مریاقت کامل از اموال خود در همه اوقات می‌کند. همچ انتظاری نمی‌رود که بیمه‌گزار و نمایندگان و یا کارکنان وی رسپک غیرمنطقی رایه جان بخزند تا از خسارتی جلوگیری یا از توسعه آن پیشگیری کنند اما در عین حال ایشان نمی‌باشد از فرستاده برای به حداقل رساندن خسارت به دلیل تحت بیوش بیمه بودن به راحتی گذر گشته باشند. بخش (۷۸/۴) قانون بیمه دریابی ۱۹۰۶، بیان می‌دارد، وظیفه بیمه‌گزار و نمایندگان وی آن است که در همه موارد اقدامات لازمی که منطقاً قابل انجام می‌باشد به منظور جلوگیری و یا به حداقل رساندن خسارت انجام دهند. در تماره بعد به تفصیل به موضوع وظیفه بیمه‌گزار (جلوگیری از توسعه خسارت) در هنگام بروز خسارت پرداخته خواهد شد.



- شخص ثالث بازبافت خسارت را در روز ۳۶ دریافت سهم سود محاسبه شده بر روی بازبافتی تا

- سود اعلامی توسط دادگاه برای ۳۶ روز به میزان ۳۶۰۰ دلار اعلام شده است.

سهم‌بندی سود:

بیمه‌گزار ۱۲۰۰ دلار - ۱۲۰/۳۶۰۰ × ۳۶۰۰ دلار
بیمه‌گزار ۲۴۰۰ دلار - ۲۴۰/۳۶۰۰ × ۳۶۰۰ دلار

شاپیان ذکر است بیمه‌گران محق به دریافت سهم خود از سود محاسبه شده می‌باشد، در عین حال محق به دریافت سهم سود مرتبط با بازبافت خسارت مزاد خسارت پرداختی نیز خواهد بود (۲۰۰۰ دلار) که معادل ۱۰۰ دلار محاسبه شده در جایی که موضوع قدا کردن در زیان همگانی مطرح باشد. بايد انتظار بازبافت خسارت از بیمه‌گزار در ارتباط با بازبافتی‌های زیان همگانی تسبیه بازبافتی شود براساس بند (۷۹) قانون بیمه دریابی ۱۹۰۶ می‌باشد. بنابراین حتی در جایی که بیمه‌گران کل خسارت پرداختی را از طریق حق جانشینی خود بازبافت کرده باشند، کماکان محق خود از سود متعلقه خواهد بود.

مثال (۲)

اطلاعات:

- خسارت تصادم تراور مورد بیمه ۳۰ هزار دلار

- مبلغ قابل کسر بیمه‌نامه ۲۰ هزار دلار

- بازبافت خسارت از شخص ثالث ۱۲ هزار دلار

- سود محاسبه شده بر روی بازبافت خسارت

(برای ۳۶۰ روز) ۲۴۰۰ دلار (۲۴۰ روز به حساب

بیمه‌گر منظور می‌شود)

بیمه‌گزار	بیمه‌نامه	هزینه تعییرات (۲۰۰۰۰ دلار)
۲۰۰۰۰ دلار	۱۰۰۰۰ دلار	بازبافت از شخص ثالث (۱۲۰۰۰ دلار)
(۲۰۰۰۰) دلار	(۱۰۰۰۰) دلار	حسارت خالص
۱۸۰۰۰ دلار	-	
(۷۶۷/۲۶۰) دلار	۳۲۲ دلار (۳۶۰/۲۴۰) دلار	سود محاسبه شده بر روی بازبافتی (بر عینای ۱۰۰۰۰ دلار) - ۵۰۰ دلار
۱۰۰ دلار		سود محاسبه شده بر روی بازبافتی (بر عینای ۱۰۰۰۰ دلار) - ۱۰۰ دلار*
۳۶۷ دلار		



سید احمد حسینی

کارشناسی ارشد حمل و نقل دریایی، اداره بنادر و دریانوردی بندرگاه مهربرت
shosseini@yahoo.com

امیر عاصمی مکریزاده

کارشناسی ارشد دریانوردی، اداره بنادر و دریانوردی بندرگاه مهربرت
isma_maki@yahoo.com

محمد ترابع کار مقدم

کارشناسی ارشد مدیریت فرماندهی و پژوهشی محیط زیست، اداره بنادر و دریانوردی بندرگاه
m_zeraatkar_1078@yahoo.com

حسین زنگنه

دانشجوی کارشناسی ارشد حمل و نقل دریایی، دانشگاه صنعتی امیرکبیر شعبه بندرعباس
zanganeh_192@yahoo.com

توانایی رقابت در عرصه حمل و نقل بین المللی و به خصوص حمل و نقل کانتینری است. کانتینر به دلیل امتیازات خاص خود به سرعت در تیکه حمل و نقل رسوخ پیدا کرده و کلیه کشورهای جهان را ملزم به اصلاح سیستم حمل و نقل خود کرده است. رشد ترافیک کالا در منطقه خاورمیانه کاملاً با تراکم و شد اقتصادی کشورهای این منطقه و نوع سیاست‌گذاری‌های شرکت‌های کشتیرانی فعال ارتباط مستقیم دارد. طبق پیش‌بینی‌های اعلام شده، میزان تقاضای حمل و نقل کانتینری در منطقه

دو تهم اصلی شامل فنی و اقتصادی بسط داده شده است، تابع حاصله از بررسی و تعیین تجهیزات کانتینری نشان دهنده تفاوت‌هایی با تجهیزات فعلی بندر شهیدرجایی می‌باشد و میدان و برنامه‌ریزی باید در این خصوص برنامه‌ریزی‌های لازم را انجام دهدند تا آن بندر در سال ۱۳۹۴ با کمود تجهیزات و تسهیلات برای پاسخگویی به حجم تقاضای کانتینری در آن سال مواجه نشوند.

در این تحقیق تعداد تجهیزات و تسهیلات کانتینری بندر شهیدرجایی به منظور تحلیل ظرفیت آن بندر جهت جایه‌جایی تقاضاهای بالقوه آن بندر در سال ۲۰۱۵ بر اساس تابع حاصله از بسط امثال طرح جامع بنادر کشور به کمک طرح دو ساریو، مورد پژوهش قرار گرفته است. در روش ساریو که برای تصویرسازی آینده در ترتیب عدم اطمینان به کار می‌رود، وضعیت آینده قابل تصور بر این تعبیر تعداد و تخمین تعداد تجهیزات و تسهیلات کانتینری بندر شهیدرجایی در سال ۲۰۱۵ بر اساس

۲۰۱۰ میلادی نسبت به مدت مشابه سال قبل از آن ۱۸ درصد افزایش نشان می‌دهد. براساس اخیرین آمار ارائه شده از قابلیت بندر شهیدرجایی طی سال ۲۰۱۰ میلادی، تعداد کل کشتی‌های کانتینری ورودی به این بندر ۵/۱۱ درصد افزایش نسبت به مدت مشابه سال قبل نشان می‌دهد. تعداد کشتی‌های (ایندر) بزرگ ورودی به بندر شهیدرجایی نیز طی این مدت ۹/۳ درصد افزایش را نشان می‌دهد. تو همین حال، تعداد کشتی‌های فیدری ورودی به بندر شهیدرجایی در سال ۲۰۱۰ نسبت به سال ۲۰۰۹ بیش از ۲۸ درصد افزایش باقته است. افزایش ۳۵ درصدی حجم عملیات کانتینری‌های ترانزیتی خارجی، ۱۷ درصدی حجم عملیات کانتینری‌های وارداتی به منطقه ویژه، ۶۵ درصدی حجم عملیات کانتینری‌های صادراتی و ۴۳ درصدی حجم عملیات کانتینری‌های ترانزیتی داخلی در بندر شهیدرجایی طی سال ۲۰۱۰ نشان از عملکرد مطلوب این بندر در سال پیش اقتصادی در جهان داشته است.

این پایانه به تجهیزات خاص حمل و نقل کانتینری نظیر جرثقیل‌های مخصوص و اسکله‌هایی با عمق و آبخور بالا مجهز است که وضعیت تجهیزات آن به شرح جدول شماره ۱ می‌باشد.

ترمینال‌های کانتینری برای پذیرش نسل‌های مختلف کشتی‌ها با توجه به افزایش سرعت و اهمیت زمان (turn around)، که عملیات تخلیه و بارگیری باید در زمان کمتری انجام و ایام توقف کشتی کار اسکله کامته شود، در نهایت کسب قابلیت پاسخ‌گویی به رشد سریع کانتینری‌بازاریون در جهان و حفظ و تداوم موقعیت در عرصه و قابل تاجراند برای دستیابی به دناکثر ظرفیت، توسعه تسهیلات و تعداد تجهیزات خود را در اولویت قرار دهنده، معمولًاً طراحی پایانه‌های کانتینری با هدف بهره‌وری بیشتر و مناسب با نوع تجهیزات مورد استفاده در دو مدل افقی و عمودی که با اسکله‌های باردار کانتینری هم‌سطح و موائزی باشد انجام می‌شود. سیستم عملیاتی پایانه‌های کانتینری دارای عوامل بسیار مهم و حائز اهمیتی می‌باشد که مجموعه این عوامل در پایانه موجب کامل شدن باردار کانتینری می‌شود.

عملکرد و وضعیت تجهیزات و تسهیلات پایانه کانتینری بندر شهیدرجایی در سال ۲۰۱۰

۲۰۱۵ تا ۲۰۰۶ تا ۱۳۷۲ درصد افزایش به ۳۹/۱ میلادی با ۵۰۰ میلیون TEU کانتینر خواهد رسید. وند رو به افزایش قیمت نفت خاورمیانه در بازارهای جهانی و افزایش میزان سرمایه‌گذاری‌های مستقیم خارجی اصلی درین دلایل افزایش تراکیک کانتینری و ترانشیپ کالا در منطقه می‌باشد. ایران به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی و امکان دسترسی به آبهای آزاد، دلوای موقعیت ویژه‌ای در صفت حمل و نقل دریایی می‌باشد. در حال حاضر حدود ۹۵ درصد واردات و ۸۵ درصد صادرات کشورمان از طریق دریا انجام می‌شود. بنابراین با توجه به این حجم گستردگی، توسعه تجهیزات و تسهیلات بنادر به عنوان دروازه‌های ارتباطی کشور الزامی است. این در حالی است که با توجه به موقعیت ویژه کشور در منطقه و قرار گرفتن آن در مسیرهای بین‌المللی جریان کالا، ایران از پتانسیل بالقوه‌ای جهت ورود و خروج کالا در دنیا برخوردار می‌باشد.

دو اهداف بسند چشم‌انداز و برنامه‌های توسعه‌ای کشور پیش‌بینی شده است که در سال ۱۳۹۴ حجم عملیات بنادر بارگاهی کشور به حدود ۱۶۰ میلیون تن افزایش یابد که او این مقادیر حدود ۴۷ درصد به صورت کانتینری خواهد بود.

جدول ۱ - تعداد و نوع تجهیزات بندر شهیدرجایی

ردیف	نام تجهیزات	تعداد (دستگاه)
۱	گستری‌گری	۱۸
۲	نوع ترانسپلر	۵۱
۳	گشته	۴۰



حدود ۴۷ درصد به صورت گاتنیزی خواهد بود.

پس ظرفیت گاتنیزی بنادر ایران در سال ۱۳۹۴

حدود ۱۰ میلیون و ۵۰۰ هزار TEU پیش‌بینی

می‌شود که از این ظرفیت به صورت میانگین حدود

۷۰ درصد استفاده خواهد شد (هفت میلیون و ۳۵۰ هزار TEU).

حال با توجه به اینکه پیش از ۹۰

درصد عملیات گاتنیزی کشور در پایانه گاتنیزی

شهریار جای انجام می‌شود و این بندر بزرگ‌ترین

بندر گاتنیزی کشور است، بنابراین می‌توان چنین

عنوان کرد که ظرفیت گاتنیزی بندر شهریار جای

در سال ۱۳۹۴ برابر با عهده‌مندی ۱۵ هزار

TEU خواهد بود.

روند عملیاتی و تجهیزات مورد استفاده در

پایانه‌های گاتنیزی

پایانه‌های گاتنیزی را می‌توان به عنوان مبادی

اصلی ورود و خروج کالا به از کشور در نظر

گرفت، عمده فعالیت پایانه‌های گاتنیزی در

دو بخش صورت می‌گیرد، بخش اول عملیات

بارگیری و تخلیه کشتی‌هاست که در کار اسکله

صورت می‌گیرد و بخش دیگر که در حیطه کاری

این تحقیق قرار دارد، عملیات داخل محوطه پایانه

می‌باشد که فعالیت‌های مربوط به عملیات بارگیری

و تخلیه گاتنیزها به از قطارهای باربری و یا

کامیون‌ها در آن انجام می‌شود.

تجهیزات مختلفی برای بارگیری و تخلیه گاتنیزها

در محوطه‌های عملیاتی (محوطه کلار اسکله و

محوطه داخل پایانه) یک پایانه گاتنیزی ممکن

است استفاده شود که مهم‌ترین آنها که مورد

نظر این تحقیق می‌باشد عبارتند از: گشتی گردن،

ترانسپر و کشیدن،

تسهیلات مورد بررسی در این تحقیق عبارتند

است: ۱- تعداد و اسکله‌های گاتنیزی -۲- لراضی

پس کرانه،

بنادر سطح اول در عرصه جهانی راهکارهایی

و برای افزایش عملکرد پایانه‌های خود اتخاذ

می‌کند، برخی از مهم‌ترین این راهکارها عبارتند از:

• بهینه‌سازی زمان کارکرد و بازمان بیکاری

تجهیزات پایانه‌ها؛

• افزایش ظرفیت محوطه گاتنیزی؛

• کاهش هزینه عملیات در کلار اسکله از طریق

بهینه‌سازی زمان بارگیری و تخلیه کشتی‌ها.

بسط ستاریو نم فنی

نم فنی در تعیین تعداد تجهیزات و تسهیلات لازم

جهت برآورد تقاضای موجود جهت عبور محمولات

گاتنیزی در بندر شهریار جای کاربرد دارد، بنابراین

جهانی زیرساخت‌های اصلی حمل و نقل را به چهار

گروه اصلی پایانه‌ها، تیکه‌ها، ناوگان، سیستم‌های

اطلاعات دست‌بندی گرده است.

تحت نم فنی و زیرساختی برای ارائه خدمات،

شاخص اصلی میان ظرفیتی است که برای

عبور تعداد خاصی گاتنیز در نظر گرفته می‌شود.

روشن ستاریو

ستاریو روشی است که در سال ۱۹۵۰ پس از جنگ جهانی دوم توسعه لرتش آمریکا مورد استفاده قرار گرفت و سپس در سال ۱۹۶۰ توسعه هرمان کاهن او مؤسسه رند کالیفرنیا به ایازی برای تصمیم‌گیری‌های تجاری درآمد.

هدف ستاریو آن نیست که دقت برنامه‌ریزی را بهبود دهد، بلکه می‌خواهد درک و احساسی که مدیران از وضعیت‌های محتمل آینده دارند را بهبود دهد و آنها را از پیش به قضايان نامطمئن آینده وارد کند، ستاریو از نظر داده‌جذب غنی نیست و پیماری او اطلاعات مورد نیاز به منظور توسعه آنها کیفی است و در کل بازگشایی از روش‌های کیفی و کمی توسعه داده می‌شود.

رویکرد ستاریویی در میان طبقی از قانونی قرار دارد که برای برنامه‌ریزی درآمد و تحت تحریط عدم اطمینان محیطی طراحی می‌شود، ستاریو باید برای تصویر کردن عدم اطمینان‌ها از داده‌های پیماری بهره ببرد، قابلیت اعتماد یک ستاریو از ماهیت و قوت داده‌های به کار گرفته آن منتج می‌شود، هر ستاریو ترکیبی از داده‌های کمی و کیفی و توضیحات روابطی در مورد وضعیت‌های مختلف (سیاسی، اقتصادی، جغرافیایی، اجتماعی، اخلاقیاتی و ...) می‌باشد، زیرا عنوان‌های ستاریو، رویدادها و روشهای متفاوتی را در فضای رخت با خشی از فعالیت‌های مرتبه با توسعه ستاریو متفاوت (سیاسی، اقتصادی، جغرافیایی، اجتماعی، اخلاقیاتی و ...) می‌باشد، زیرا عنوان‌ها را غالباً به عنوان "نم" نشانایی کرده‌اند که محیط‌های پیروزی و درونی متفاوتی از ستاریو را پویش می‌دهند.

یک ستاریو به روش معمول باید شامل داستانی باشد که زمان حال را همراه با زیربنایهای منطقی به آینده نهایی مورد نظر توسعه می‌دهد، داستانی بودن و متعلق بودن به وضعیت نهایی مورد نظر اعتبار می‌بخشد و از همه مهیّت از دلایل اصلی ایجاد ستاریو حمایت می‌کند.

برخلاف باور پیش‌بینی نیست، ستاریو نمی‌تواند هدف از ستاریو پیش‌بینی نیست، ستاریو نمی‌تواند پیش‌بینی کند که چه اتفاقی خواهد افتاد، ستاریو فقط چندین آینده بالقوه را پیشنهاد می‌کند، البته ممکن است هیچ یک از آنها ایزدخ ندهد، اما ستاریو روشی است که محققین را به شدت نسبت به نیروهای فعل در وضعیت کنونی آگاه می‌سازد.

بنابراین می‌توان اظهار کرد که ستاریو مشابه یک کارگاه داستان توسعه است که در آن تراپیک ایجاد می‌شود تا ترجیحات محققین ساخته شوند، صورت کلی ستاریوی تعداد تجهیزات و تسهیلات گاتنیزی بندر شهریار را در سال ۱۳۹۴

بر اساس نتایج مطالعات طرح جامع بنادر کشور ظرفیت عملیاتی بنادر کشور در سال ۱۳۹۴ به ۱۶۰ میلیون تن خواهد رسید که از این مقدار

مدیران و برنامه‌ریزان باید پرداخت تا بندر شهریار جای در سال ۱۳۹۴ با گمبود تجهیزات و تسهیلات برای پاسخگویی به حجم تقاضای گاتنیزی در آن سال مواجه نشود.



در اهداف سند جسم انداز و برنامه‌های توسعه‌ای کشور پیش‌بینی شده است که در سال ۱۳۹۴ حجم عملیات بنادر پازارگانی کشور به حدود ۱۶۰ میلیون تن افزایش باید که از این مقدار حدود ۴۷ درصد به صورت گاتنیزی خواهد بود.



کانتینر چیزی:

۷- پنج دستگاه کرین برای هر کشتی با ظرفیت TEU ۶۰۰...
۸- بر مبنای سند مخابرات مشاوران بندر

هامبورگ برای کشتی های نسل ششم و هفتم
۱- اسکله هایی با آبخور ۱۵ تا ۱۸ مت:

۲- بهره وری هر گنتری کرین ۲۵ حرکت در هر ساعت
۳- زمان رفت و برگشت هر دستگاه تریلر کشته

۴- طول هر اسکله ۴۰۰ متر
۵- ظرفیت سالانه هر اسکله حداقل ۶۴۰ هزار TEU و عملیات به وسیله چهار گنتری کرین بر

روی هر کشتی انجام شود.
۶- به ازای هر کرین پنج هکتار محوطه جهت

کانتینر چیزی:
۷- ۳۲ هزار TEU ظرفیت هر هکتار از اراضی

پشتیبانی
محاسبه ظرفیت مورد نیاز بر مبنای
تفاضلی ۱۳۹۴

تعداد و ظرفیت اسکله:
بنابر پیشنهاد مشاوران بندر هامبورگ بر روی

هر اسکله در آینده باید حداقل ۶۴۰ هزار TEU
کانتینر تخلیه/بارگیری شود. بنابراین برای عبور

هر ۶۴۰ هزار TEU در سال به یک اسکله نیاز است و ظرفیت هر هتل اسکله نیز ۱۶۰۰ TEU

در سال می باشد و این حوصله است که بندر در کارآبی مناسبی قرار دارد (هر ۴۰۰ متر یک اسکله

ترانزیت ارسال می شود

هر یک از عملیات عنوان شده توسط تجهیزات و روش های خاصی انجام شده و مجموعه عملیات

باعث انتقال و جایه جایی کالا از یک شیوه به

تسیوه دیگر می شود، ظرفیت نیز مفهومی است که توانایی هر یک از تجهیزات را در ارتباط با

حلقه های عملیاتی مورد طرح و بحث قرار می دهد.

تحلیل ظرفیت

اصلی ترین مشخصات پایانه های کانتینری بر مبنای سند اصلاح بنادر که توسط پانک جهانی

در ۲۰۰۱ و مشاوران بنادر هامبورگ (HPC) ارائه شده به شرح زیر است که در این مطالعه

از اخلاصات مشاوران بندر هامبورگ (HPC) در محاسبه استفاده شده است:

الف- بر مبنای سند اصلاح بنادر توسط پانک جهانی در ۲۰۰۱

۱- اسکله با آبخور ۱۵ تا ۱۸ مت!

۲- بهره وری هر گنتری کرین ۲۵۰ تا ۳۵۰ حرکت در هر ساعت و ۲۲ ساعت کار روزانه و ۳۵ روز کار در هر سال (ظرفیت سالانه ۲۸۱ تا ۳۶۱ هزار حرکت در سال)

۳- رمان رفت و برگشت هر دستگاه تریلر کشته

۴- طول هر اسکله ۳۰۰ تا ۳۲۰ متر!

۵- ظرفیت سالانه هر اسکله حداقل ۸۰۰ هزار TEU و عملیات به وسیله چهار تا پنج گنتری کرین اسکله ای*) و اسکله انجام می شود.

در ارتباط با حلقة های عملیات بندری جانسون و اشتبیوون مجموعه عملیات زیر را شناسایی کردند:

۱- انتقال کشتی لر طریق کanal به اسکله:

۲- تخلیه کالا از خن کشتی به سطح اسکله:

۳- انتقال کالای سطح اسکله به اینبارهای ترانزیت:

۴- عملیات اینبارهای ترانزیت:

۵- انتقال کالا از اینبارها به مکوی حمل زمینی:

۶- بارگیری کالا به حمل کننده زمینی و خروج از دروازه بندر (اویلی، جاده ای).

آنها به منظور شبیه سازی عملیات بندری، مجموع عملیات را در سه سرفصل کلی شناسایی کردند:

۱- عملیات خن*: مجموع فعالیت هایی که کالا را برای وصل به قلاب جرثقیل آماده می کند.

۲- عملیات قلاب*: مجموع فعالیت هایی که کالایی متعلق به قلاب یا گیرنده های جرثقیل را در سطح اسکله قرار می دهد.

۳- عملیات محوطه*: مجموعه عملیاتی که کالا را از سطح اسکله به اینبارهای موقعی یا ترانزیت منتقل می کند.

بنابراین ظرفیت هر بندر تحت سه گروه عملیات اصلی قرار دارد: عملیات خن، عملیات قلاب و عملیات محوطه. در کشتی کانتینری

عملیات خن کاری یا عملیات اینبار کشتی و نیز عملیات قلاب به وسیله جرثقیل های کانتینری

(گنتری کرین اسکله ای*) و اسکله انجام می شود.

سپس کانتینر های تخلیه شده در سطح اسکله به کشته ها تحویل شده و به محوطه و یا اینبارهای

سال حداکثر ۳۶۵ روز ۲۲ ساعته را در اختیار دارد.
از سویی نیز جرثقیل‌های آینده باید در هر ساعت ۲۵ حرکت را انجام دهند.

تعداد چاهه‌جایی در هر ساعت \times تعداد ساعت کاری در هر روز \times تعداد روز کاری در هر سال = ظرفیت یک دستگاه گشتی کریں
بنابراین: $75 \times 20 \times 25 = 3750$ (حرکت) $\times 22 \times 8$ ساعت کار روزانه \times ۳۶۵ (روز کاری در سال) = ظرفیت سالانه یک گشتی کریں

در نتیجه هر دستگاه گشتی کریں به طور متوسط در هر سال ۲۰۰ هزار و ۷۵۰ حرکت را انجام می‌دهد. اگر عملیات فقط بر روی کالاتیزهای ۲۰ فوتی انجام شود تقریباً برای عملیات ۶ میلیون و ۶۱۵ TEU:

تعداد کریں مورد نیاز در سال ۱۳۹۴: $1394 \times 615 = 8415$

$6615000 - 200 - 750 = 6510000$

تعداد دستگاه گشتی کریں واحد صحیح بوده و ۳۳ گشتی کریں به معنی ۳۳ دستگاه گشتی کریں مورد نیاز می‌باشد.

اگر ۲۰۰ هزار و ۷۵۰ حرکت سالانه هر دستگاه بر روی کالاتیزهای ۴۰ فوتی صورت گیرد ظرفیت هر گشتی نیز در هر گشتی کریں دو برابر یعنی متعادل ۴۰۱ هزار و ۵۰۰ TEU می‌باشد. لذا در صورت وجود کالاتیزهای ۴۰ فوتی تعداد دستگاه مورد نیاز برای تفاضل سال ۱۳۹۴ به نصف می‌رسد.

$6615000 - 401500 = 6214000$

تعداد دستگاه گشتی کریں واحد صحیح بوده و ۱۷ گشتی کریں به معنی ۱۷ دستگاه گشتی کریں مورد نیاز می‌باشد.

توضیح اگر کاله گشتی کریں باشند در هر حرکت ظرفیت گشتی کریں معادل یک TEU خواهد بود؛ در حالی که اگر کالاتیزهای ۴۰ فوتی باشند در هر حرکت ظرفیت گشتی کریں دو TEU بوده و ظرفیت هر گشتی کریں در هر سال برابر ۴۰۱ هزار و ۵۰۰ TEU خواهد بود.

ترالسیسترن:

ترالسیسترهای کالاتیزهای گشتی در محوطه‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرند، ترانسیسترهای اینها به منظور اشغال فضای کمتر توسعه کالاتیزهای آنها را بر روی هم می‌چینند (سه تا پنج کالاتیز بر میانی نوع ترانسیسترن و اسفلالت کف محوطه بر روی هم چیده) من تود این بذر شهیدرجایی استاندارد سه کالاتیز می‌باشد. به طور متوسط به ازای هر گشتی کریں سه دستگاه ترانسیسترن در نظر گرفته می‌شود.

حالات اول:

در این حالت به این تراکم کالاتیزهای ترانسیسترن در سال ۱۳۹۴ است، بنابراین تعداد ترانسیسترهای بدون توجه به کالاتیزهای ۲۰ و ۴۰ فوت مورد محاسبه قرار می‌گیرد و برابر است با: $1394 \times 3 = 4182$

ظرفیت سالانه هر اسکله: تعداد کشتی که در اسکله بر روی آنها عملیات انجام می‌شود (حامل ۲۰ فوتی) $= 95/5$
 $8030 - 84 = 8026$

تعداد کشتی که در اسکله بر روی آنها عملیات انجام می‌شود (حامل ۴۰ فوتی): $182/5$
 $8030 - 44 = 8025$

بر این مبنای ظرفیت سالانه هر اسکله به شرح زیر است:

حداصل ظرفیت هر اسکله TEU

$37/4134 - 400 = 32/100$ (ظرفیت کشتی $\times 5/5$ تعداد کشتی)

حداکثر ظرفیت هر اسکله TEU:

$146000 - 182/5 \times 8000 = 146000$

اما در عمل مقدار ظرفیت بدست آمده تفاوت‌هایی را با ارقام محاسبه شده دارد. زیرا اولاً نه همه کشتی‌های ورودی به اسکله TEU ۸۰۰۰ ظرفیت دارند و نه اینکه همه کالاتیزهای آنها فقط ۲۰ یا ۴۰ فوتی است و نه اینکه همه کالاتیزهای خود را در یک بذر و در یک اسکله تخلیه/بارگیری می‌کنند، در این محاسبه مدت زمان چهار ساعت عملیات دریابی هر گشتی نیز

بر روی TEU ۸۰۰۰ بستکن می‌شود. در حالی که عملأ چهار ساعت زمان بر روی کشتی‌هایی با ظرفیت کمتر و عملیات تخلیه/بارگیری بخشی از کالاتیزهایی کشتی صورت می‌گیرد، جدول شماره ۲ تعداد اسکله مورد نیاز را نشان می‌دهد. ولی به نظر می‌رسد بنابراین به این تواند خلاف منجر می‌شود. این تعداد حرکت می‌تواند حداقل منجر به تخلیه/بارگیری TEU ۲۲۰۰ (در صورتی که کشتی کلاً حامل کالاتیزهای ۲۰ فوتی باشد) و حداکثر ۴۴۰ TEU (در صورتی که کشتی کلاً حامل کالاتیزهای ۴۰ فوتی باشد) در هر ساعت بر روی هر گشتی

ظرفیت گشتی کریں:

حالات اول:

در اینجا ظرفیت یک دستگاه گشتی کریں بدون توجه به کالاتیزهای ۲۰ و ۴۰ فوت مورد محاسبه قرار می‌گیرد. با توجه به اینکه در میانی اینکه در کالاتیزهای ۲۰ فوتی باشند حامل اسکله چهار گشتی کریں در نظر گرفته شده است، بنابراین بر اساس تعداد اسکله‌هایی با چنین حالت‌های را محاسبه کرد.

تعداد گشتی در حالت بدینانه در سال ۱۳۹۴ دستگاه گشتی کریں: $11 \times 4 = 44$ تعداد اسکله

حالات دوم:

در اینجا ظرفیت یک دستگاه گشتی کریں مورد محاسبه قرار می‌گیرد. ظرفیت هر دستگاه گشتی کریں در تعداد حکمی از معاونین بذر همپیورگ برای تأمین این اسکله چهار گشتی کریں در نظر گرفته شده است، بنابراین بر اساس تعداد اسکله‌هایی در نظر گرفته شده این اسکله ۴۰ فوتی می‌شود. (ساعت) مورد نیاز عملیات هر گشتی (حامل ۲۰ فوتی):

بهaloگریقه در اسکله نیز باید چهار گشتی کریں به طور همزمان عملیات تخلیه/بارگیری را انجام دهند. برای تخلیه و با بارگیری کاتبیر در میان

۱۳۹۴ در ساریو اول ۹ میلیون و ۴۵۰ هزار TEU و در ساریو دوم ۶ میلیون و ۶۱۵ هزار TEU از

تفاضلی بالقوه:

متراژ اسکله مورد نیاز:

$6615000 \div 1600 = 4124/27$

تعداد اسکله مورد نیاز: $32/100 = 32/100$

تعداد اسکله واحد صحیح بوده لذا به ۱۱ اسکله نیاز است.

حال اگر تفاضلی بالقوه در ۱۳۹۴ را بر ظرفیت

هزار TEU در هر هکتار تقسیم کنیم، اراضی

پس کرایه لازم ۷/۲۰۶ هکتار خواهد شد.

حال قرض کنیم که همه کشتی‌های آینده دارای

ظرفیت دارند و نه اینکه همه کالاتیزهای آنها

فقط ۲۰ یا ۴۰ فوتی است و نه اینکه همه

کالاتیزهای خود را در یک بذر و در یک اسکله

تخلیه/بارگیری می‌کنند، در این محاسبه مدت

زمان چهار ساعت عملیات دریابی هر گشتی

عبارت است از: (حرکت) $= 25 \times 4 = 100$

ساعت کار روزانه هر دستگاه کریں نیز ۲۲ ساعت

می‌باشد که مجموعاً در هر روز ۲۲۰۰ حرکت

توضیع مجموع کریں ها بر روی هر گشتی انجام

می‌شود. این تعداد حرکت می‌تواند حداقل منجر

به تخلیه/بارگیری TEU ۲۲۰۰ (در صورتی که

کشتی کلاً حامل کالاتیزهای ۲۰ فوتی باشد) و

حداکثر ۴۴۰ TEU (در صورتی که کشتی کلاً

حامل کالاتیزهای ۴۰ فوتی باشد) در هر روز کاری

تسود به طور متوسط برای هر گشتی چهار ساعت

عملیات بهaloگیری و بار کردن کشتی نیز در نظر

گرفته می‌شود (دو ساعت پشتی و دو ساعت باز

کردن). بنابراین اگر کشتی به طور کامل حامل

کالاتیزهای ۲۰ فوتی باشد برای انجام عملیات یک

کشتی با ظرفیت TEU ۸۰۰۰ به:

زمان (ساعت) مورد نیاز عملیات هر گشتی (حامل

۲۰ فوتی): $8000 \div 2200 = 22/3$

(روز یا ۲۲ ساعت کار) $= 6/22$

(ساعت تخلیه و بارگیری) $= 6/22$

(زمان مورد نیاز عملیات هر گشتی) $= 4 + 80 = 84$

(زمان (ساعت) مورد نیاز برای عملیات هر گشتی

(حامل ۴۰ فوتی): $400 \div 4 = 100$

(ساعت) $= 400 \div 4 = 100$

کل زمانی که هر اسکله در اختیار دارد نیز برابر:

کل زمان سالانه در اختیار هر اسکله:

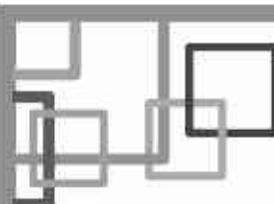
$8030 = 803$ (روز کاری) $\times 22$ (ساعت کار روزانه)

بنابراین ظرفیت هر اسکله تابعی از تعداد کریں

و نوع کالاتیزی است که در آن تخلیه و بارگیری

می‌شود.

- 1- Johnsson and Shneerson
- 2- Hold Operation
- 3- Hook Operation
- 4- Apron Operation
- 5- Quay Gantry Crane



وضعیت عملیاتی پندر شهید رجایی به عنوان بزرگترین پندر گانتری کشور در سال ۱۳۸۹ بیش از دو میلیون و ۵۰۰ هزار TEU بوده است.

چیزی که نوشته:

- **حالات اول**: در این حالت به ۴۴ دستگاه گسترشی کریں نیاز است. بنابراین تعداد گشته‌ها بیرون توجه به گانتری‌های ۲۰ و ۴۰ قوت مورد محاسبه قرار می‌گیرد و برایراست: $20 \times 40 = 800$
- **حالات دوم**: تعداد گشته مورد نیاز (عملیات گانتری ۲۰ و ۴۰ قوتی) در سال ۱۳۹۴: $17 \times 20 = 340$

$$\text{کشته‌ها:} \\ \text{گانتری‌های که توسط گسترشی کریں ها از ایجاد} \\ \text{کشته‌ها تخلیه می‌شوند بر روی کفی‌های گذشته} \\ \text{می‌شوند که در زیر خیاهای جزئی قرار دارند و} \\ \text{به وسیله دستگاه گشته (تریبل) به محظوظ برد} \\ \text{شده و توسط ترانسپورتاورها بر روی یکدیگر چهیده} \\ \text{می‌شوند. بر جهانی پیشنهاد بانک جهانی در آینده} \\ \text{زمان برگشت هر گشته نباید بیش از ۳۰ دقیقه} \\ \text{باشد. بنابراین به ازای هر دستگاه گسترشی کریں به} \\ \text{تعدادی گشته نیاز است. هر گسترشی کریں که در} \\ \text{هر ساعت ۲۵ جعبه را جایدهجا می‌کند می‌تواند در} \\ \text{هر ۴/۲ دقیقه یک جعبه (۲۰ با ۴۰ قوتی) را روی} \\ \text{کفی یگنلارد. اگر گانتری‌ها همه ۲۰ قوتی باشند بعد} \\ \text{از ۸/۴ دقیقه گشته از اسکله به سمت محظوظه} \\ \text{خرید می‌کند و اگر گانتری‌ها ۴۰ قوتی باشند پس} \\ \text{از ۴/۲ دقیقه گشته اسکله را به سمت محظوظه} \\ \text{ترک می‌کند.}$$

$$\text{در صورتی که هر گشته بعد از ۳۰ دقیقه بازگردید و} \\ \text{گانتری‌ها همه ۴۰ قوتی باشند به ۶ دستگاه گشته} \\ \text{به ازای هر یک ساعت کار گسترشی کریں نیاز است} \\ \text{(گشته نخست در دقیقه ۲/۲۱ بازمی‌گیرد). در} \\ \text{صورتی که گانتری‌ها همه ۲۰ قوتی باشند به} \\ \text{۱۲ دستگاه گشته به ازای هر یک ساعت کار} \\ \text{گسترشی کریں نیاز است.}$$

نتایج حاصله از بررسی و تعیین تجهیزات گانتری
نشان‌دهنده تفاوت‌هایی با تجهیزات فعلی پندر شهید رجایی می‌باشد و مدیران و برنامه‌ریزان پندر
باشد در این خصوص برنامه‌ریزی‌های لازم را انجام
دهند تا آن پندر در سال ۱۳۹۴ با کمربود تجهیزات
و تسهیلات مورد نیاز برای پاسخ‌گویی به جمجم
تفاضای گانتری در آن سال موافجه نشوند. نتایج
حاصل از تعداد تجهیزات و تسهیلات گانتری
پندر شهید رجایی در سال ۱۳۹۴ به شرح جدول
نمایه ۲ می‌باشد.

جدول ۲ - برآورد تعداد تجهیزات و تسهیلات پایانه گانتری پندر شهید رجایی در سال ۱۳۹۴

تجهیزات		۱۳۹۴
گسترشی کریں	۴۰ و ۲۰ قوتی	۴۴
ترانسپور	۲۰ قوتی	۳۲
گشته	۴۰ قوتی	۱۷
اسکله	۲۰ و ۲۰ قوتی	۱۲۲
ترانسپور	۲۰ قوتی	۳۹
گشته	۴۰ قوتی	۵۱
اسکله	۲۰ و ۲۰ قوتی	۵۲۸
ترانسپور	۲۰ قوتی	۳۶
گشته	۲۰ قوتی	۱۰۲
اسکله	۲۰ قوتی	۴۱۳۵
ترانسپور	۲۰ قوتی	۱۱
گشته	—	۷۰۷
از اقصی بس کرانه (غلکار)	—	—

الزمات لجستیکی محموله‌های تجاری کره

حمل و نقل انجامدادی



است. از این دو می‌توان گفت که برخورداری از دلنش تخصصی در زمینه الزامات لجستیکی محموله‌های تجاری در سیر باستان صنعت حمل و نقل برای ارسال این واقعه‌ای کالاهای تاهمگون در بسیارهای حمل و نقلی همگن نوین، یک امر کاملاً ضروری است.

سلسله مطالب و در عین حال مستقل ارائه شده در این مجموعه، با هدف ارائه الزامات ویژه آماده‌سازی و حمل بهینه محموله‌های تجاری بر اساس ماهیت تجاری کالاهای تهیه می‌شود. هر یک از مطالب این مجموعه به صورت مستقل، الزامات لجستیکی محموله‌های حمل و نقلی یک نوع کالا را مدنظر قرار خواهد داد. اساس تأثیف این مطالب بر اساس اتفاقاً از مجموعه مشابهی است که توسط اتحادیه بینه کشور آلمان منتشر شده است، البته به فراخور تیار و سلیقه خوانده ایرانی مطالبی به احلاعات مقتبس افزوده شده است. امید است که تأثیف این مطالب بتواند گام مؤثری در زمینه جذب

یکی از روندهایی که موجب تحول صنعت حمل و نقل در پنجاه سال اخیر شده، روند «نگهداری محموله‌سازی» کالاهای و زیرمجموعه بسیار بارز آن - یعنی کانتینریزاسیون - است. این روند موجب آن شده است که عملیات حمل و نقلی کالاهای متفرق و متفرق در زنجیره تأمین، همسان‌سازی و استانداردسازی شود و از این منظر توان عملیاتی، بهره‌وری و صرفه اقتصادی را در زنجیره‌های تأمین به طور چشمگیری افزایش داده است.

اما تکنیک محموله‌سازی می‌تواند آثار محرابی را نیز در زنجیره‌های تأمین به بار آورد. این آثار محراب اغلب حاصل عملکرد ستایرده، موافل و متصدیان حمل و نقل و بی توجهی آنان به الزامات لجستیکی ویژه در هر محموله تجاری است. این نحوه عمل در بسیاری از موارد موجب وارد آمدن زیان‌های جدی به خود محموله، محموله‌های همچو انتجهایات حمل و نقلی، انسان و محیط زیست شده



کارشناس و پژوهشگر لجستیک
صهادی و سینکاری
و عملیات پیشری
نمرکت نایدو ابر خاور مانه
mehdiratregary@gmail.com

کشورهای همچو ریاضی شود.
کیفیت / مدت ذخیره‌سازی کرده
کیفیت کرده از طریق به کارگیری و دیندی‌های
تجاری معنی ارزیابی می‌شود. به عنوان مثال
در ابلاط متعدد آمریکا بر اساس استانداردهای
وزارت کشاورزی آن کشور، کرده موجود در
بازار در سه درجه کیفی A، AA و B و دیندی
می‌شود.

همه ترین تغییرات کیفی در کرده عبارتند از:
* فساد کرده - کرده در اثر واکنش‌های ناشی از
تعامل با اکسیژن هوا، نور، حرارت، آب، فلات،
آنژیم‌ها (لیازها) و میکروگانیسم‌ها فاسد
می‌شود. زمانی که کرده رو به فساد می‌نماید، تبدیل
به گلسریول و اسیدهای چرب می‌شود. بر اساس
محتوای رطوبت بالای کرده (ابعاد قطرات آب در
اوپوسیون آب در چربی کمتر از ۶٪ میکرومتر است)،
این فرآورده در دمای اتفاق به سرعت دستخوش
فساد میکروبیولوژیک می‌شود. از آنجا که
ویرقطرات از یکدیگر منتفک هستند، رد و نمای
میکروبی در ویرقطرات متفاوت به وقوع پیوسته و به
دلیل ابعاد بسیار کوچک آنها، حتی امکان تکثیر
میکروگانیسم‌ها از میان خواهد رفت. در صورتی
که ابعاد ویرقطرات از ۶٪ میکرومتر پیشتر باشد،
سطح ناسی چربی و ویرقطرات افزایش خواهد
یافت. قرینهای فساد میکروبی کرده حتی در
۱۲ درجه سانتیگراد نیز ادامه می‌باشد و فقط در
حالت پائین تر رفتن دمای محیط از این سطح به
توقف در می‌آید. بنگ کرده قاسد از زرد به قهوه‌ای
گاییده و خلم آن تند می‌شود.

* پیهوارگی - ناسی با عواملی چون باکتری‌ها،
کپک‌ها، آب، هوا، نور، آنزیم‌ها و برخی فلات
می‌تواند به تسریع ترش شدن کرده بینجامد. ترش
شدن کرده موجب تولید اسیدهای چرب آزادی چون
اسید بوفریک و اسید کاپروبریک می‌شود و طعمی
حلومنداند را در کرده ایجاد خواهد کرد.

* پیهوارگی - پیهوارگی کرده ناشی از افزایش نقطه
ذوب آن در انگشت آب، اکسیژن هوا و نور است.
نتیجه این موضوع بروز طعمی تاخوشاًند و پیهوار
در کرده است. برای پیشگیری از این نتیجه، لفاف
بسته‌بندی کرده، باید مات و هوانایدیر باشد.

* تیره شدن کرده - تیره محصولی آب موجود
در کرده موجب تیره شدن رنگ زرد آن می‌شود.
این تیره شدن ممولاً از لبه‌های قالب کرده آغاز
می‌شود.

طعم کرده تایید روغنی، ترش، پیهوار یا تند باشد.
بنگ زده کرده ناشی از محتوای کاربون آن است.
کرده باید قابل بریدن باشد و مشاهده سختی،
ثُردی، چربی یا غیرقابل برداش بودن جنس آن از
نشانه‌های نامرغوبی است. کرده‌ای که بکار ذوب
شده باشد، از رگه‌های تاریک موجود در توده آن
قابل شناسایی است و به عنوان یک جنس مرغوب

- مستبدنده،
از نظر علم تیمی، کرده مشتمل از ۸٪ درصد چربی
۱٪ درصد آب و ۲٪ درصد اجزای لبی غیرچرب
است. اجزای اصلی کرده عبارتند از گلسریول و
اسیدهای چرب، حمل و نقل کرده به حوزت سرد
معزوفی کالا

نام کالا	
کره	فارس
Butter	انگلیس
Beurre	فرانسه
Mantequilla	اسپانیا
Butter	آلمانی
۰۴۰۵۱۰۰۰	کد سیستمی نعرفه همراه با نام تکلایور ترکیب الحادیه اروپا
۰۴۰۵۱۰۱۰	گرده مستبدنده شده به حوزت سته‌های کمتر از ۵۰۰ گرم
۰۴۰۵۱۰۲۰	کرده مستبدنده شده به حوزت سیمه‌های بیش از ۵۰۰ گرم تعریفهای مرتبط در قانون صدرات و واردات

توضیف کالا

کرده یک فرآورده لبی غنی است که دلایل مصرف
خواراکی گسترده‌ای در سطح جهان است. فرآوری
کرده پکی از قیمتی ترین و مؤثرترین روش‌های
حمل و نقل خواراکی ترکیبات معدنی تیری نوشیدنی
است. فرآوری کرده نه تنها بر قابلیت نگهداری
ترکیبات معدنی ایسی برای مدت بیشتر می‌افزاید.
بلکه غلظت و غنای چربی‌های موجود در شیر را نیز
در محصول جدید (معنی کرده) افزایش می‌دهد. کرده
از نظر حالت ترمودینامیکی، ترکیب اوپوسیون آب
استفاده از خامه تازه و شیرین انجام می‌شود. خامه
در بازارهای اروپا به صورت یک نمک و نمکزاره
ارائه می‌شود.

وضعیت کرده در بازار ایران

تاریخچه تولید کرده را باید در زمان‌های بسیار دور
جست. فرض غالب بر آن است که تولید کرده به
زمانی باز من گردد که نوع انسان نوشیدن شیر را
آنگار کرده، باید مثال استاندار مبتنی بر مصرف
غذایی کرده در ایران و مصر باستان بینا شده است.

فرآیند تولید کرده به اختصار در مراحل زیر می‌گذرد
- جداسازی خامه از شیر به وسیله گاهشین

گردن آن در شیر و یا «اعمال نیروی جانب مرکز

در دستگاه‌های سانتریفیوژ»

- پاسنوریزاسیون آن در دمای بالای ۹۰

درجه سانتیگراد برای کاهش مناسب آنزیم‌ها و

میکروگانیسم‌ها:

- هم زدن خامه سرد شده در چرخ یا ماشین تولید

کرده؛

- ورز دادن و شکل دهنی به کرده

و یا محمد انجام می‌شود. می‌ایسی حمل و نقل

亨جمد این فرآورده لبی غنی است که دلایل مصرف
نگاهداشت فرآورده از افزایش طرفت حقایق آن.
در مقابل خایا، حمل و نقل محمد این کالا مستلزم
افزایش قابلیت و طرفت سرمایشی مورد نیاز نوشیدنی
طبی زنجیره حمل و نقل است.

در اروپا کرده عموماً از اضافه کردن باکتری اسید

لاکتیک به خامه ترش تولید می‌شود. با استفاده

از خامه ترش به عنوان مواد لولیه، تفکیک خامه و

چرخ پذیری آن در این فرآیند عمل اصلی سریع تر از حالت

استفاده از خامه تازه و شیرین انجام می‌شود. خامه

در بازارهای اروپا به صورت یک نمک و نمکزاره

ارائه می‌شود.

وضعیت کرده در بازار ایران

از تقاضای بازار داخلی با اینکا به واردات تأمین
می‌شود. مبادی واردات کرده به ایران در پنج سال
آخر عبارتند از زلاندو، امارات متحده عربی، هلند،
دانمارک، فنلاند، هند، ایتالیا، فرانسه، روسیه، چین،
تایوان، اوکراین و استرالیا. واردات کرده عمده‌تا به
صورت قالب‌های بزرگ کارخانه‌ای است که

بخشی از آن در داخل ایران در قالب‌های مناسب

خرده‌فروشی مستبدنده شده و پخش دیگر آن به

عنوان خواراک واحدهای صنایع لبی و سایر صنایع

غذایی قرار می‌گیرد. پخش عده کرده مستبدنده

شده به مصرف داخلی رسیده و بخشی از آن پیز به

جدول ۱ - حداکثر مدت نگهداریت گره سرد و متجدد

درجه سانتیگراد	رطوبت نسبی	حداکثر مدت نگهداریت (ماه)
-۱۰	۷۵٪ - ۸۰٪	۱۲ تا ۱۵
-۱۰	۸۰٪ - ۸۵٪	۳
-۱۵	۸۰٪ - ۸۵٪	۶ تا ۹
-۱۸	۸۰٪ - ۸۵٪	۸ تا ۱۲



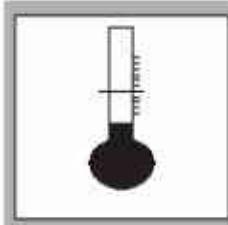
به دور از حرارت (برتو آفتاب) نگاه داشته شود



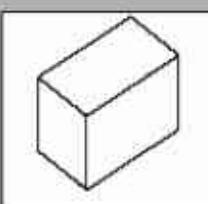
خشک نگه داشته شود

تصویر ۲ - علائم مندرج بر پسته‌بندی در محموله‌های گره

علائم حمل و نقلی



به دور از حرارت (برتو آفتاب) نگاه داشته شود



خشک نگه داشته شود

تصویر ۳ - علائم حمل و نقلی محموله‌های گره

جدول ۲ - کشورهای تولید کننده گره در جهان

لوپا	فنلاند، سوئد، دانمارک، السان، هلند، بلژیک، فرانسه، ایسلند ایسلند، رومانی
آفریقا	-
آسیا	هلوسان
آمریکا	کانادا، ایالات متحده امریکا، ارژانتین
استرالیا	استرالیا، ریلاند

قبلی پذیرش نخواهد بود. حداکثر مدت نگهداریت گره سرد و متجدد به قرار مدرج در جدول (۱) است.

مصارف
گره کالایی است که عمدهاً نصرف غذایی دارد و یک جزوی خوارکی بسیار غنی و مرغوب به تماریم آید.

کشورهای تولید کننده
جدول (۲) نشان دهنده تعدادی از کشورهای تولید کننده گره است ولی در برگردانه کل تولید کنندگان گره در جهان نیست.

پسته‌بندی
پسته‌بندی گره معمولاً در قالب‌های بزرگ با وزن خالص ۲۵ کیلوگرمی (در لفاف کاغذ موم‌اندو) یا در قالب‌های کوچک (لافاچیج شده در کاغذ



تصویر ۱- پسته‌بندی گره در فوبیل هات و اکسیژن لای‌پلی‌پور که از قاسد شدن آن چلوگیری می‌کند. اطلاعات مهم از جمله وزن، فرآیند تولید، محتوای چربی، دمای محل نگهداری، تاریخ اقتصادی معرف و درجه کیفی بر روی کثارة لفاف قالب گره درج شده است. عبارت «Destache Markenbutter» در این تصویر، نشان دهنده پالاترین درجه کیفی این کالا در کشور آلمان است.

وسایط حمل و نقل متداول

در حمل و نقل محموله‌های کره از اکبر و سایل حمل و نقل از جمله کشتی، کامپیون، راه‌آهن و هوایی استفاده می‌شود.

حمل و نقل کالاتیتری

حمل و نقل کالاتیتری این کالا در کالاتیترهای پیچالی انجام می‌شود.

تخلیه و بارگیری

از آنجاکه جنس کره نسبت به خربه و فشار حساس است، در هنگام تخلیه و بارگیری آن باید دقیق و بینایی به کار برد، همچنین لازم است که محموله‌های کره در هنگام تخلیه و بارگیری از منابع رطوبت (از جمله باران و برف) و حرارت محافظت شوند. در حین عملیات تخلیه و بارگیری اکیداً راضی است که دمای کالا در سطح دمای سردسازی محموله فقط شود.

ضریب صفائی

ضریب صفائی کره در مراجع مختلف ۱/۵۰ متر مکعب بر تن (محوله کارته) و ۱/۲۹ متر مکعب بر تن گزارش شده است.

الزامات فضای بارجینی

فضای بارجینی محموله‌های کره باید برد و خشک باشد.

تفکیک و چداسازی

برای تفکیک محموله‌های کره از طناب‌های پلاستیکی، توری‌های حصیری و پوئش‌های کافی استفاده می‌شود.

کره باید قابل بریدن باشد و مشاهده سختی، تردی، جربی و سایر قابل پرس پسوند جنس آن از نشانه‌های نامرغوبی است.



کره گالابی است که عمدتاً مصرف غذایی دارد و سک جربی خوراگی پسمان غنی و مرغوب به شمار می‌آید.

مهارسازی محموله

از آنجا که این کالا نسبت به خربه و فشار فوق العاده حساس است، بسته‌های محموله باید به گونه‌ای مهار شود که از ایجاد خسارت آنها به یکدیگر جلوگیری شود. فضای همان بسته‌ها یا بالاترها باید پر شود تا از ارتعاش یا سکندری خودن افراد پیشگیری شود، برای بارچنی مناسب در واحدهای حمل و نقل از خبره‌سازی کالا، لازم است که اینها بسته‌بندی یا واحد محموله به دقت تعیین شود.

عوامل رسکو و پیشگیری از آن‌های متهم دما تخلیه و بارگیری

از آنجاکه جنس کره نسبت به خربه و فشار حساس است، در هنگام تخلیه و بارگیری آن باید دقیق و بینایی به کار برد، همچنین لازم است

که محموله‌های کره در هنگام حمل و نقل از آن متابع رطوبت (از جمله باران و برف) و حرارت محافظت شوند. در حین عملیات تخلیه و بارگیری اکیداً راضی است که دمای کالا در سطح دمای سردسازی محموله فقط شود.

ضریب صفائی

ضریب صفائی کره در مراجع مختلف ۱/۵۰ متر مکعب بر تن (محوله کارته) و ۱/۲۹ متر مکعب بر تن گزارش شده است.

الزامات فضای بارجینی

فضای بارجینی محموله‌های کره باید برد و خشک باشد.

تفکیک و چداسازی

برای تفکیک محموله‌های کره از طناب‌های پلاستیکی، توری‌های حصیری و پوئش‌های کافی استفاده می‌شود.





جدول ۳ - شرایط دمایی گره متجمد

بازه دمایی	متغیر
۱۸- تا ۱۶- درجه سانتیگراد	دمای محوله و بازه مطلوب تغییرات دمایی

جدول ۴ - شرایط دمایی گره سرد

بازه دمایی	متغیر
۴ درجه بارگیری	دمای بارگیری
۱ تا ۴ درجه سانتیگراد	دمای محوله (بازه مطلوب تغییرات دمایی)

جدول ۵ - رطوبت / نم مجاز در محوله‌های گره

رطوبت / محتوای آب	متغیر
۷۵ تا ۸۰ درصد	رطوبت نسبی
۱۹ تا ۲۴ درصد	محتوای آب
۱۶ درصد	حداکثر محتوای تعادلی آب
۷۵ درصد	

گره عبارت است از: ۱۵ تا ۲۰ گردش هوا در ساعت، بدون تماس با هوای تازه برای اطمینان

حمل و نقل الچمادی گره

انجامد محمولة گره باید به حالت ناگهانی^۱ باشد تا از افت کیفیت در آن جلوگیری شود. در صورت اعمال سریع فرآیند سردسازی، انجماد محتوای آب گره به توالید بلورهای کوچک پنج می‌انجامد که اثر منفی بر کیفیت کالا بر جای نمی‌گذارد. اما اگر کاهش دمای گره به کندی انجماد شود، بلورهای بزرگ پنج در آن تشکیل شده و موجب تردی و تکثیرگی جنس گره خواهد شد.

حمل و نقل سرد گره

دوب گره بین ۲۰ تا ۲۵ درجه سانتیگراد اتفاق می‌افتد، تغییر شکل کالا با عبور از دمای هشت درجه سانتیگراد به بالا، آغاز می‌شود. در صورت سرمایش تدریجی گره، افت کیفیت به صورت تردی و تکثیرگی در دماهای زیر صفر درجه سانتیگراد در کالا قابل مشاهده خواهد بود.

نم و رطوبت

چنانکه تلفیم گره به دلیل فعالیتهای زیستی موجود در آن باید در تراپیت ویژه از نظر نهاده، رطوبت و دما نگاه داشته شود. همچنین کارتون‌های محشی کالا را باید از هر گونه نم (آب دریا، باران و میزانات داخل واحد حمل و نقل) و سطوح بالای رطوبت محافظت کرد. خسارات متأول در محوله‌های گره به قرار زیرند:

- شل شدن و کپکردگی برچسبها و از شکل افتادن آنها
- کپکردگی درون و بیرون کارتون‌ها
- لمشدگی کارتون‌ها در اثر نفوذ نم، سراست نشی و با نایودی کامل بسته‌های هم‌جوار.

نهاده

- لمشدگی کارتون‌ها در اثر نفوذ نم، سراست نشی و با نایودی کامل بسته‌های هم‌جوار.

از سردهنگاری یکنواخت محموله در فضای واحد حمل و نقل، به منظور جلوگیری از هرگونه افزایش محتمل در دمای محموله و پیشگیری از ورود میکروارگانیسم‌های محیطی، هوای تازه از محیط بباید به واحد حمل و نقل وارد شود.

فعالیت زیستی

کره از نظر قابلیت زیستی در رتبه سوم قرار می‌گیرد. این خطر در محموله‌های کره وجود ندارد.

تصادف شدن گازها

حرارت یا بی خودی خودی / خودسوزی این خطر در محموله‌های کره وجود ندارد.

بو

جدول ۶ - بوی محموله گره

کره عذری رقیق و خوشایند دارد. اگر کره در دمای‌های بالا و در تماس با اکسیژن هوا قرار بگیرد، فاسد عی‌شود و بوی تند و ناخوشایندی خواهد یافت.	آثار خاضل
کره نسبت به بوی اخسام واقع در محیط سارح سراس است؛ از این رو نگهداشت آن در گنار ماهی، پسر و هرگز ناتوانی نمی‌شود. همچنین باید حتی امکان از حساقی کره با گوشت و انواع گویه در یک واحد محل و بغل اجتناب کرد. علاوه بر این استفاده از بخته‌هایی که تازه بزیده شده‌اند، در جسم‌های مستحبه‌ای این کالا مجاز نیست.	آثار غارض

آلودگی

جدول ۷ - الودگی محموله گره

گره به دلیل چربی موجود در آن می‌تواند موجب الودگی شود.	الودگی‌کنندگی
گره نسبت به الودگی از محل گرد و غبار و خاک و سایر اجتناس رونقی / چرب حساس است.	الودگی‌شوندگی

سنت / مخاطرات پهداشی

این خطر در محموله‌های کره وجود ندارد.

كسرو و کاست محموله

امکان بروز کسر و کاست محموله از محل دستبرد با تخلیه و بارگیری کالا وجود ندارد.

آفات / بیماری

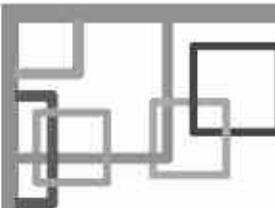
این خطر در محموله‌های کره وجود ندارد.

* خاطرنشان می‌سازد بخش عمدۀ مطالب از متان
مستمر شده اتحادیه یمه آلمان اقتباس شده است.

پیش‌توانی:

۱- مدلول سلطنجی در صنعت حمل و نقل عبارت است از مساحت مستطبایی به ابعاد 400×400 میلی‌متر مریع. این مدلول به عنوان ابعاد اجرای فتش صنعت حمل و نقل مالند پسته‌ها، واحدهای حمل و نقل، یالتهای و وسایط نقلیه جهت ایجاد سازگاری عملیاتی در صنعت حمل و نقل است.

2- Flash



انجام مجموعه گره باید به صورت ناگهانی یافشند تا از افت گیفیت در آن جلوگیری شود.

برای حمل و نقل محموله‌های گره از اکثر وسائل حمل و نقل از جمله کشتی، کامیون، راه‌آهن و هواپیما استفاده می‌شود.



دو به دریا و پشت به دریا

شکل ناخودآگاه حفظ گردهاد و حتی خصلت‌های شناخته شده قومی را در رفتارهای اجتماعی شان دارند. اینها جدا از اشاره به هویت و پیوند فرهنگی و اجتماعی جمی نشان از حرکت و انتقام فرهنگ ایرانی بر امواج است. امواج همچنان که می‌روند بساز می‌گردند. از این رو فرهنگ ایرانی و دریایی آن نه تنها فرستاده و داده است بلکه خصلت‌های و رفتارهای را گرفته است. سواحل ایران همواره مورد توجه ملت‌ها و کشورهای دیگر بوده است. به ویژه در جوزه خلیج فارس که شاهد حضور انگلیسی‌ها اسپانیایی‌ها برتغالی‌ها هلندی‌ها هندی‌ها و ... بوده‌ایم که با خود میراث‌های اورده‌اند یا ساخته‌اند که چون به جوشه ایرانی وارد شده و تلفیق شده‌اند به بخشی از گنجینه پیار فرهنگ و میراث ایرانی تبدیل شده‌اند. برای مصدق این موضوع کافی است نگاهی به مجموعه میراث‌های ملایی و غیرملایی چون واژگان موجود در مناطقی چون هرمز، قشم، بندرعباس، بندرلنگه و بوشهر داشته باشیم. بخشی دیگر از حضور دریا در فرهنگ و میراث فرهنگی ایرانی مربوط به حضور دریا در باورهای ایرانی می‌شود. دریایی که به مثلثه یک دنیای پر از زمزمه و دلز در جوب ایران پذاشته می‌شود و حتی موجوداتی چون برای آن منصور هستند. این بارها حتی بایی جلوه‌های ملموس دریا چون آب دریا که محترم شمرده می‌شود وجود دارد. با قصه‌های پریان دریایی که به تخلخلات ساحل‌نشینان وارد شده است، بارور به ارزشمندی و یا ویدیکی‌های بادهایی که از سوی دریا می‌آیند و بر زندگی و روحیه مردمان ساحل- نشین تأثیر می‌گذارند و با نام زار با اهل هوا خوانده می‌شوند نشان از تأثیر شکر فرهنگی و اجتماعی است که از زمرة میراث‌های ثقافتی داشته‌می‌شود. همه اینها نشان از اهمیتی است که دریا در زندگی و نگرش ساحل‌نشینان به ویژه در جوب ایران وجود دارد. اما باید به این اشاره گرد که زندگی در مظری در جوب ایران رو به دریاست چنان که جوییان زندگی خود را در ارتباط با دریا تعریف می‌کنند و به همین دلیل همواره در تعامل با آن بوده‌اند و حتی ناآرامی‌ها و ناهمهایی‌های دریا را دیگر گوئه تعبیر کرده‌اند اما زندگی در شمال ایران پشت به دریاست و دریا به اندیشه جوب ایران حضور و تعلی متنوع در باورها، سنت‌ها و تraditions هر دم دارد البته این به معنای ندیدن کلی نیست بلکه باید گفت پیشتر به دلیل تعامل افراد از با جنگل و کوه است. اما هر دو ایرانی است و تأثیر خود را بر فرهنگ داخلی ایران وارد کرده‌اند و توسعه داده‌اند. این هم از خصلت‌های ایرانی است که هر گوشه روانی از یک موضوع دارد.

منبع: روزنامه اعتماد
نویسنده: رضا دیبری نژاد

چوبه شمال ایران مشاغل غیردریایی فرآوری‌زند اما به تابع میثت مرتبه با دریا، جیات فرهنگی و اجتماعی این مناطق هم از دریا متاثر شده است و باعث ایجاد احتمالاتی در زبان بومی شده که اینک قابل تغییر از گویش‌های بومی نیست. خلیج فارس برای جوییان ایران دروازه‌ای چهت تأثیرات متاثر از جنبه‌های خفرآبادی و طبیعی است که به اراده ادمی نیست. اما بر تبیه سکوت و زندگانی ایرانیان ساحل‌نشین اثر گذاشته است. اما آنچه حضور دریا در زندگی ایرانیان، قدرتمند و اندیگناری می‌سازد این اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی دریا بر زندگی ادمی است. ایران را لزو سو دریا در بر گرفته است: لزیک سو خلیج فارس و دریای عمان که در جوب این جوزه قرار گرفته‌اند و از سوی دیگر دریای مازندران که در شمال واقع شده است. این دو هم‌جواری تأثیرات مخلفی دارند و بخشی از هم‌جوار خود و به تبع آن بر کل ایران داشته‌اند و بخشی از این تأثیرات متاثر از جنبه‌های خفرآبادی و طبیعی است که به اراده ادمی نیست. اما بر تبیه سکوت و زندگانی ایرانیان ساحل‌نشین اثر گذاشته است. اما آنچه حضور دریا در زندگی ایرانیان، قدرتمند و اندیگناری می‌سازد این اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی دریا بر زندگی ادمی است. در جوب ایران تا حدی پیوند و تعامل ویژه‌ای از سوی همسایگان دریا با خود دریا هستند. بخش عمده‌ای از میثت این ساحل‌نشینان به حلو مستقیم و غیرمستقیم از سوی ریویات به گویایی که دریا منبع حیات اقتصادی اینان را تشکیل می‌دهد. این منبع اقتصادی و گسترش آن باعث ایجاد مشاغل متعدد شده است که از نوع صنعتی تالیف‌سازی و حتی تجارت را شامل می‌شود. اول این صید که سنت‌های اندیعی ایرانیان داشته‌اند می‌شود همچون صید گرگور (نوعی وسیله نیم‌گشتوار حبید در سواحل چوبی) تا صیدگاه سنتی می‌شود (صیدگاه اندیعی که در سواحل ایجاد شده و بر اساس جزوی امروز دریا کار می‌کند) که منحصر به فرد است و از زمرة میراث‌های غیرملایی به حساب می‌آیند همیش تجربه حیانی را می‌توان در شمال ایران هم مشاهده کرد که البته شوه و تمايزهای خاص خود را دارد اما در قیام منطقه‌ای به لذاره جوب ایرانیانی که اینک در زنگلار، تلزاریا و کومور وجود دارند و پس از سال‌ها هنوز با عوalon در خله جوب می‌توان ایران فراگیر نیست چنانکه در خله جوب می‌توان مشاغل دریا را مشاغل عمده و اول داشته اما در



علل تاریخی ضعف نوآوری در ایران: خرد سنتیزی و مبارزه با دگر اندیشی

بر علیه حاکم.
 ۳-الف) تغییرات تحمل شده: این نوع تغییرات معمولاً از سه حیلیق اعمال می‌شود:
 ۱) توسط حاکم: در این وضع حاکم اعمال اقتصادی، سیاسی و فکری خود را به مردم تحمل می‌کرد و چون تقریباً در اغلب موارد حاکم مستقل از مردم بود تباری نمی‌دید متفاق مردم را تأمین کند و سعی در تأمین منافع خود داشت که به ضرر مردم تمام می‌شد.

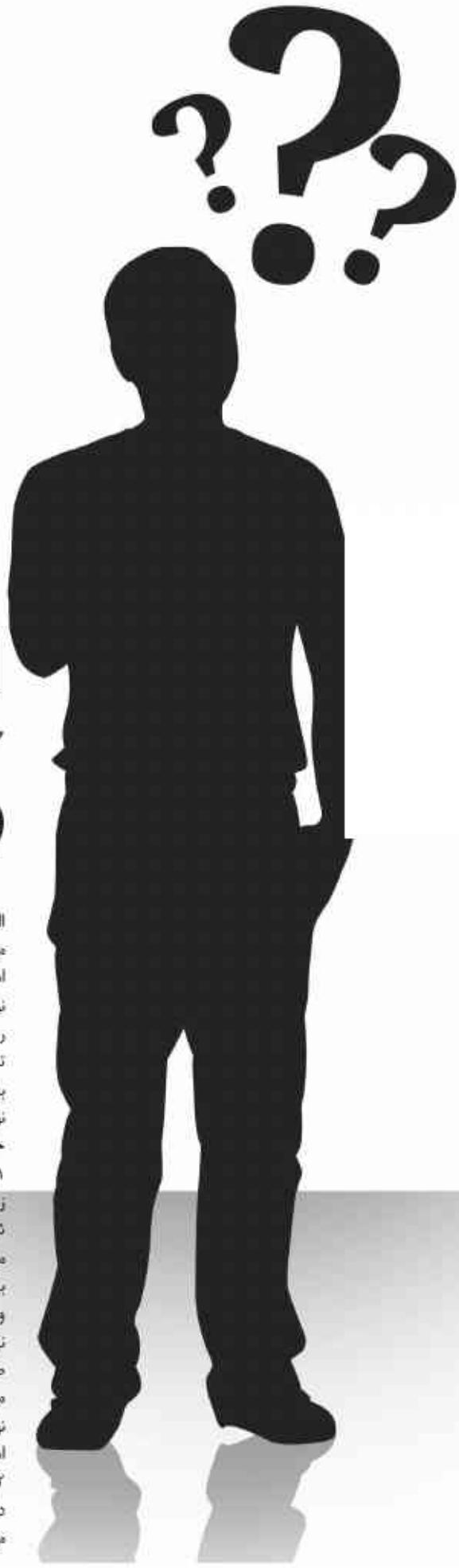
۲) توسط شورش قبله‌ای علیه حاکم: وقتی قبیله یا قبایلی برای کسب قدرت بر علیه حاکم شورش می‌گردند، جنگ باعث از بین رقت زیرساخت‌ها و می‌لوز، رونق اقتصادی و از همه مهم‌تر امنیت می‌شود.
 ۳) جنگ از خارج تحمل شده: این مورد ته تنها از معایب مورد دوم به حساب می‌آید، بلکه می‌توان به آن تحقیر و شکسته شدن غرور ملی را دید اضافه کرد.
 ۴-سه دلیل بالانه تهنا مردم را با مشکلات درگیر قرار گذشته می‌کرد. بلکه مخالفان و اندیشمندانی که برخلاف جهت جیان فکری جامعه حرکت می‌کردند جنان درگیر تغییرات ناگهانی می‌شوند که فرضت نمی‌کردند برای تغییرات آرمان گرایانه خود وقت بگذرانند.

۵-ب) انقلاب و تغوش علیه حاکم: چون مردم

السکور در کتاب مشهور خود «اینده و تاریخ» می‌گوید: «تفسیر عصر اساسی و قومی ختن تاریخ است» حال مدیران نیز برای اینکه بتوانند یک تیم نوآور قادرمند تشکیل بدهند، بهتر است اول عالی ریشه‌ای ضعف تیم خلاق خود را تشخیص دهند تا بهتر بتوانند در مسیر بهبود آن مانور بیشتری بدهند. در این مقاله به ذکر سه مورد اساسی ضعف نوآوری در تاریخ می‌پردازم:

حوادت تاریخی

۱- با توجه به اینکه ایران در قسمی از جغرافیای زمین فلک گرفته که شرق را به غرب و غرب را به ترق وصل می‌کند؛ بنابراین در بسیاری از مواقع در مرکز حوادت تاریخی قرار داشته است. این موضوع باعث شده است سازمان‌دهی و بیان همیشگی وجود نداشته باشد، در بیشتر موارد، تغییرات جدید نیز با تلاش و تحرک در جهت انتظامی با عواملی صورت می‌گرفت که اغلب به خود مردم نام می‌شود؛ بنابراین مردم ایران جندها دل خوشی از نوآوری ندارند و چون ذات نوآوری با تغییر همراه است این دیدگاه به نوآوری نیز سراست کرده است.
 ۲- اگر مایخواهیم تغییرات را که در ایران دخ داده است بررسی کیم، با دو نوع بدخورد رویه‌رویی شویم: تغییرات تحمل شده، و انقلاب و تغوش



پاشند و باید دولت پرای این موارد سرمایه‌گذاری می‌کرد. این مسائل به نوبه خود باعث واپسگی کشاورزی به دولت می‌شد. با توجه به این موضوع که نیازهای اولیه مردم از کشاورزی تأمین می‌شد به طور اتوماتیک کل جامعه به دولت وابسته می‌شدند.

۹- در ایران اقتصاد به طور کامل به حاکم وابسته بود. حاکم نیز مطمئناً به موجب غربیه خویش در مقابل تعییرات مقاومت می‌کرد. این موضوع تنها در ایران مطرح نیست بلکه می‌توان در کل استبداد شرقی مشاهده کرد. به عنوان مثال: «برآنوری چین نه تنها از رشد علوم جلوگیری کرد بلکه زمانی تجارت چین که می‌رفت حتی پیش از خوب ابعاد جهانی پیدا کند از توں رشد اقتصادی و مقویت رو و به وشد بازارگانان از ساخت کشتی‌های اقیانوس ییما مانعت کرد».

۱۰- در اروپا قدرت در دست حکومت خلاصه نشده بود، نوعی پراکنده‌گی ثروت و قدرت وجود داشت. در آن علاوه بر پادشاه، اشرافزادگان، باب، پارلمان و فوادالله‌ها نیز دارای قدرت بودند. اگر کسی به دنبال نوآوری و طرح ایده جدید بود که مانع قدرتی را تحت تأثیر قرار می‌داد می‌توانست تحت حساب یکی از قدرت‌های فوق عقاید خود را مطرح کند. به عنوان مثال مارتن لوثر و طرفدارانش در اصلاحات مذهبی خود توانستند تحت حمایت امپراتور آلمان نظرات خود را مطرح سازند. هر چند این مطلب عليه کلیسا بود، مکابولی به دو نوع پادشاهی قائل است که یکی سلطنت عثمانی ایکه تسباهت سیاسی به سلطنت ایران داشت) و دیگری را پادشاهی فرانسه: «در حالی که پیرامون پادشاه قرانه را اشرافی گرفته‌اند که تبار کهن دارند و رعایتشان ایشان را مناسب و به آنها مهر می‌ورزند و هریک از آنها جاه و دستگاهی دارد که تا سه نمی‌تواند از ایشان واستاند، منکر خود را به خطر بیندازد، در سلطنت عثمانی فقط یک تن فرمادروایی می‌کند و دیگران همه بندگان او بند». ۱۱- این گونه اقتدار که مردم را در حصار قدرت خود قرار می‌دهد، باعث می‌شود که تغیر مردم محدود بشود و سربوست خود را معمولی به لارده حاکم بینند و همین موضوع نوعی جبرگیری را سبب می‌شود که مردم برای تغیر و نوآوری تلاش چندانی نکنند و خود را تسلیم می‌نمودند. این طرز تفکر سایه‌های فکری سرمایه‌گذاری خاص است که این نویش تضاد کامل دارد. چون مردم در این نوع پیش فقط به دنبال کسب مایحتاج اولیه خود هستند و چندان دغدغی به پس انداز و ابانت سرمایه ندارند. هولنگد از یک باغدار تحصیلکرده آلمان در زمان بعد از اصلاحات ارضی محمد رضا شاه نقل می‌کند که درباره دهقانان گفته بود: «آنها فقط خود را نگهداری هستند. این هیجه‌ها بالآخر از آن است که مردم قدرت مالی حفر و نگهداری آن را داشته

ایران به خاطر تعییرات قبلی به تشدت محافظه کار می‌شدند. بنابراین برای اینکه مردم به تعییرات و نوآوری تن بدهند، فشارها را باید متحمل می‌شدند. همچنین برای تعییرات ایندتوژوی نوآور تجدیدگر ایانه نیاز بود که سازگار با خواست مردم باشد. اگر انقلاب مشروطه را یکی از مهمترین رخدادهای تاریخ ایران در نظر بگیریم، متوجه می‌شویم مملکت چنان دچار بی‌نظمی و الفول شده بود که در این خصوص وزیر مختار بربنایان می‌گوید: «الوضع و احوال ولایات بسیار آشته و نظممن است و دسته‌هایی از انتشار تشکیل شده که آزادیه در گوشه و کنار کشور راهبردی می‌کند. مقامات مرکزی از تأمین نیروی نظامی، تسليحات و بول مورد نیاز حکام ولایات باید بازگردانی نظم، حتی نوعی نظم صوری، کاملاً ناتواند».

۶- ریگموند فروید معتقد است: «وقتی علاقه و تسوق زیادی به چیزی داریم، هنگامی که در آن مورد پیاس و نالمیدی رویدرو می‌شویم، حس نفرت، جایگزین علاقه می‌شود»، به همین دلیل است که بعد از انقلاب مشروطه کناره‌گیری و ناهمدی روشنگران چنان عمیق بود که تا نیمه‌های شده بیستم هم به فکر نوشن تاریخ انقلاب نیافتند.

سیوه تولید آسیابی

۷- سیوه تولید آسیابی را برای اولین بار مارکس و انگلیس مطرح کردند، هر چند که زمینه‌های این تفکر از چند سده پیش وجود داشت. دکتر داریوش رحمانیان نظر مارکس را این گونه شرح می‌دهد: «از نظر مارکس، سادگی نظام تولید جوامع روسیانی آسیابی کلید فهم و کود و پکتوانی تاریخ آسیا و بایداری استبداد شرقی را به دست می‌دهد که زمینه و امکان جدایی کشاورزی و صنایع دستی را از هم می‌گیرد و در نتیجه همان رشد تجارت، تکامل و توسعه ایزار تولید و تقسیم کار و تولید کالایی می‌شود، از سوی دیگر همین پراکنده‌گی، این جوامع را در برابر قدرت مرکزی ناتوان و بی دفاع می‌سازد و موجب استعمار شدید می‌شود. یخش عمدۀ بازار تولید توسعه دولت قبضه می‌شود و در مجموع این عوامل باعث می‌شوند که شوه آسیابی اقتصاد در حد طبیعی و منکری به تولید کشاورزی و غیرکالایی بماند».

۸- همچنین با توجه به این مطلب ایران برخلاف کشورهای اروپایی که باران در آنجا به وفور می‌باشد، مطبقه‌ای خشک و کم‌آب است و برای تهیه آب باید از قنات‌ها استفاده کنند و با حفر نوول در زیرزمین، آبی را که در کوههایها و مناطق مرتفع و در دل زمین بود به مناطق پایین تر منتقل کنند. این قنات‌ها هم به خاطر عمق زیاد و طول قراؤان نیازمند هزینه سیاری برای حفاری و نگهداری هستند. این هیجه‌ها بالآخر از آن است که مردم قدرت مالی حفر و نگهداری آن را داشته

با توجه به اینکه ایران در قسمی از جغرافیای زمین فوار گرفته که شرق را به غرب و غرب را به شرق وصل می‌کند؛ بنابراین در پیشگیری از موقع در مرکز حوادث تاریخی فوار داشته است.



در ایران اقتصاد به طور کامل به حاکم وابسته بود. حاکم نیز مطمئناً به موجب غربیه خویش در مقابل تعییرات مقاومت می‌کرد. این موضوع تنها در ایران مطرح نیست بلکه می‌توان در کل استبداد شرقی مشاهده کرد.



«نتنهی فی شوند».
۱۶- در اروپا نیز ۴۸۵ سال بعد از قوت امام محمد غزالی، رهه دکارت پدر فلسفه و تفکر جدید به دنیا آمد. دکارت که یک مسیحی کاتولیک بود تفکر انتقادی و تکاکانه وا پایه‌گذاری کرد و این جمله را تجار خود قرار داد: «من اندیشم پس هستم» یعنی ارزش وجودی خود را در اندیشه‌پند می‌دید و انسان بدون تفکر را قادر موجودیت می‌دانست. دکارت که بر خلاف غالی از تأثیرات بنیان گذاری نحوه اندیشه‌پند خود آگاه بود من گوید: «الميد دارم ایندگان به نیکی درباره‌ام داوری کنم، نه فقط بر اساس آنچه توضیح داده‌ام بلکه بر اساس آنچه عمداً کار گذاشتم تا لذت کشf را به دیگران نیز بچشان».

۱۷- نحوه تفکر غالی چنان در ایران ریشه دواند که حتی توکر ایان مشروطه که اغلب از میان گروه‌های روتسبگران، تحصیلکرده‌های اروپا، نمایندگان سیاسی بازدگانی اروپا بودند وقتی خواستند برای انقلاب خود قانون وضع کنند بدون کوچکترین توازنی و خلاقوی قوانین کشورهای بلژیک و فرانسه را عینتاً روتسبویسی کردند و فقط کسی قولان را با تظریقها تطبیق دادند تاریخ است روحانیون و مردم را به دست آورند. در صورتی که نتایج اقتصادی، فرهنگی، جغرافیایی، سیاسی و ... کشورهای فوق کاملاً با ایران فرق می‌کرد و لی متاسفانه فرهنگ جدید صداله تقابیدی کار خود را کرده بود و باعث شکست مشروطه شد.

متعو: روزنامه دیایی اقتصاد
لوبسته: سعید بهاری گیرجو

رسیدند و همچنین کتاب‌های فراوانی را در این زمینه‌ها به آتش کشیدند. کار بسازه با تعقل و خلاقیت در زمانی اوج گرفت که خواجه نظام الملک وزیر مشهور عزت‌بیان نظامیه‌هایی تأسیس و در سراسر ایران گسترش داد. این نظامیه‌ها برای تربیت عالمانی طراحی شده بودند که بتوانند به مقابله با فرقه‌های مختلف از جمله معتزه و اسماعیلیان بپردازند. تحصیلکرده‌های نظامیه‌ها به مقامات بالای سیاسی می‌رسیدند و از روش فراوانی می‌پالستند و به این دلیل کم ارزش دروس فقهی و دینی جای علمی محضون ریاضیات، نجوم، فلسفه، یزشکی و ... را گرفت، ولی مهندسی‌ترین و کارآلاترین ضریبه را به خردگاری ابوحامد محمد غالی وارد ساخت، او که به خاطر هوش بالایش به سرعت مدارج ترقی را طی کرد و در رأس امور قرار گرفت، تبروی به مطالعه دقیق کتب فلسفی کرد و بعد «تیافت الفلاسفه» را نوشت و با استفاده از نظمیه‌ها به سرعت تفکر خود را گسترش داد.

حتی غزالی به این موضوع هم اکتفا نکرد. علوم ریاضیات و اینزی جایز نداشت، او معتقد است: «... اگر جیزی سودی تنها و زبان‌های سپیار دارد جایز نیست برای اینکه منفعت خود را به زبان‌های بزرگ دچار کرد چنانکه تراب لاتک در تعامل مراج و تقویت طبع و دماغ و قمار در تشخیص خاطر مؤثر است و با این حال هر دو حرامند و حتی مداموت در بازی تقطیری با آنکه ذهن را نیز مندن می‌سازد منع و محظوظ است و همچنین است نظر در علم اقلیدس و الجسطی و داقائق حساب و هندسه و ریاضت در آنها که خاطر را تشخیص نفسم را نیز مند می‌کند و با این حال به فساد نفشن سرکوب شود تا از یک عقیده پیروی شود. جلوی ناآوری گرفته خواهد شد. دائم شیرات در مورد نقش سرکوب تفکر می‌نویسد: «اگر نیوتن در آن زمان در ایتالیا زندگی می‌کرد کارهایش ممنوع می‌شد، مثل گالیله به زندان می‌افتد یا حتی سرنوشتی بدتر در تنظارش بود».

۱۳- ایرانی‌ها در دوره عباسیان سرآمد در علوم گوناگون بودند که از آن به عنوان غصر درخشنان ایران یاد می‌کنند، در این زمان بود که متغیرین تسبیع، محترمه، بهودیان، مسیحیان، زرتشتیان و حتی دهربان (ماهی‌بالست‌ها) از آنده عقاید خود را بیان می‌کردند، زمانی این درخشنش رو به اتحاطاً گذاشت که متوكل، نهمین خلیفه عباسی در سال (۸۴۷ م.) به قدرت رسید و مدت ۱۴ سال تا سال (۸۶۱ م.) حکومت کرد. وی تبروی به سرکوب گستردۀ تبعیان و فرقه مترله کرد که دوره طالبی اسلام رو به اقول نهاد، مسعودی مورخ اهل سنت در «هرچو الذهب» می‌آورد که: «چون خلافت به متوكل رسید امیر به ترک نظر و مبالغه در جدل و تبرک اعتقاداتی که در ایام مختارم و واقع بر آن بودند کرد و هر دم را به تسلیم و تقلید فرمان داد و شیوخ محدثین (علمای اهل سنت) را به تحدیث و اطهار سنت و جماعت خواند (او) که مول عظیمی نسبت به اهل سنت و حدیث داشت، مخالفت را با اهل نظر آغاز کرد، متوكل با عقیده مامون و مختارم و ائمه مخالفت کرد و جلال و مناظره در ارا را منع ساخت و هر که رایه این کار دست زد مجازات نمود و امر به تقلید داد و روایت حدیث را آشکار کرد».

۱۴- حملات به گروه‌های دگراندیش دینی و فلسفه خلاصه نشده بود و بخی از منحصرین تمام علوم ریاضی، طبیعی، الای، حل، نجوم، موسیقی و ... را مورد اعتراض قرار می‌دادند و هر کس را که به آن علوم توجهی داشت زندیق و ملحد می‌دانستند.

۱۵- در ایران نیز خردسیری و مبارزه با دگراندیشی در زمان سلطان محمود غزنوی که تابع بغداد بود اتفاق افتاد، او به گونه‌ای شدید به عقل سنتیزی پرداخت و سعی در نابود کردن اسماعیلیه، مختارم، زرتشتیان، فلاسفه و ... داشت، که در این زمینه افراد زیادی به اتهام دگراندیشی به قتل

را به آنها داد. یکصد سال طول می‌کشد تا نحوه استفاده از زمین را باد بگیرند».

نحوه تفکر در جامعه ایران

۱۲- ناآوری از تداخل ایده‌ها و نظرات گوناگون پدیده اید که با الهام گرفتن از موضوعات مختلف طرحی جدید ارائه می‌شود و اغلب مخترعین و افراد خلاق نه تنها در علوم خود توازن بودند، بلکه در علوم انسانی نیز نظراتی خلاق داشتند، تاریخ نظرکاریش تبدیل نیارمند جامعه‌ای بار است که هر کسی بتوازن در زمینه‌هایی که به ضرر جامعه نیست از آنده اظهار نظر کند. اگر عقیده‌های سرکوب شود تا از یک عقیده پیروی شود، جلوی ناآوری گرفته خواهد شد. دائم شیرات در مورد نقش سرکوب تفکر می‌نویسد: «اگر نیوتن در آن زمان در ایتالیا زندگی می‌کرد کارهایش ممنوع می‌شد، مثل گالیله به زندان می‌افتد یا حتی سرنوشتی بدتر در تنظارش بود».

۱۳- ایرانی‌ها در دوره عباسیان سرآمد در علوم گوناگون بودند که از آن به عنوان غصر درخشنان ایران یاد می‌کنند، در این زمان بود که متغیرین تسبیع، محترمه، بهودیان، مسیحیان، زرتشتیان و حتی دهربان (ماهی‌بالست‌ها) از آنده عقاید خود را بیان می‌کردند، زمانی این درخشنش رو به اتحاطاً گذاشت که متوكل، نهمین خلیفه عباسی در سال (۸۴۷ م.) به قدرت رسید و مدت ۱۴ سال تا سال (۸۶۱ م.) حکومت کرد. وی تبروی به سرکوب گستردۀ تبعیان و فرقه مترله کرد که دوره طالبی اسلام رو به اقول نهاد، مسعودی مورخ اهل سنت در «هرچو الذهب» می‌آورد که: «چون خلافت به متوكل رسید امیر به ترک نظر و مبالغه در جدل و تبرک اعتقاداتی که در ایام مختارم و واقع بر آن بودند کرد و هر دم را به تسلیم و تقلید فرمان داد و شیوخ محدثین (علمای اهل سنت) را به تحدیث و اطهار سنت و جماعت خواند (او) که مول عظیمی نسبت به اهل سنت و حدیث داشت، مخالفت را با اهل نظر آغاز کرد، متوكل با عقیده مامون و مختارم و ائمه مخالفت کرد و جلال و مناظره در ارا را منع ساخت و هر که رایه این کار دست زد مجازات نمود و امر به تقلید داد و روایت حدیث را آشکار کرد».



نقد خواندنی درباره واگان فرهنگستان فارسی: وروجکمان از مانک بروگشت!

..ناگهان استاد با عصبانیت وارد شد و داد زد در خارجه روابط استاد و دانشگاه از احترافی متفاصل و سازمند (۱۸) برخوردار است؛ آن وقت اینها برای پرداخت پیوهنه (۱۹) و آموزانه (۲۰) من جلویم جوهرگین (۲۱) می‌گذارند که لذتست بزتم. در خارج استاد را با جان پاس (۲۲) هم‌سانه‌بود (۲۳) هم‌زی (۲۴) می‌کنند و اینجا تماویس (۲۵) دستور می‌دهد که امتحانات باید آزمونهای (۲۶) باند نه تشریحی ... در خارجه حمام کاتانه (۲۷) بزرگ و چوب قفس (۲۸) شده ما آبرزن (۲۹) دارد و اینجا سراجه‌ای (۳۰) به من داده‌اند که حتی آب‌شویله‌اش (۳۱) هم کلارنسی کند، تنها همیز (۳۲) آشیزخانه ما به اندازه سراجه قربته (۳۳) تسدۀ اینجاست، تاؤن (۳۴) و تدبیر (۳۵) و هوابر (۳۶) و هیمه‌بوز (۳۷) نوی مرتسان بخورد، حتی گازکشی ندارد و من باید (۳۸) در عمل نکرد. من هم آم سالمی نیستم که پیلاهه شوم و خودم در را باز کنم، به خاطر همین وقتی رسیدم که سالان پر بود و به ناجا در راهه از طریق دور سخنی (۳۹) از مباحث بدهه بردم، بعد از جلسه می‌خواستم استاد سخنان را ببینم. خود حفیر هم که خالق این آثر بدیع ادبی (۴۰) هستم وقتی حتی برای بار دهم می‌خواهم آن را بخواهم مجبورم نشانه‌گیر ماؤس (بینخنیده موش) را دوی کلمه‌های عجیب و غریب نگه دارم نامنای آن روی صفحه و البته از دریچه غیب به تماش درآید و اگر موش و ازهان کمک نکرد به پاورقی رجوع می‌کنم که معانی قدیمی این واژه‌ها را در ک کنم «دیبورز در دانشگاه بک قراهمایی (۴۱) در زمینه (۴۲) ورزش مشتزنی (۴۳) برگزار شده زورآفرایی (۴۴) و ورزش مشتزنی (۴۵) سازمان تربیت ورزشی بود. من هم که رانبه‌گیر (۴۶) در همین دانشگاه هستم، تصمیم گرفتم شرکت کنم، موقع خروج از توقیفگاه (۴۷) متزل، دور فرمان

زودبزود استوانک (۳۸) بگیم و با اجاقکی (۳۹)
گرم بشوم که بندور (۴۰) هم ندارد.

استاد عصبانی ما اوایر (۴۱) را فشار داد و به کارور

(۴۲) دستور داد که یک تاکسی خبر کنند و آن وقت

با عجله وفت سرخ پروتیجا (۴۳) و یک پروتدان

(۴۴) درآورد و برگهای برداشت، او همین طور داد

می‌زد که این کارنامک (۴۵) من است؛ باید بدانند

من کی هستم، باید بدانند با کی طرف هستند،

باید به ایشان زنگاره (۴۶) بدhem که هرگز در

پیراپنهدهای (۴۷) من ندارو دیشان نخواهم گنجید،

من جایی را که مستخدم از مکان (۴۸) برام

روخته بود نخورد و بواتکی از کوشک زدم بیرون،

برای رقت به طبقه همکف و خروج از ساختمان

نمی‌خواستم سوار بالا بر بشوم جون من ترسیدم فقط

بالا ببرد، خوچخانه چون مامور راهروها بود که

مخالفت کند سوار آسان بر قلم، پایین آمد و به

طرف چاریگ (۴۹) کشاورز راه افتادم، بالایه گر (۵۰)

برای آرایه (۵۱) نورخان (۵۲) متبل قرار داشتم،

او روی یک تخته ترین شده با پوش برگ (۵۳)،

نمونک (۵۴) زیبایی طراحی گرده بود که از

احنایی هانند چینی جا (۵۵)، نورتاب (۵۶)، دیوارک

(۵۷)، پردیته (۵۸)، آبزی دان (۵۹)، گلشن (۶۰)،

پرداوب (۶۱)، فراتاب (۶۲) و هرگایی آکنده شده

(۶۳) نشکلی می‌شد، این عالی جای روح اجناس

هم بهادنا (۶۴) نصب نکرده بود و همه قیمت‌ها را

شناهی اعلام می‌کرد و جون من به گرانی اجناس

اعتراض کردم گفت: اینها مال من نیست: من

می‌فروشم و در حداکنه (۶۵) معینی برمی‌لارم،

در راه برگشت، بلوی مکرمه زنگ زد و خیر داد که

وروچگان از مانک (۶۶) برگشته و اصرار دارد که

برای جشن تولدش یک دستگاه پخش همراه (۶۷)

چندآوایی (۶۸) به انتقام حباب (۶۹) و دوغوتی

(۷۰) بخریم ... به شدت عصبانی شده بودم، داشتم

در ذهنی هزینه‌های این ماه را سیاهه (۷۱) می‌کردم

و اقلام بزرگ را با یکانه (۷۲) علامت می‌گذاشتم،

باد مأمور قرلت شمارگ (۷۳) برق افتادم که اول

صیبحی با او دعایم شده بود، باد استاد و عصبانیت

اصروش افتادم، باد همه پدیده‌ها افتاده بودم که

ناگاه به پاس گان (۷۴) وسط خیابان برخورد کردم

... با سری خوبین منتظر پاسان بودم و در همین

حال داشتم فکر می‌کردم که در زبان فارسی جدید

به گروکی پلیس چه می‌گویند ...»

به نظر می‌رسد تعامل انسان‌ها با یکدیگر موجب

ارتباط زبان‌ها و به طور طبیعی تعامل و ازهدها

می‌شود، بنابراین جذبیتی است هر ملت و کشوری

که در روابط فرهنگی، اجتماعی و اقتصادی با

ملتها دیگر، صادرات فرهنگی، علمی و صنعتی

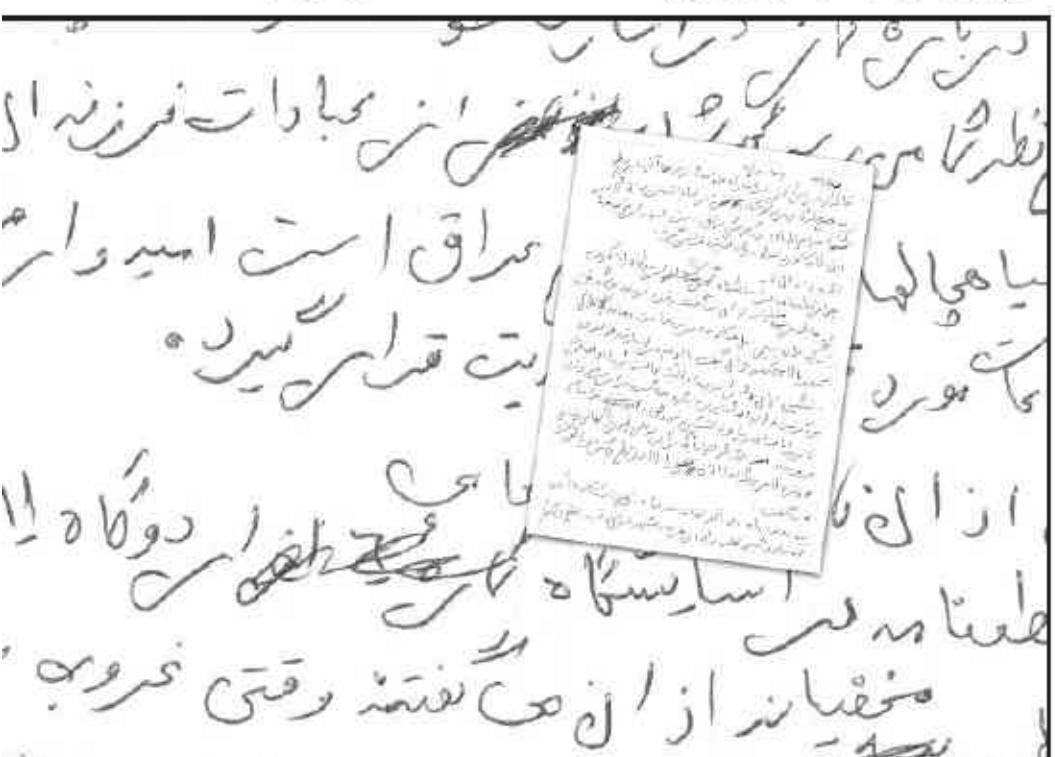
بیشتری داشته باشد، به طور طبیعی صادرات زبانی

و واژگانی بسته‌ی هم خواهد داشت، با این مقدمه

باید گفت بسیاری از این کلمات با پیش زمینه‌های

فرهنگی و تکنولوژیکی (بیخشید فناورانه) استفاده

که تسامی تواید تنها به عنوان یک حلزونی آن
لگاه کنید، زیرا من دنبال انتقاد به کار دولتی
فرهنگ‌ها می‌باشم در فرهنگستان ادب و زبان فارسی
نیستم و خدمات آنان را نیز پاس می‌دارم، انتقاد
نمی‌توان از زیبایی و درستی بسیاری از این
معادل سازی‌ها گذشت، اما همان طور که نمی‌توان
از زیبایی و درستی آنها گذشت، نمی‌توان نسبت به
ایرادهایی که به بسیاری دیگر از این معادل سازی‌ها
وارد است، نیز می‌تفاوت بود،
۱- کنفرانس، ۲- دوینگ، ۳- بوکس، ۴- بورسیه،
۵- پارکینگ، ۶- ریموت کنترل، ۷- ویدیو
کنفرانس، ۸- پاویون - محل استقرار میهمانان
رسمی، ۹- آسانسور ویژه حمل افراد، ۱۰- ویلچر،
۱۱- آسانسور ویژه حمل بار، ۱۲- بروت سور،
۱۳- فریزر، ۱۴- تکسیسین، ۱۵- فیلت، ۱۶- کاور،
۱۷- والمر - چراغ هشداردهنده، ۱۸- ارگانیزه،
۱۹- حق التحقیق، ۲۰- حق التدرس، ۲۱- استامپ،
۲۲- پادیگاره - محافظ، ۲۳- اونیفورم، ۲۴- اسکورت،
۲۵- اندیکاتورنویس، ۲۶- نت - پریش چند
گزینه‌ای، ۲۷- آپارتمان، ۲۸- پارکت، ۲۹- سیفون
- قلاقن تاک، ۳۰- سوت، ۳۱- سیفون،
۳۲- ساید بای ساید، ۳۳- موکت، ۳۴- اجاق گار،
۳۵- ماکرووبو، ۳۶- هود، ۳۷- شومینه، ۳۸- کپسول
گاز، ۳۹- هیبت، ۴۰- فروگوکول، ۴۱- ایفون،
۴۲- اینتیور، ۴۳- فابل، ۴۴- زونک، ۴۵- رزومه،
۴۶- التیماتوم، ۴۷- کادر - جارچوب، ۴۸- فلاسک،
۴۹- بلوار، ۵۰- دکوراتور، ۵۱- دکور - ترین،
۵۲- پاسپو، ۵۳- فویل آلومینیومی، ۵۴- ماتک،
۵۵- یوف، ۵۶- آبازور، ۵۷- پارتشن، ۵۸- یاراوان،
۵۹- آکواریوم، ۶۰- فلار باکس - چمه گل،
۶۱- لوردرابه، ۶۲- پرکور، ۶۳- تاکسیدری شده،
۶۴- اینتک، ۶۵- پورسات، ۶۶- پارک، ۶۷- واکسن،
۶۸- استریوکوئیک، ۶۹- میکروفون، ۷۰- هدفون،
۷۱- لست، ۷۲- فلش، ۷۳- کستور، ۷۴- گاردربل،
عنیع: سایت تاپتاک





توصیه به مدیران برای کوچکسازی سازمان

اجازه خروج به اتهایی که خود می‌خواهد بروند، اخلاق در سطح بالایی حفظ می‌شود و در همان حال اعتراضات پایین می‌آید.

۲- اطلاع‌رسانی کنید. مطمئن شوید که همه کارکنان، کوچکسازی، قرائتند تصمیم‌گیری برای کاهش نیرو و پیشنهاداتی که به افراد خارج شونده می‌شود را فهمیده‌اند.

۳- برای کاریابی افراد تلاش واقعی انجام دهید. وهب‌زان سازمانی باید از ارتباطات شخصی‌تان استفاده کنند و به پرسنلی که ترجیح می‌شوند در درک مرحله بعدی کمک کنند. حتی اگر ممکن باشد قرصت‌های موجود نظریت لست کردن مشاغل موجود را معرفی به یک ترکت همکار نماید خواهد بود.

مژوری پر کسب و کار
۱۸ مارس ۲۰۱۰

۱- ابتداء خروج داوطلبانه را پیشنهاد دهید. بسیاری از کارمندان نزیست بازنشستگی زودهنگام یا پاداش‌های تشویقی برای خروج را می‌پسندند. با



اصل سازمان و تأمین و تجهیز و نگهداری آن را یکی از وظایف اساسی مدیران بدانندم چگونه ممکن است که بدون آشنازی و شناخت جنبه‌های روانی و رفتاری انتظار داشته باشیم که مدیران در کارهای خود آموزش و پرورش دل و هر کسی را در جایی صحیح خود به کار گردد. علاوه بر این لازم است که نیازها، خواسته‌ها و آرزوهای افراد و محیط کار را به کار و ادانت باید آنها و درست انتخاب کرد.

برای هر مدیری در سازمان، آگاهی از مسئله انگیزش کارکنان که در واقع بی جویی علت و سبب حرکت و رفتارهای اعضاء و افراد سازمان است، ضرورت نام دارد. کنکاش در مسئله انگیزش، با ساخت جراحتی رفتار ادمی است، چرا انسان در سازمان کار می کند؟ چرا بعضی از افراد بسیار فعال و برعی کم کارند؟ علت علاقه به شغل و بی علاقگی به کار چیست؟ مدیران با احاطه به نحوه انگیزش کارکنان و انگیزه‌های آنان می توانند در تحقق اهداف سازمان به کمک کارکنان به سهولت گام برداشته و در انجام سایر وظایف خود بیز موفق باشند.

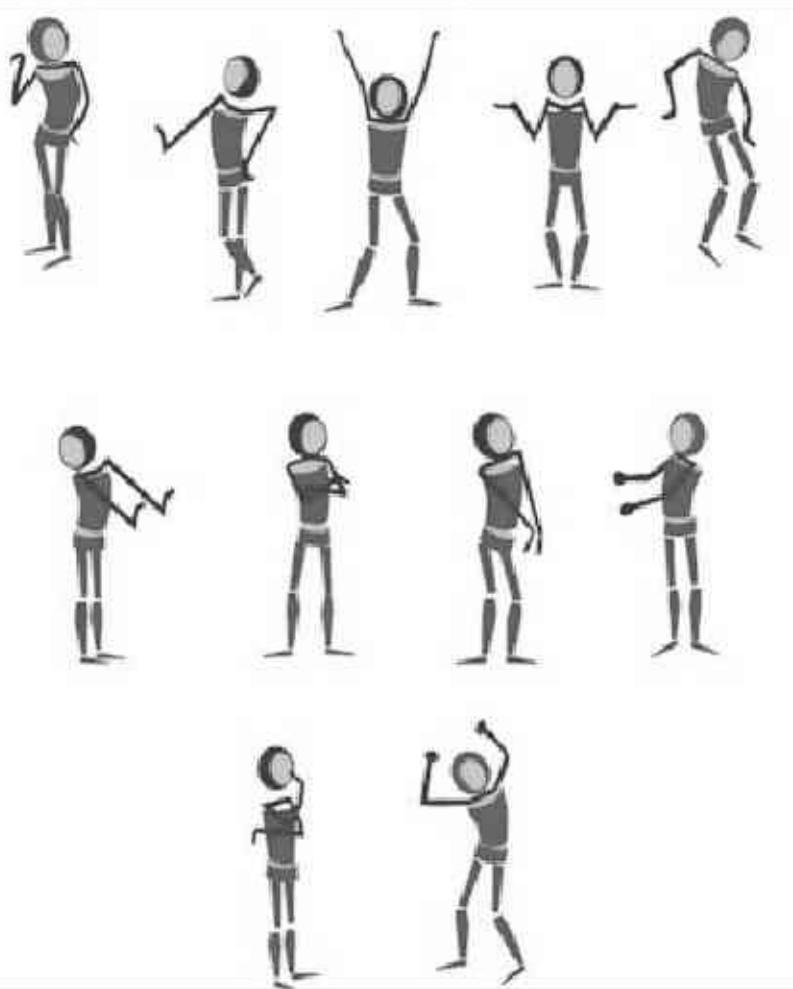
چگونه می‌توان با دیگران خوب کار کرد؟

هنر مدیریت

هنر مدیریت در واقع کارکردن با دیگران است. برای اینکه بتوان با دیگران خوب کار کرد و آنرا را به کار و ادانت باید آنها و درست انتخاب کرد. خوب آموزش و پرورش دل و هر کسی را در جایی در نظر گرفته شود. اقدام به چنین کارهایی بدون شناخت استعدادها، عواطف، نوع و سلطان نیاز، انگیزه‌ها و شخصیت افراد امکان پذیر نیست. رفتار هر فرد با دیگری متفاوت است و نحوه پرخورد با وی نیازمند دققت و شناخت کافی از اوست. مدیر یک سازمان با اطلاع از روش‌های نفوذ و رهبری و ایجاد تعییرات مناسب در سازمان و نحوه پرخورد و رفتار سازمانی می تواند رهبری موفق باشد. انسان گرافی قرین گوهر آفرینش و ناشاخته‌ترین

زبان بدن

ارتباطات غیرکلامی را بازیابی نمایید.



که او دید منفی و تدافعی به این موقعیت دارد. دست‌های باز به طوری که کف دست‌ها نمایان باشد، شانه صداقت است. اما زمانی که قردم متفلب با کف دست‌های نمایان و چهره‌ای خندان به تسا دروغ می‌گوید، علامت ریز بدنی او این دو گلگچی را بر ملامت می‌سازد. احتمالاً مردمک چشم تنگتر می‌شود، ابروی یک چشم شاید بالاتر برود یا گونه دهانش شاید تکان پخورد و این علامت با کف دست‌های نمایان و لخته صادقانه‌اش در تصاد است. در نتیجه شنونده صحبت‌های طرف مقابل خود را باور نمی‌کند.

اگر مایلید حرکات بدن را تشخیص دهید بخشی از وقت خود را در روز به مطالعه و تعبیر حرکات سایر مردم و نیز دستیابی به آگاهی هوشیارانه از حرکات خودتان اخصاص دهید. تلویزیون روش خوبی برای فرآیندی ارتباط غیرکلامی محسوب می‌شود؛ به ترتیبی که صدای آن را کاملاً کم کنید و سعی کنید فقط با تماساً کردن تصویر قضایارا درک کنید.

تشخیص از مجله روان‌شناختی مدیریت

حال این زبان بدن چیست که حتی از حرف‌های ما بیشتر اطلاعات منتقل می‌کند؟ تحقیقات انجام تده حاکی از آن است که اعتبار علامت غیرکلامی حدود پنج برابر بیشتر از کلام است و چنانچه این دو مفهاد هم باشد، بر یقین غیرکلامی تکیه بیشتری می‌باشد. کرد و حضور کلامی شاید مورد توجه قرار نگیرد. رمز موقتی در تبییر صحیح و دقیق "زبان حرکت" مشاهده مجموع اشاره‌ها و حرکات و تلطیق دلان کالاهای کلامی و غیرکلامی است.

قردم که هنگام دست دادن، دست بی‌حال دارد، متهم به داشتن یک شخصیت ضعیف است؛ اما چنانچه قردم دچار ازتریوز دست باشد نیز از همین نوع دست دادن استفاده می‌کند. چنانچه تخصی در یک روز سه‌د همسنای در استگاه اتوبوسی دست به سینه شسته و پاهارا روی هم انداده و چنانچه به سمت پایین باشد، حالت تدافعی ندارد بلکه فقط سرداش است؛ اما اگر شخصی با همین حرکات با تماس دیگر نشسته باشد و تماسی در ارائه مطلبی به او باشید، می‌توان نتیجه گرفت

پیام‌هایی که توسط اعصاب بدن و حرکات صورت انتقال می‌باشد، زبان بدن نامیده می‌شود. متخصصان علم ارتباطات معتقدند که تنها هفت درصد از پیام‌های انسان از طریق واژه‌ها، ۳۲ درصد از طریق لحن و تن صدا و ۶۴ درصد آن هم از طریق زبان بدن منتقل می‌شوند.

ارتباطات کلامی، عمدهاً جهت تبادل اطلاعات مورد استفاده قرار می‌گیرد. حال آنکه ارتباطات غیرکلامی جهت تبادل "حالات" فردی به کار گرفته می‌شود.

یکی از انتبهات جدی در زمینه زبان بدن، تعبیر کردن تنها یک اشاره بدنی و بی‌توجهی به سایر اشارات با سایر موقیت‌های است. به عنوان مثال خارشند سر می‌توارد چند معنی داشته باشد؛ از جمله عدم اطمینان، فراموش کاری، دروغگویی یا خارش سر که بستگی به سایر اشارات مورد استفاده در همان زمان دارد. هر کلمه شاید درای چندین معنی متفاوت باشد؛ تنها با قرار دادن کلمه در یک جمله که دلای کلمات دیگر است، می‌توان به طور کامل معنی آن را درک کرد.



تفاقضات زمان ما!

خانه‌های بزرگتر، خانواده‌های کوچک‌تر

بیانیه به خانواده و دوستخانه‌گوییم که چقدر آنها را دوست داریم. هیچ جزئی را که می‌تواند به خند و شادی تماشای اید به تأخیر نیندازد.

هر روز، هر ساعت و هر دقیقه خاص است و تما نمی‌دانید که شاید آن می‌تواند آخرین لحظه باشد. اگر تما انصراف فتارید که وقت ندارید آینه یکم را برای کسلی که دوست دارید بفرستید و به خودتان می‌گویید که "یکی از این روزها" آن را خواهم قرستاد، فقط فکر کنید... "یکی از این روزها" ممکن است تما اینجا نباشد که آن را بفرستید.

عجله کردن را آموخته‌ایم و نه حسیر کردن را درآمد های بالاتری داریم اما اصول اخلاقی پائین تر، رایانه‌های پیشتری من سازیم تا اطلاعات پیشتری نگهداری کنیم تا رونوشت‌های پیشتری تولید کنیم، اما ارتباطات کمتری داریم، ما گمیت پیشتر اما کمیت کمتری داریم.

اکنون زمان غذایی آمده اما دیر هضم است، مردان بلندقاوت اما تخصیص‌های پست، سودهای کلان اما روابط سطحی، فرست بیشتر اما نفیح کمتر، نوع غذایی بیشتر اما تقدیم ناسالم‌تر، درآمد بیشتر اما طلاق بیشتر، منازل روایی اما خانواده‌های از هم یا نیزه، به این دلیل است که پیشنهاد می‌کنیم از امروز تما هر روز زندگی یک موقعیت خاص است.

در جستجوی دلنش باشید، بیشتر بخواهید، در ایوان بشنید و منظره و احتسین کنید بدون آنکه توجهی به تبارهایتان داشته باشید.

زمان بیشتری را با خانواده و دوستانشان بگذرانید، غذایی مورد علاقه‌تان را بخورد و جاهایی را که دوست دارید ببریند.

زندگی فقط حفظ بقا نیست، بلکه زنجیرهای از لحظه‌های لذت‌بخش است، از جام کریستال خود استفاده کنید، بهترین عطر تان را برای روز میادا نگه ندارید و هر لحظه که دوست دارید از آن استفاده کنید.

عباراتی مانند "یکی از این روزها" و "روزی" را از فرهنگ لغت خود خارج کنید، بیانیه نامهای را که قصد داشتم "یکی از این روزها" بنویسم همین امروز بنویسم.

ما امروزه خانه‌های بزرگتر اما خانواده‌های کوچک‌تر داریم؛ راحتی بیشتر اما زمان کمتر.

مدارک تحصیلی بالاتر اما درک عمومی پائین تر؛ آگاهی بیشتر اما قدرت تشخیص کمتر داریم، مخصوصاً بیشتر اما مشکلات نیز بیشتر؛

داروهای بیشتر اما سلامتی کمتر؛ بدون ملاحظه ایام را می‌گذریم، خیلی کم می‌خندیم، خیلی تند رانندگی می‌کنیم، خیلی زود عصبانی می‌شویم، تا دیر وقت بیدار می‌مانیم، خیلی خسته از خواب بر می‌خیزیم، خیلی کم مطالعه می‌کنیم، اغلب اوقات تلویزیون نگاه می‌کنیم و خیلی به ندرت دعا می‌کنیم.

چندین باره مایلک داریم اما ارزش‌هایمان کمتر شده است، خیلی زیاد صحبت می‌کنیم، کمتر مهر می‌ورزیم و خیلی زیاد دروغ می‌گوییم، زندگی ساختن را باد گرفتهایم اما نه زندگی کردن را، تنها به زندگی، سال‌های عمر را افزودهایم و نه زندگی را به سال‌های عمر مان.

ما ساختمنهای بلندتر داریم اما طبع کوتاه‌تر، بزرگراه‌های پائین تر اما بیدگاههای باریک‌تر.

بیشتر خرج می‌کنیم اما کمتر داریم، بیشتر می‌خریم اما کمتر لذت می‌بریم،

ما تا کره ماه و قته و برگشتهایم اما قادر نیستیم برای ملاقات همسایه جدیدمان از یک سوی خیلیان به آن سو برویم.

فضای بیرون را فتح کردهایم اما نه فضای درون را، ما انم را شکافت‌هایم اما نه تعصب خود را.

بیشتر می‌نویسیم اما کمتر باد می‌گیریم، بیشتر برخلافه می‌زنیم اما کمتر به انجام می‌رسانیم.





زنی که استحکام‌های نقره را خریدن انتشار روزنامه کرد اویلین روزنامه‌نگار زن ایران که بود؟

سکوفه‌ای برای زنان
دو سال بعد از تعلیلی "دانش" در سال ۱۳۹۲ (دش) میریم عمید نشریه‌ای با عنوان "سکوفه" منتشر گردید که در واقع این نشریه به عنوان اولین نشریه زنان در ایران تاخته شده است. میرین‌السلطنه که در ۱۶ سالگی ازدواجی ناموفق با عصاد‌السلطنه ساور یکی از شاهزادگان قصر داشت چند سال بعد با قوم الحکماء از روشنگران زمان خود ازدواج و صاحب دو فرزند تد، همسرین یکی از مشوقان او بای کارهای قره‌نگی اش بود. پس از فوت قوم الحکماء، او دیگر ازدواج نکرد و تمام وقت خود را صرف لمور فرهنگی کرد. او در سال ۱۳۳۰ (دق) مدرسه‌ای دخترانه با نام "مریمیه" تأسیس کرد. میریم عمید بای ترویج و تشویق تحصیل در سطوح مختلف جامعه، در مقابل دو شاگرد که شهریه پرداخت می‌کردند یک شاگرد صحابی نامه‌وسی می‌کرد و با خانواده‌ها قرار می‌گذاشت که تا پایان دوره تحصیل حق بیرون آوردن بجهه‌ها را از مدرسه ندارند. این مدرسه دارای دو شعبه بود، یکی "دارالعلم" که علوم مختلف از جمله خواندن و نوشتن فارسی، عربی، فرانسه، تاریخ، جدایفیا و ریاضیات در آن تدریس می‌شد و دختران در آخر سال تحصیلی توسعه و زلزلت معارف امتحان می‌داشند و پس از کسب موفقیت در امتحانات مدرگ می‌گرفتند. این مدرسه در کارخانه آصف‌الدوله قرار داشت، مدرسه دوم "دارالصنایع" بود و در آن دختران هنر و قنون از جمله خیاطی، قالی‌بافی، جوواربافی و زردوزی... را فرا می‌گرفتند. این مدرسه در محله آب‌منگل واقع بود. معلمین این دو مدرسه همه تحصیل کرده و از هنرمندان زمان خود بودند. در واقع میرین‌السلطنه در کثار مدیریت مدرسه، به قابلیت مطبوعاتی خود که همان انتشار نشریه سکوفه بود ادامه داد. سآغاز این نشریه با این بیت آغاز می‌شد.

باد آمد و بُوی غیر آورد

بادام سکوفه بر سر آورد
روی صفحه اول این نشریه نوشتۀ شده بود: «صاحب افتیاز و مدیر مسئوله میرین‌السلطنه صبیبه مرحوم آقا میرزا سید وضی ویس‌الاطباء روزنامه‌ایست اخلاقی، ادبی، حفظ‌الصحه اطفال، خانه‌داری، بجهداری، مسلک مستقیمش تربیت دوستیزگان و تصفیه اخلاق زنان راجع به مدلous سووان عجالتاً کاهی دو تمره طبع می‌شود».

از

تسع

و

تسعیمیق

تا کاریکاتور

اویلین شماره نشریه سکوفه در سال ۱۳۳۰ (دق) به چاپ رسید و به مدت چهار سال (۷۷ شماره) نظریاً هر دو هفته یک دار مانته می‌شد. این نشریه دو چهارصفحه با خط نسخ نوشتۀ می‌شد که از تعلمه پنجم تکارش آن نستعلیق شد و از سال دوم به بعد با حقوق سربی به چاپ رسید. در صفحه آخر یک

که گفته یکی از تزدیکان میریم عمید، او یک بار تمام جاستکان‌های نقره خود را فروخت تا بتواند مخارج چاب نشریه سکوفه را بپردازد و در آن عشق قشون ناصر الدین شاه بود تحصیلات خود را نزد پدرش باد گرفت و به دلیل حضورش در خانواده‌ای تحصیل کرده و با سواد و داشتن ذهنی جستجوگر و علاقمند، از برخی تحولات اجتماعی و فرهنگی جامعه و جهان آن روزگار مطلع شد و چون علاقه زیادی بهم به اموختن علوم جدید داشت به خواندن زبان فرانسه و آموزش عکاسی مشغول شد. او در واقع اولین زن روزنامه‌نگار ایران است، الته اولین نشریه‌ای که از طرف زنان در ایران منتشر شد نشریه "دانش" نام داشت که در سال ۱۲۸۹ (دش) نویسنده "دکتر کحال" همسر میرزا حسین خان کحال انتشار یافت. این نشریه یکی بار و در هشت صفحه با قطع و حلی و چاپ سری در تهران و سایر شهرها منتشر می‌شد که بعد از یک سال موقوف شد.

نقل است که ناصر الدین شاه قاجار از سواد داشتن زنان دل خوتوی نداشت و برخی از همسران او که می‌توانستند بخوانند و بپرسند، سوالاتان را از شاه پنهان می‌کردند. میریم عمید، ملقب به میرین‌السلطنه در چینی فضایی پیش‌قدم تأسیس یک مدرسه دخترانه شد و بعدها نشریه‌ای را منتشر

را خودش به تنهایی انجام می‌داد و در راه توسعه
و ادامه انتشار روزنامه که در آن زمان ناتس افکار
مترقبی زنان به حساب می‌آمد، از هیچ گوشتی
در راه نگذاشت.

حتی وه گفته یکی از زندگان مریم عمه، او یک
بار تمام جااستکان های نقره خود را فروخت تا
بتواند مخارج حباب نشیره شکوفه را بیدار و در اثر
عشق و علاوه مفرط در این راه کلیه اموال و دارایی
خود را حرف کارهای اجتماعی و قرهنگی کرد.
هزین سلطنه در سال ۱۳۷۷ (مق) / ۱۴۹۸ (میش)
در اوج قدرت های خود در سفری که به سمنان
داشت بر اثر عارضه قلبی درگذشت. اما با مرگ
او نه تنها حضور زنان در عرصه های اجتماعی
کم شد بلکه اقدامات ماندگار او به عنوان یک
زن در آن دوران خفقال آغازی تسد برای حضور
زنان دیگری که از اندرونی ها بیرون آمدند و در
عرصه های مختلف خود را چنان نشان دادند که تا
به حال نافشان ماندگار مانده است.

میثیع مجلہ مہر

ضمون همیشگی نوشتۀ‌های تکوفه را به خود اخضاع می‌داند.

بعد از سوادآموزی، مبارزه با خرافات رایج و تقبیح آداب و رسوم و عقاید عقب افتاده متناول در میان زنان از دیگر مباحث مهم این نظریه بود. شکوفه همچنین وضعیت زنان در دیگر نقاط دنیا به ویژه در اروپا را مطرح کرد و آن را از اساسی ترین راههای آگاهی بایی زنان در ایران دانست. به این ترتیب با توجه به اینکه روزنامه شکوفه پیشتر در مبارزه دخترانه در بین مدیران و امورگاران و دانشآموزان زن انتشار می‌یافت، اهمیت تأثیر مستقیم آن در بین زنان آن ورزشگار انگارانایی بوده است.

وقتی وزیر منسلطه استکان‌های نقره را

فروخت مهین‌السلطنه اگرچه زن روشنگری بود که
فعالیت‌های اجتماعی‌اش اورا به چهره‌های مبارز
در دوره مشروطه تبدیل می‌کرد، با این حال زنی
بود که زندگی شخصی‌اش را با تمام مختصات
عمری‌فری زنانه حفظ کرده بود؛ تمام کارهای خانه‌اش

کاربیکاتور داشت که مرتبط با موضوع غر تماره بود.
کاربیکاتورها از سال سوم به بعد چاپ نشد. انتشار
نشریه با تراویح جنگ جهانی اول نظام خود را از
دست داد. مطالب تسویقی اعم از خبر، مقاله و
کاربیکاتورها همگی برای تسویق به تعلیم و تربیت
دختران، مبارزه با خرافه، رمال و فال گیری، طب
خانگی در مقابل طبیعت تحصیل کرده. آموزش‌های
صحیح پهداهاتی، آداب معابر، فعالیت‌های
اجتماعی و ... بود. هزین السلطنه در کتاب مقالاتی
که برای آموزش زنان داشت پیام‌ها و اموزه‌هایی
ذیز برای مردان داشت و همینه آنها در احترام
گذاشتند به زنانشان تشویق می‌کرد وزن و مرد را
در زندگی خوب همراه و در کیار یکدیگر می‌دید.
پولنین انجمن همت

هریم عیید علاوه بر این فعالیت‌ها از اعضا "لنجمن همت خوانی" هم بود، این لنجمن در سال ۱۳۲۲ (امق) توسط مدیران مدارس دخترانه به زیست خانم نورالدیجی تأسیس و هدف آن مبارزه با ایجابی خارجی و منع واردات این محصولات بود. یکی از تحریم‌ها منع خرید منسوجات خارجی بود. قرار بر این شد که تمامی مدارس دخترانه اعم از معلمین و دانش‌آموزان همگی از پارچه‌های ایرانی استفاده کنند و هر کس سرپیچی کرد از مدرسه اخراج شود و هر چه مدرسه دیگری نام آن داشت امور را انویسد. به این ترتیب در غرض یک ماه حدود ۵۰۰۰ نفر به این تحریم پیوستند. مزین السلطنه در نشریه تکوفه فعالیت‌ها و سخنرانی‌های مربوط به این لنجمن را تعریض می‌داد و این نشریه به عنوان سخنگوی لنجمن فوق درآمده بود. او در گسترش این نظری نقش بسزایی داشت.

نهایه تکوفه بیش از هر چیزی روی تربیت دو شرکگان و اخلاق و رسان و مدارس زنانه تمرکز داشت. اما برای تعیین روش این نشریه باید دوران انتشار آن را به دو قسمت تقسیم کرد، در حالی که نشریه تکوفه از آغاز انتشار تا شماره ۱۰ بیشتر مقالات خود را به ترویج علوم و فرهنگ در بین زنان، طاری اداره مدرسه، وضع مدارس دخترانه و چگونگی پیشرفت آنان اختصاص داد از شماره ۱۰ تا پایان انتشارش به صورت ارگان انجمان همت خواهین و مدیران مدارس نسوان درآمد و به بسط و تبلیغ نظرهای انجمان پرداخت.

در این زمان همچنان که محتوای مقالات سیاسی تر می‌شد، مسائلی چون استقرار از

دولت‌های خارجی، امیاتیاتی را که بدون تک در مقابل باید به دولت سلیمان گرد، استقلال می‌باشد با نفوذ بیگانگان و خطاپر ندان را در این زمینه مطرح گرد و در حالی که بر کوتش زنان در راه اعتلای وطن تأکید می‌گرد، آنها را در این راه همیای مردان می‌دانست. به هر رزوی در هر دو نیمه، موضوع مدارس، نسوان و تحصیل زنان



فرهنگستان زبان و ادب فارسی:

واژگان مصوب بخش حمل و نقل دریایی

gantry crane	جرثقیل دریاچه‌ای
gas boat → lightboat	
gauge	بودکاه
geared ship	کشته جرثقیل‌دار
gearless → gearless ship	
gearless carrier → gearless ship	
gearless ship	کشته بی جرثقیل
give-way vessel	شناور راهده
Global Maritime Distress and Safety System	سامانه جهانی اضطرار و ایمنی دریایی
GMDSS	سجاد
gooseneck	گردن غازی
got her anchor → brought up	
grab	کاسچنگ
grabbing crane → grab crane	جرثقیل کاسچنگی
grab crane	آسیب کاسچنگ
grab damage	
grab discharge clause	شرط تخلیه با کاسچنگ
grapnel anchor	لنجکر چنگکی
grapple	کندگی
gross tonnage	خرفیت تاخالصر
groupage bill of lading	بارگاهه گروهی
grow	سمت زیست
GT → gross tonnage	
hard bread → ship biscuit	
hard tack/hardtack → ship biscuit	
head-on situation	وضعیت رو به رو
high-speed craft/high speed craft	شناور تندرو



HSC → high speed craft	
hawse buckler → hawse pipe cover	
hawse flap → hawse pipe cover	
hawsehole → hawse pipe	
hawse pipe	دالان زنجیر
hawse pipe cover	درپوش دالان زنجیر
half ahead	نصف به جلو
half astern	نصف به عقب
hawse ¹	دورزنجهره
hawse ²	زنجهرگاه
hawse ³	زنجهرنشین
hawse fallen	زنجهرگاه در آب
headway	چلوروی
heave	خیزاقن
heel(ing)	کژینیکی
healing deviation	انحراف کژینیکی
healing error	خطای کژینیکی
heeling moment	کشناور کژینیکی
heeling tank	مخزن کژینیکی
header bar → container door header	
heated container	بارگنج حرارتی
hire and payment clause → freight clause	
hold batten → cargo batten	
hold sperring → cargo batten	
house bill of lading	بارنامه داخلی

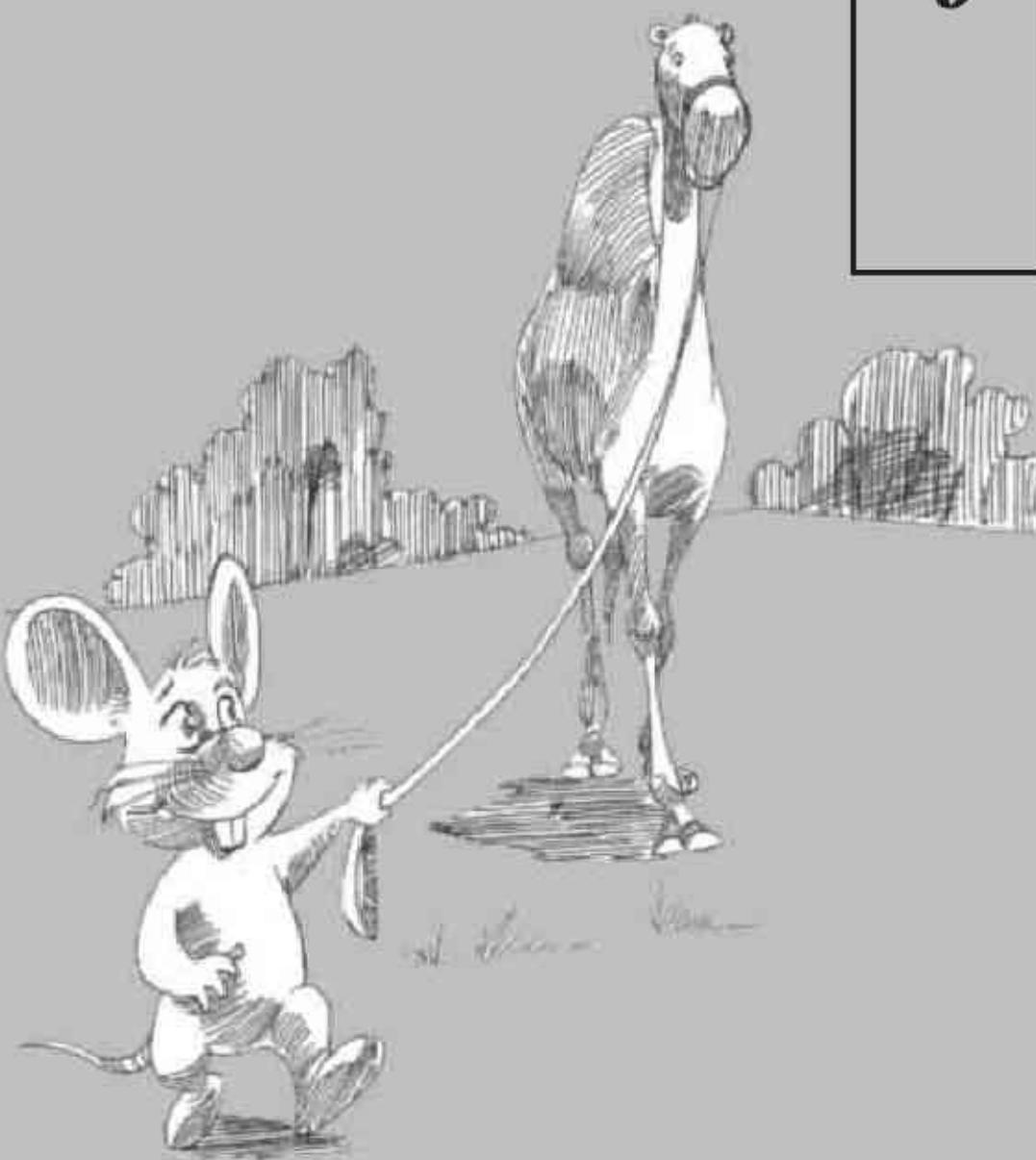
داستان مُهَمَّه و مُهَمَّه

چون بیمهز دستی پس رو برآمد

تو وعیدت بساتن گر سلطان نبی

تارسی از جای روزی سوی جاه

خود همان چون مرد کشی بان بی



روزی موشی افسار استری را گرفت و به راه افتاد. نتر به دلیل طبع آرامی که دارد با وی هر راه تندولی در باطن منتظر فرصتی بود تا خطای موش را به وی توخته کند این دو به راه اذله دادند تا به کفار رودخانه‌ای رسیدند. موش از حکم باز استرا و نتر از او پرسید که: «جرا ایستاده‌ای تو راهبر و پیشاپنگ من هستی؟»

موش گفت: «این رودخانه هیلی عمیق است.»

نتر پایش را در آب مهلا و رو به موش گفت: «عمق این آب فقط نازک است.»

موش گفت: «دنان زانوی من و تو فرقی جیسا نیست.»

نتر پاسخ داد: «تو بیز از این پس راهبری موشانی چون خود را برعهد، گیر!»

مقررات متحده‌الشکل اعتبارات اسنادی (UCP 600)

ترجمه: محمد صالح ذوقی

نشانر: کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی



کتاب "مقررات متحده‌الشکل اعتبارات اسنادی (UCP 600)" در میان کتاب‌های پرفروش کمیته ایرانی ICC است که به چاپ ششم رسیده و روانه بازار کتاب شده است. علاقه‌مندان می‌توانند با مراجعه به دیگرانه کمیته ایرانی، این کتاب را خریداری کنند. بازنگری حاضر در مقررات متحده‌الشکل اعتبارات اسنادی (UCP) ششمین بازنگری این مقررات از می‌دو انتشار آن در سال ۱۹۳۲ است. این بازنگری مخصوص بیش از سه سال کار در کمیسیون بانکداری اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) است. کمیسیون بانکداری اتاق بازرگانی بین‌المللی در اخلاص ۲۵ اکبر ۲۰۰۶ در برپس که با حضور نایاب‌گانی از کمیسیون بانکداری کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی تشکیل شد مقررات UCP 600 را رأی موافق کلیه اعضاء و بدون حیی یک رأی مخالف به تصویب نهادی اعضا کمیسیون بانکداری ICC رساند و تاریخ اجرای آن اول زوییه ۲۰۰۷ تعیین شد.

نکات مهم در تجدیدنظر سال ۲۰۰۷ تحریه به قرار زیر است:

- تمدید مواد از ۴۹ به ۴۹ ماده تقلیل یافت.
- ۵ ماده از UCP 500 در مقررات جدید حذف شد.
- ۶ ماده جدید در مقررات UCP 600 درج شد.
- مقررات جدید به زبان ساده‌تر و روشن تری نگاشته شد.



قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریابی

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

نشریه "به‌هنگام" خمن استقبال از تعامل سازنده با اساتید و متخصصان خبره و دانشجویان علوم و فنون دریابی و استفاده از دانش و تجارب ایشان و نیز در جهت ارتفاع سطح اینمنی دریابی و اعتلای قره‌نگ دریابی، آمادگی خود را برای چاپ و نشر مقالات شما عزیزان در زمینه‌های ذیل اعلام می‌کند:

- اینمنی، امتیت و حفظ محیط زیست دریابی
- قوانین، استانداردها و کیوالسیون‌های بین‌المللی
- صنایع دریابی شامل کشتی‌سازی، فراساحل و زیردریا
- صنعت نفت و گاز، الرزی و اقتصاد دریابی
- جوشنکاری، مواد و تجهیزات در صنعت دریابی
- حمل و نقل و پیمده دریابی
- خدمات پندری، دریابی، کشتیرانی و لایروبی
- اقیانوس‌شناسی و فیزیک دریا

خواهشمند است مقالات خود را به همراه مشخصات کامل نویسنده (نویسنده‌گان) بر روی CD و به صورت فایل WORD 2003 به آدرس فصلنامه و با به صورت فایل الکترونیکی به آدرس update@asiaclass.org ارسال فرمایید.
پیشایش از بذل توجه کلیه محققان و پژوهشگران دریابی کمال تشکر را داریم.
با سپاس
سردیر فصلنامه "به‌هنگام"

فرم اشتراک

فصلنامه علمی – تخصصی "به‌هنگام"

سازمان درخواست گننده:

نام و نام خانوادگی:

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 دو سالانه: ۳۲۰,۰۰۰ ریال

نامه:

کد پستی:

خواهشمند است هزینه‌های مربوطه را به حساب بانکی شماره ۱۰۶۸۲۸۲۸۲۰۰۲، نشریه "به‌هنگام" قابل پرداخت در کلیه شب بانک، ملی واریز کرد و رسید آن را به همراه فرم تکمیل شده به نشانی فصلنامه "به‌هنگام" قسمت مشترکین ارسال کنید.
با ارائه گواهی معنبر، دانشجویان از ۵۰ درصد تخفیف و اساتید دانشگاه، مرکز علمی، تحقیقی و پژوهشی از ۲۰ درصد تخفیف برخوردار خواهند شد.

نشانی دفتر فصلنامه: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم، بلاک ۲۱

تلفن: ۰۲۱-۸۴۲۹۷۰۰۵، فاکس: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸، کد پستی: ۱۴۲۹۶ - ۲۴۵۶۱

پست الکترونیک: update@asiaclass.org

تعریفه چاپ آگهی در فصلنامه هنگام

نشریه نخستین "پهنهنگام". هر سه ماه یکبار و در حال حاضر به شماره ۱۰۰۰ نسخه منتشر و برای مالکان گشتی، کشتی سازی ها، سازمان ها و تهدادهای مرتبط با صنایع دریابی ارسال می شود.

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 "یه‌هنگام" ارجاع شود، بر اساس مبلغ اعلام شده مجری طرف غیرزداد فصلنامه دریافت می‌شود.

فرارداد حاب آگھی

نحو اعداد زیر فی مادین

و به شماره تماس **۳۴۵۶۱** که "کارفرما" تامیله می‌شود از یک طرف و قوه قضائیه "جمهوری اسلامی ایران" از سمت دیگر در این مورد متعهد شدند.

• حاب تهیت آمده شرکت با کفالت سپاه و بسفید □ دیگر □ در اندلاعه

• محا. ۲۵۰ آگهی

• آنچه در سماره

فصلنامه "بهتگام" منتشر خواهد شد و هر زیر آن دسته ای

۰۲-۸۲۸۲-۷۷۸۱ - ایندیکاتور ملکیت ایندیکاتور

چک افیش یا نگاره ثماره

دردخت شد

اعضاء بیانکار

امضاء کارقرما

تعهدات بیمانگار

چاپ آگهی کارفرما مطابق تمعنیه مرد تأیید ایشان

^{۱۵} در صد تخفیف به مؤسسات آموزشی پژوهشی و کسانی که بیش از یک بار سفر

۲- در حمد تحقیق به کارفرمایی که به مدت دو بار یا بیشتر به طور متوالی سفارت می‌نماید.

اخبار و رویدادها

اجرای الزامات اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل به کنوانسیون STCW

- بازنگری کلی در ساعت کار و استراحت دریانوردان بر روی کشتی و همچنین اعمال قوانین جدید و نظارت دقیق در عدم استعمال مواد مخدر و کلی بر روی کشتی
- ارتقای سلامت پرستکی دریانوردان با ارائه روش‌های جدید صدور گواهی نامه سلامت پرستکی بر اساس قوانین و مقررات مربوطه
- معرفی بسمت‌های جدید دریانوردی از قبیل، ملوان ماهر عرته (Able Seafarer Deck) (Electro Technical Officer) ملوان فنی الکترونیک و مهارت دریانوردی مرتبط
- اجرای دوره‌های جدید آموزشی برای کاربری تاسیساتی و اطلاعات (ECDIS)
- اجرای دوره‌های جدید مدیریتی عرضه و متوتر Bridge Resource Management (BRM)
- اجرای دوره‌های آموزش جدید برای کارتناس در بخش تانکرهای حمل مواد نفتی، شیمیایی و گاز
- الزامات جدید برگزاری دوره‌های آموزشی برای ارتقای سطح آگاهی‌های امنیتی پرسنل شاغل بر روی تناور و اقدامی که دارایی وظایف امنیتی خاص بر روی تناور می‌باشد
- معرفی روش‌های جدید آموزش از طریق آموزش از راه دور e-learning (Distance Learning)
- رهنمود جدید آموزش برای پرسنل شاغل در تناورهایی که در محدوده قطب فعالیت می‌کنند
- رهنمود جدید آموزش پرسنل شاغل بر روی سکوهای متjurk نفتی

حسین میرزا ای مدیر کل امور دریانوردان گفت: بر اساس مقرره ۱/۱۵ کنوانسیون اصلاح شده STCW پس از اول زوئیه ۲۰۱۳ (برابر با ۱۳۹۲/۴/۱۰) کلیه دوره‌های آموزش دریانوردی کشور باید بر اساس مفاد اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل برگزار و گواهی نامه مرتبط با آن صادر شود. به این مقطور سازمان ملزم به بازنگری کلیه دستورالعمل‌های جاری خود و همچنین تدوین دستورالعمل‌های جدیدی که بر اساس مفاد کنوانسیون STCW الزم شده‌اند، بوده است.

در این راستا تاکنون نسبت به تعمیب و ابلاغ ۳۵ عوan دستورالعمل بازنگری یا تدوین شده با حجم بیش از ۲۰۰ صفحه اقدام شده است و در هفته‌های آنی نیز طبق برنامه زمان‌بندی شده نسبت به تمام مأیقی آن اقدام خواهد شد. در حال حاضر گواهی نامه‌های تاسیساتی و مهارت دریانوردی تحت اصلاحیه ۱۹۹۵ و همچنین ۲۰۰۶ معتبر و ملزم به تبدیل آن به ۲۰۱۰ می‌باشد و گواهی نامه‌هایی که بر اساس اصلاحیه ۱۹۹۵ صادر می‌شوند در نهایت تا ۳۱ دسامبر ۲۰۰۶ معتبر و ملزم به تبدیل آن به ۲۰۱۰ خواهد بود. این دوره‌ها در مراکز آموزش دریانوردی کشور اجرایی می‌باشد.

کلیه گواهی نامه‌های جانبی دریانوردان، طبق تمہیدات به عمل آمده و قراخوان اعلام شده از دهم تیرماه سال جاری و با لحاظ کردن دوره‌های بارآموزی در آموزش‌های تطبیقی، بر اساس مفاد اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل صادر می‌شود.

اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل باید به صورت مرحله‌ای تا سال ۲۰۱۷ در کلیه کشورها و از جمله کشور جمهوری اسلامی ایران به طور کامل و صحیح اجرا شود. بخش‌هایی از تعییرات عده و جدیدی که در اصلاحیه ۲۰۱۰ مانیل به آن اشاره شده است و از اول زلوبه ۲۰۱۲ به صورت پذیرش ضمنی (Tacit Acceptance) لازم الاجرا شده‌اند به شرح ذیل می‌باشد.

۱- اجرای اقدامات لازم در جهت جلوگیری از حدود گواهی نامه‌های جملی و تأکید بر قوت بخشیدن به نحوه اخذ آزمون‌های (ازبیانی) تاسیساتی و مهارت دریانوردی

برگزاری همایش تحولات حقوق بین‌الملل در راهها

- تحدید حدود فلات قاره در رویده قضایی دیوان بین‌المللی دادگستری سالانه نجمن، همایش «تحولات حقوق بین‌الملل در راهها» ۲۰۱۰ سال پس از لازم الاجراء شدن کنوانسیون حقوق در راهها را در اول ماه جاری و در چهار محور برگزار می‌کند.
- تحریم ایرانی مطالعات سازمان ملل متحد در راستای برگزاری همایش‌های
- آورده دادگاه بین‌المللی حقوق در راهها در وینه تحدید حدود فلات قاره
- تعیین حد خارجی فلات قاره، عملکرد کمیسیون حدود فلات قاره (ضمیمه ۲ کنوانسیون)
- مقابله با جرایم سازمانیافته در دریا
- قاچاق مواد مخدر (کنوانسیون ۱۹۸۸) - همکاری‌های منطقه‌ای (اروبا - کاراییب)
- تحریم خطوط مبدأ مستقیم
- تحدید حدود مناطق دریانی

- عبور ترازیت از تنگه‌های مورد استفاده کشتیرانی بین‌المللی
- مقدرات ملی مربوط به بست کشتی‌ها - پرچم‌های مصلحتی در کتوانسیون ۱۹۸۶
- حمایت از خدمه کشتی‌ها و آزادی سریع خدمه (رویه دادگاه بین‌المللی حقوق دریاها)
- ابیاجد محدودیت در کشتیرانی توسعه شورای امنیت
- کتوانسیون‌های سازمان بین‌المللی کار در زمینه حمایت از خدمه کشتی‌ها
- ۴) حمایت از محیط زیست دریایی
- مقررات مربوط به تخلیه آب تواری - کتوانسیون ۱۹۷۹
- کتوانسیون‌های مربوط به دریاهای نیمه‌بسته (کتوانسیون کویت دریاره حفاظت از محیط زیست خلیج فارس)
- امنیت کشتیرانی
- الف. کتوانسیون ۱۹۸۸ دریاره مقالله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (مقالله با ترجمه‌ی دریانوردی)
- ب. تجدیدنظر در کتوانسیون ۱۹۸۸ و تسری ترتیبات کتوانسیون به قاجاق سلاح‌های کشتار جمعی و مولا مورد استفاده برای ساخت آنها (پروتکل ۲۰۰۵)
- استکار ابیالات متحده برای مقالله با قاجاق سلاح‌های کشتار جمعی Proliferation Security Initiative 2003
- مهاجرت غیرقانونی (کتوانسیون ۲۰۰۰ بالاموا)
- ۳) کشتیرانی بین‌المللی
- مفهوم عبور بی‌ضد، قوانین ملی دولت‌ها - ترد کشتی‌های حاوی مولا خط‌نما

توصیه اتفاق بین‌المللی کشتیرانی به مالکان کشتی انطباق با استانداردهای کتوانسیون کار دریایی

بالقوه آئی در حوزت مواجهه کشتی با بازرگانی‌های سازمان‌های بنادر در

خصوص کتوانسیون MLC رایه حداقل برسانند. ICS همچنین پیشنهاد کرده است که در کشورهایی که هنوز این کتوانسیون تصویب نشده و یا هنوز مستندات DMLC I شامل جزئیات الزامات ملی مورد درخواست از کشتی‌ها ارائه نشده تیز ترکت‌ها مستندات DMLC II

را برای کشتی‌های خود ایجاد کنند حتی اگر پس از صدور راهنمای جزئیات انطباق با کتوانسیون توسط سازمان بنادر یک کشور بیان به انجام اصلاحاتی در آن مستندات وجود داشته باشد.

طبق اعلام ICS ترکت‌ها می‌توانند از مدلی که توسط قدراسیون بین‌المللی کشتیرانی (ISF) در خصوص اجرایی MLC تنظیم شده و توسط ICS در سال گذشته اعلام شده است نیز استفاده کنند.

کشتی‌ها همچنین باید مستنداتی حاکی از درخواست بارگشی انطباق با خود از کشور حاصل پرچم‌شان و فرمت نشان دهنده تکمیل DMC را پذیر به همراه داشته باشند.

Hinchcliffe می‌گوید کشورهایی صاحب پرچم حتی اگر کتوانسیون ILO را متصوب نکرده باشند باید هرچه سریع‌تر نسب به ارائه چارچوب مستندات DMLC II با جزئیات درخواست‌ها از مالکان کشتی برای تهیه و فرمت و محتوای خاص آن کشورها را ارائه کنند.

وی اضافه می‌کند ما امیدواریم سازمان بنادر کشورها همان گونه که در کفرانس ILO خواسته شده بیک روشن عملی را در پیش بگیرند اما اپرаторهای کشتی بنادر به این بهانه فرست را از دست بدستن بلکه باید خود را آماده جاری سازی هرچه سریع‌تر کتوانسیون کنند.

با توجه به پیچیدگی‌های کتوانسیون MLC که در ۲۰ اوت ۲۰۱۳ اجرایی شد ICS به مالکان کشتی توصیه‌هایی را برای کاهش مشکلات با سازمان‌های بنادر ارائه کرده است.

آن توصیه‌ها شامل اقداماتی است که افسران بارگشی سازمان بنادر کشورها باید انجام دهند که البته این اقدامات در هر کشوری با توجه به زمان پذیرش کتوانسیون توسعه آن کشور متفاوت است.

اتفاق بین‌المللی کشتیرانی در سال ۱۹۲۱ تشکیل شد و دفتر اصلی آن در لندن است.

هر چند مالکان کشتی باید کتوانسیون کار دریایی را در سطح جهان اجزاء

کنند با این همه اتفاق بین‌المللی کشتیرانی (ICS) می‌گوید مشخص نیست که کشورهای حاصل پرچم چه واحد عملی برای جاری سازی این کتوانسیون خواهد داشت.

به ایشان مانا کتوانسیون نیکارچه کار دریایی (MLC) مصوب سال ۲۰۰۶ حداقل هایی را در همه حوزه‌های مربوط به تابعیت کار دریانوردان تأمین استخدام ساعتی کار، کار و مرخصی، محیط کار، امکانات تغذیه و رفاهی، عدا هدایت، مراقبت‌های پیشکی و مسائل امنیتی تعریف کرده است.

Peter Hinchcliffe معتقد است با توجه به این موضوع که کتوانسیون MLC الایامی برای حلول سریع گواهی نامه ای سوی کشورهایی که این کتوانسیون را پذیرفته‌اند در نظر نگرفته است لذا جاری سازی سازوکار جدید با دستواری‌هایی مواجه خواهد بود.

زمانی که مجمع دیبلماتیک سازمان بین‌المللی کار (ILO) در سال ۲۰۰۶ کتوانسیون MLC را موردن تصویب قرار داد قطعنامه‌ای را پذیر در خصوص اقامت عملی سازمان‌های بنادر کشورها برای ایام به جاری سازی این کتوانسیون ظرف ۱۲ ماه پس از الحاق کشورهای ذی‌ربط به کتوانسیون مربوطه مصوب گردید.

Hinchcliffe می‌گوید از آنجاکه هنوز مشخص نیست که این موضوع در عمل چگونه خواهد گرفت مالکان کشتی باید اقدامات پیشگیرانه مطلقی را در پیش گیرند وی هشدار می‌دهد که قارع از میزان پیشرفت در جاری سازی این کتوانسیون از سوی کشورهای صاحب پرچم کشتی‌ها ملزم به انطباق با استانداردهای این کتوانسیون هستند.

Hinchcliffe می‌گوید یک بخش مهم از ایام جاری سازی کتوانسیون توسعه سازمان‌های بنادر کشورها اظهار انطباق با کتوانسیون کار دریایی است که کلیه شرکت‌ها باید برای هر یک از کشتی‌های خود در این زمینه اقدام کنند و این موضوع به عنوان یک نصیحت اولیه در خصوص انطباق کشتی با کتوانسیون MLC در نظر گرفته تود.

اتفاق کشتیرانی بین‌المللی پیشنهاد کرده است شرکت‌های برای کلیه کشتی‌های خود مستندات DMLC II را پیش از ۲۰ اوت ۲۰۱۳ آماده کنند تا مشکلات

دلایل و اگذاری عملیات هدایت کشته‌ها به صندوق بازنشستگی

این سازمان است، گفت: سازوکار عملیات راهنمایی و هدایت کشته‌ها در پک تشكیلات و در جارچوب شرکتی که سازمان آن متعلق به صندوق بازنشستگی سازمان گفت، کار هدایت کشته‌ها لز وظایف قانونی سازمان بنادر و دریانوردی است. همایت و حافظت از راهنمایها حقوق و مزایای مناسب با این وظیفه را نیز به آنها پرداخت کنیم. در الواقع از آنجا که این افراد پرسنل این سازمان هستند باید طبق قانون خدمات کشوری پرداختهای آنها حورت گیرد، این در حالی است که طبق این قانون نمی‌توانیم حقوق مناسب با وظیفه‌شان پیر داریم. وی گفت: علاوه در این حفظ و نگهداری شناورهای راهنمای را همیشگار نیز که متعلق به خود سازمان است را لز طریق این ترکت للجام می‌دهیم که در وظیفه سازمانی ما کوتاهی نشود.

حضر ادامه داد حتی اگر عملیات راهنمایی و هدایت کشته‌ها را به ترکت دیگری هم واگذار نکنیم ما موظف هستیم این کار را انجام دهیم؛ چرا که شناورها متعلق به سازمان بنادر و دریانوردی است و پرسنل این شناورها نیز از کار کنای ما هستند.

وی گفت: از سوی دیگر در حال حاضر در کشور ترکت خصوصی که شناور راهنمایی و همچنین تبروی انسانی متخصص در اختیار داشته باشد و پواند کار راهنمایی کشته‌ها را راجح دهد وجود ندارد که بخواهیم مناقصه و مزایده‌ای را در این زمینه برگزار کنیم، بنابراین ما این عملیات را از آن حالتی که به خود مناقص می‌کنور، امنیت دریانوردی و اعتبار بنادر کشور بود خارج کردیم و آن را در قالب ترکت وابسته به صندوق این سازمان ساماندهی کردیم.

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی اضافه کرد: در تمام دنیا این جمن راهنماییان کشته عده‌دار این عملیات هستند اما چون در کشور این اتفاق نمی‌وجود ندارد ما این ساختار را ایجاد کردیم تا حقوق و مزایای راهنمایها را مناسب با حرفة آنها پرداخت کنیم.

نمی‌توان در مورد راهنماییها کوتاهی گرد وی گفت: راهنمایی کشته‌ها و مواردی چون عملیات تحسین و نجات این موارد مسائل حاکمیتی است که توکی بردار نیست و نمی‌توان در مورد آنها کوتاهی گرد و با بروز سپاری خود را از مسئولیت آن راحت کرد.

حضر اضافه کرد: این کار باید توسعه مجموعه‌های تخصصی خود انجام شود و مافعلان در این جارچوب آنها سازماندهی گردیده و معقدیم تمام این افراد تبرویهای متخصصی هستند که باید این کار را انجام دهند و ترکت‌ها نمی‌توانند به خاطر مناقص شرکتی خود در سرتیفیکات این کار تأثیر بکشند، ما معقدیم نمی‌توانیم سertیفیکات این افراد را که از سوابه‌های بالرتش کشور هستند به خطیر بیندازیم.

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در پایان خاطرنشان کرد: با وجود این مجموعه‌های فعال در کشور که در این زمینه نظر و پیشنهادهای دارند می‌توانند دیدگاه‌های خود را به ما اعلام کنند.

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی در بیان علت و اگذاری عملیات هدایت و راهنمایی کشته‌ها به یکی از شرکت‌های وابسته به صندوق بازنشستگی این سازمان گفت، کار هدایت کشته‌ها لز وظایف قانونی سازمان بنادر و دریانوردی است.

کار هدایت کشته‌ها از وظایف قانونی سازمان بنادر و دریانوردی است بسید عطاء... صدر در خصوص واگذاری عملیات هدایت کشته‌ها به یکی از شرکت‌های وابسته به صندوق بازنشستگی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: کار هدایت کشته‌ها از وظایف قانونی این سازمان است، این در حالی است که تمام شناورهای راهنمایی متعلق به سازمان بنادر و دریانوردی است، ضمن اینکه راهنمایی شناورها هم از پرسنل و گارمندان این سازمان هستند.

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: در گذشته قراردادهای برای عملیات راهنمایی و هدایت کشته‌ها با بخش خصوصی اضطراری شده بود که آنها مبالغی را از مشتریان اخذ و بخشی از آن را به راهنمایها پرداخت می‌کرد، صدر اظهار داشت: با اینکه بخش خصوصی موظف به حفظ و نگهداری شناورهای راهنمایی را در اختیار این تبروی اینها قرار نمی‌دادند.

اعتبار پنادر وابسته به هدایت این کشته‌ها به اسلکله است

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه این عملکرد بخش خصوصی باعث ایجاد مشکلاتی در ارائه خدمات راهنمایی به شناورها شده بود، گفت بخت هدایت کشته‌ها از لنگرگاه به داخل خوشچه از لحظه اینمی دریانوردی سیار حائز اهمیت است، در حقیقت اعتبار بنادر ما وابسته به آن است، به همین خاطر نمی‌توانیم آن را مستحوش تشخیص افرادی قرار دهیم که تنها به دنبال سود ترکت‌های خود هستند.

وی با بیان اینکه از نظر ما واگذاری عملیات راهبری شناورها از اساس اشکال داشته است، گفت: بخش خصوصی حتی در این مدت به ترتیب راهنمایی هم اقدام نکرده است، این در حالی است که بیشتر راهنمایی‌های ما بیرونی‌های با تحریکی هستند که در حال رسیدن به من بازنشستگی هستند و باید با افرادی که زیر نظر آنها تریت می‌شوند جایگزین شوند.

راهبری شناورها، یک حرفة با اعتبار بین‌المللی صدر با بیان اینکه بازار کار خوبی برای راهنمایان کشته دو بنادر خارجی و بازارهای بین‌المللی وجود دارد اضافه داد: یک راهنمایی کشته از اعتبار بین‌المللی برخوردار است و اگر به آنها حقوق و مزایای کافی و به موقع و مناسب با حرفة دنیوار آنها پرداخت نشود و با در این زمینه کوتاهی شود آنها ایران را ترک می‌کنند که این به صلاح کشور نیست.

مدیر عامل سازمان بنادر و دریانوردی با تأکید بر اینکه راهبری شناورها کار

سرمایه‌گذاری ترکیه و گره‌جنوبی در پتروشیمی ایران



معاون وزیر نفت با تشریح جزئیات امضا قراردادهای با شرکت‌هایی از کره‌جنوبی و ترکیه به منظور ساخت مجتمع‌های جدید صنایع تکمیلی پتروشیمی اعلام کرد براساس یکی از این توافق‌ها بین ایران و گره‌جنوبی دو مجتمع جدید تولید آلیات‌های پلیمری و پتروشیمیایی در عسلویه و ماهشهر احداث خواهد شد.

به گزارش ملا عبدالحسین بیات با اشاره به اضاء قراردادهای جدید ساخت مجتمع‌های صنایع تکمیلی پتروشیمی با شرکت‌هایی از ترکیه و گره‌جنوبی گفت: بر این اساس قرارداد یک واحد کامپونت PVC با طبقت حدود ۳۵۰ هزار تن با یک کنسسیوم مشتمل لر شرکت‌های ایرانی و ترکیه افشاء شده است.

معاون وزیر نفت همچنین از اضاء قرارداد دیگری به منظور ساخت یک واحد جدید پتروشیمی بین ایران و گره‌جنوبی خبر داد و افزود: هدف از ساخت این واحد صنایع تکمیلی پتروشیمی تولید سالانه حدود ۳۰ هزار تن آلیات‌ها و امیرهای پلیمری است.

محمد زیار رئیس دفتر توسعه صنایع تکمیلی شرکت ملی صنایع پتروشیمی هم در تشریح جزئیات این دو قرارداد جدید نقی توضیح نداد. مجموع کل ارزش سرمایه‌گذاری اضای این دو قرارداد و تفاهم‌نامه اجرایی با شرکت‌هایی از گره‌جنوبی و ترکیه حدود ۴۵ میلیون دلار در بخش ارزی و ۴۴ میلیارد تومان در بخش روایی است.

این مقام مسئول با اعلام اینکه براساس توافق و دو قراردادی که مابین شرکت‌های ایرانی و گره‌جنوبی افشاء شده است مقرر شده دو مجتمع تولید آلیات‌های پلیمری در بندر ماهشهر و عسلویه احداث شود وی همچنین با بیان اینکه تفاهم‌نامه اجرایی دیگری بین هلندیگ خلیج فارس و یک شرکت ترکیه‌ای به منظور تکمیل رنجیرهای ارزش PVC امضاء شده است، تبیین کرد: هدف از امضای این قرارداد جدید کاهش صادرات خام جهانی است.

محصول پتروشیمیایی PVC و تولید فرآوردهایی با ارزش افزوده همچون روپوش، کفپوش و لوله‌های PVC، ورق‌های زتومبران و پروپیلن UPVC است.

رئیس دفتر توسعه صنایع تکمیلی شرکت ملی صنایع پتروشیمی با اشاره به اینکه در دوین همایش بین‌المللی توسعه صنایع پتروشیمی ایران، هنگارانی با سرمایه‌گذارانی از گره‌جنوبی، اکراین، ترکیه و افغانستان انجام شده است، خاطرنشان کرد: هدف از اضای قراردادها و مذاکرات مشارکت خارجی برای ساخت، مشارکت در صنایع تکمیلی پتروشیمی، کاهش خامقروتی محصولات پتروشیمیایی و صادرات محصولات با ارزش افزوده به بازارهای جهانی است.



IMO conventions to be highlighted

'IMO Conventions: Effective Implementation' will be the theme for World Maritime Day 2014.

At a meeting held during the middle of July 2013, the IMO Council endorsed a proposal by IMO secretary general Koji Sekimizu to adopt the theme.

Addressing the IMO Council, meeting for its 110th session in London, Sekimizu said that IMO has, over the years, built up an enviable track record for developing and adopting new international conventions.

There have been 53 in all, addressing safety, environmental issues, liability and compensation, and other topics.

"Nevertheless," he added, "as has often been stated

in the Council, adoption alone is only the first step of the treaty-making process; to be effective, adoption must be followed by entry into force and, subsequently, widespread implementation."

He added that he was particularly concerned at the slow pace of ratification and implementation of several of the environmental conventions adopted by IMO.

World Maritime Day is celebrated at IMO Headquarters and around the world in the last week of September. Since 2005, a formal parallel event has been held, hosted by an IMO member state.

In 2014, the parallel event will be held in Morocco and in 2015, in Japan.

Thermal lifejacket available

Marine and offshore safety equipment manufacturer VIKING Life-Saving Equipment has launched a new dual-approved thermal lifejacket for vessels operating in harsh, cold environments.

The company's new thermal lifejacket, PV9720, has been tested and approved according to new lifejacket performance standards, as well as existing thermal requirements. It is the first on the market to comply with both, the company claimed.

Protection against hypothermia is essential when operating in cold waters. The PV9720 lifejacket is specially designed to protect against loss of body temperature with a built-in neoprene torso covering the core body, head and crotch area. It has high turning capabilities, high face freeboard and superior field of vision and reach, for example, when entering a liferaft.

Finally, a new slim profile design ensures easy donning – while reducing storage space by about 20%, VIKING said.

The company claimed that the new SOLAS-approved thermal protective lifejacket is the only one on the market designed, tested, verified and approved to both the latest lifejacket performance requirements described in MSC 200 and the thermal protection performance standards of MSC/Circ. 922.

VIKING explained that in a changing market, vessels built in South Korea, sailing under the Panama flag, might now be operating in the Norwegian sector - and thus must adhere to both SOLAS and flag state requirements, as well as local standards.

Source: Tanker Operator Newsletter

IACS outlines future strategy

A forward strategy and work plan for the upcoming year was agreed by the International Association of Classification Societies (IACS) at its 67th Council meeting held in Oxford.

It was chaired by outgoing chairman Tom Boardley, Lloyd's Register marine director.

Boardley was replaced as IACS chairman by Roberto Cazzulo, RINA Services chairman, on 1st July, 2013.

At the meeting, all the members agreed to reiterate the guiding principles of IACS regarding safety, quality, integrity and environmental protection.

Speaking at a presentation in London this week, Cazzulo said, "IACS is the key technical body in global shipping. It is important that we reinforce our commitment to our fundamental aims and ensure that our work programme delivers that I am looking forward to a busy year, bringing the Harmonised Common Structural Rules (H-CSR) into life and helping IACS and all its members to deliver the highest technical standards that our great global industry needs."

The H-CSR for bulkers and tankers is due to be adopted by the IMO in December of this year and will form an integral part of the organisation's goal-based standards initiative.

Cazzulo explained that IACS' Key strategic objectives were:

Leadership to partner IMO and industry to develop a safety level regulatory framework for achieving a better balance between safety, environmental protection and sustainability.

Knowledge to finalise the IACS' H-CSR for new bulk carriers and oil tankers and to promote energy efficiency and green technologies.



Quality to further enhance and reinforce IACS QSCS (quality system certification scheme) providing interested parties with open information on certification bodies' and auditors' performance.

Transparency to strive for an international statutory legal framework to improve accident and incident reporting and investigation with a view to facilitating data exchange and learning lessons more quickly.

Source: Tanker Operator Newsletter

2015, ICS members continued to express concern about fuel availability. The ICS AGM therefore continued to urge governments to advance the timing of the fuel availability study that IMO must complete under the terms of the MARPOL Convention.

"We will continue to press governments on this issue to raise much needed awareness of the wider implications of the introduction of the global sulphur cap as well as the impact of the ECA requirements" said Morooka. "The massive increase in demand for distillate fuel for ships is also likely to have economic and practical impacts on shore-based transport and industry."

With respect to the ECAs, the potential for modal shift away from efficient maritime transport services may also have a negative net effect on the environment. We think it most important that the impacts of these major changes are fully understood by governments as they implement the MARPOL requirements," he said.

With respect to discussions at IMO about the establishment of a mandatory system of CO₂ emissions monitoring, reporting and verification (known as MRV), Morooka remarked; "ICS will fully support the concept of MRV, provided that any measure adopted is developed and agreed at IMO and that it will be simple to administer and based primarily on fuel consumption measured by bunker delivery notes."

However, the AGM reaffirmed that ICS support for the development of an MRV mechanism does not imply acceptance of MRV itself being used for the eventual development of any other market based measure, or the mandatory application of energy indexing measures to existing ships," he said.

ICS members also welcomed the entry into force of the ILO Maritime Labour Convention (MLC) in August this year, but stressed the importance of shipping companies being ready to demonstrate compliance. However, there is concern that smooth implementation of the MLC may be hampered by the large number of nations that have still yet to ratify the convention, as well as the lack of guidance from some flag states on detailed national provisions as the MLC requires.

"We agreed that it is vital that shipping companies prepare a Declaration of Maritime Labour Compliance, Part II, for each of their ships as soon as possible. ICS welcomes the recent agreement by the Paris MOU on Port State Control that full PSC enforcement should not begin until August 2014, in line with a Resolution passed by the ILO in 2006" said the ICS Chairman. "But some national authorities may still decide to take a different approach towards PSC enforcement. It is therefore most important that companies are as prepared as they can be by August if they want to avoid possible problems."



Environment and MLC high on ICS agenda

At the ICS annual general meeting held in Oslo, challenges associated with the implementation of new IMO environmental regulations and industry preparations for the entry into force of MLC 2006 were discussed.

The meeting also formally embraced the Asian Shipowners' Forum (ASF) and the European Community Shipowners' Associations (ECSA) as ICS regional partners and elected four vice chairmen for 2013-2015.

ICS members reviewed their efforts to communicate to regulators about the need for full account to be taken of the industry's long term economic sustainability. Members agreed that government regulators should give equal priority to each of the three pillars of sustainable development: environmental, social and economic.

"ICS members greatly welcomed the IMO Secretary-General's personal commitment towards producing sustainable development goals for the international shipping industry and agreed that ICS will continue to participate actively in this important process."

"The vital need to protect the environment and for ships to comply fully with all new environmental regulations is fully recognised by ICS.

"But as part of IMO's new focus on sustainable

development, ICS members reiterated the importance of all proposals for any future IMO environmental regulation being subjected to a full and proper cost benefit analysis, in a similar manner to proposals relating to the improvement of maritime safety," said ICS chairman, Masamichi Morooka.

ICS members expressed satisfaction with the outcome of the recent IMO MEPC meeting. This included the agreement, in principle, to allow the retrofitting of new ballast water treatment equipment to be spread over a five year period, rather than two or three years as the Ballast Water Management (BWM) Convention currently requires and to treat ships constructed before the convention enters into force as 'existing ships'.

Morooka said "If this commitment to amend the BWM Convention as soon as it enters into force is confirmed, as we hope by the IMO Assembly in November, this will remove a great deal of the uncertainty that has been hanging over the industry for many years. We are very pleased that governments have broadly listened to ICS as we have explained our concerns about these complex implementation challenges."

With respect to the imminent switch to distillate fuel that will be required to comply with new IMO sulphur regulations, beginning with the 0.1% sulphur in fuel requirements in ECAs from

N E W S

Brussels gives the nod to DNV/GL merger

On 15th July, the European Commission gave the proposed DNV/GL merger the green light.

This leaves the Chinese authorities to give the all clear on the merger. A DNV spokesman said that this process was still ongoing but could not put a date on its completion.

Once the merger has been approved, the DNV will hold roughly 60% of the new company - DNV-GL Group - with GL taking the remaining 40%.

The maritime division will be centred on Hamburg, but the head of the tanker segment will be based at DNV's Hovik headquarters.

Speaking to 'Tanker Operator', the new head of the tanker sector, Haakon Skaret confirmed that the head office for maritime in the DNV-GL group will be in Hamburg, but the technical competence groups will not be relocated.

The average customer will not notice any difference whether the office is in Oslo or Hamburg, he said. "In the tanker segment, DNV has a very strong



position and we want to maintain and further strengthen this," Skaret said.

However, GL has a strong presence in small gas carriers, in which DNV has a smaller market share. GL's approach to this segment will of course be further leveraged in the new DNV-GL concern, Skaret emphasised.

"Through the integration process of the merger it is our goal that the new DNV-GL is built on the strengths of DNV and GL today," he stressed.

IMO seeks public input on administrative burdens

On 7 May 2013, IMO began a six month consultation period in which the Organization is seeking widespread input on the administrative burdens that may result from compliance with IMO instruments.

The intention is to gather data from a broad spectrum of stakeholders from which recommendations on how to alleviate administrative burdens can be developed.

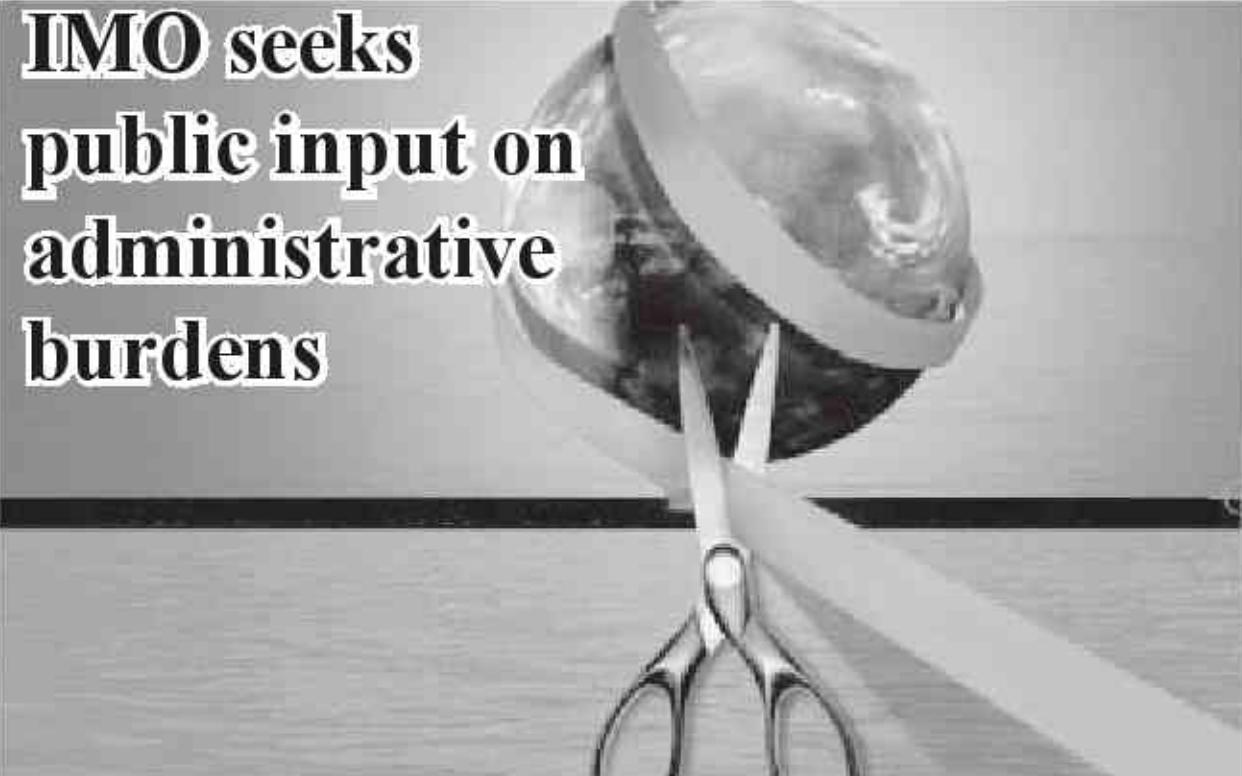
The Organization recognizes that some administrative requirements contained in IMO instruments may have become unnecessary, disproportionate or even obsolete, and is committed to reducing their impact. This, says IMO, would not only be beneficial in its own right, it would also help to release resources that could then be channelled towards the Organization's overall goals of improving safety and security in shipping and reducing its negative impact on the environment.

The consultation process is being carried out through a dedicated website, which is accessible from the IMO website (www.imo.org/OurWork/rab). It offers practical information and guidance to participants in the consultation and includes a questionnaire to be filled in and submitted electronically. The consultation is open to everyone, including the general public. Particular

target groups are all maritime stakeholders, including:

- companies and owners;
- governments, in their capacity as Party to conventions, flag, port or coastal State;
- manufacturers and equipment suppliers;
- maritime administrations;
- masters and ships' crew;
- port authorities;
- recognized organizations;
- shipbuilders and ship repairers; and
- shippers.

IMO Secretary-General Koji Sekimizu said, "There has long been a feeling in the industry that there is too much wasted paperwork. This is the start of our efforts to tackle that problem. I would urge as many people as possible to take part in this consultation, as only with a strong set of data can we meaningfully identify where changes may be necessary." The consultation process will end on 31 October 2013. After it has been completed, a steering group established by the IMO Council will analyze the responses to identify those administrative requirements that are perceived as burdens, and will make recommendations to the Council as to how any such burdens should be addressed.



Aviation Organization (ICAO), the harmonization of aeronautical and maritime search and rescue procedures; carriage requirements, performance standards and operational guidelines for the use of shipborne radiocommunications and search and rescue equipment; and liaison with the International Telecommunication Union (ITU) on maritime mobile radiocommunication matters.

Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR): to consider technical and operational matters related to prevention and control of pollution of the marine environment from ships and other related maritime operations; safe and environmentally sound recycling of ships; evaluation of safety and pollution hazards of liquid substances in bulk transported by ships; control and management of harmful aquatic organisms in ships' ballast water and sediments; and biofouling; and pollution preparedness, response and cooperation for oil and hazardous and noxious substances.

Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC): to consider technical and operational matters related to design, construction, subdivision and stability, buoyancy, sea-keeping and arrangements, including evacuation matters, of all types of ships, vessels, craft and mobile units covered by IMO instruments; testing and approval of construction and materials; load line matters; tonnage measurement matters; safety of fishing vessels and fishermen; and survey and certification.

Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (SSE): to consider technical and operational matters related to systems and equipment, including machinery and electrical installations, of all types of ships, vessels, craft and mobile units covered by IMO instruments; testing and approval of systems and equipment; life-saving equipment, appliances and arrangements; fire protection systems; and analyses of casualty and incident records relating to ship systems and equipment.

Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC): to consider technical and operational matters related to effective implementation of the relevant conventions,

codes and other instruments, mandatory or recommendatory, as appropriate, dealing with cargo operations, which include packaged dangerous goods, solid bulk cargoes, bulk gas cargoes, and containers; evaluation of safety and pollution hazards of packaged dangerous goods, solid bulk cargoes and gas cargoes; survey and certification of ships carrying hazardous cargoes; further enhancement of the safety and security culture, and environmental consciousness in all cargo and container operations; and co-operation with other relevant UN bodies, IGOs and NGOs on international standards related to containers and to cargo operations.

Previous review

The last review of the sub-committee structure was in the 1996-1997 biennium when the number of Sub-Committees was reduced from 11 to 9: the Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases (BLG), Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Containers (DSC), Sub-Committee on Radiocommunications, Search and Rescue (COMSAR), Sub-Committee on Navigation (NAV), Sub-Committee on Ship Design and Equipment (DE), Sub-Committee on Fire Protection (FP), Sub-Committee on Stability, Load Lines and Fishing Vessels Safety (SLF); Sub-Committee on Flag State Implementation (FSI), and Sub-Committee on Standards of Training and Watchkeeping.



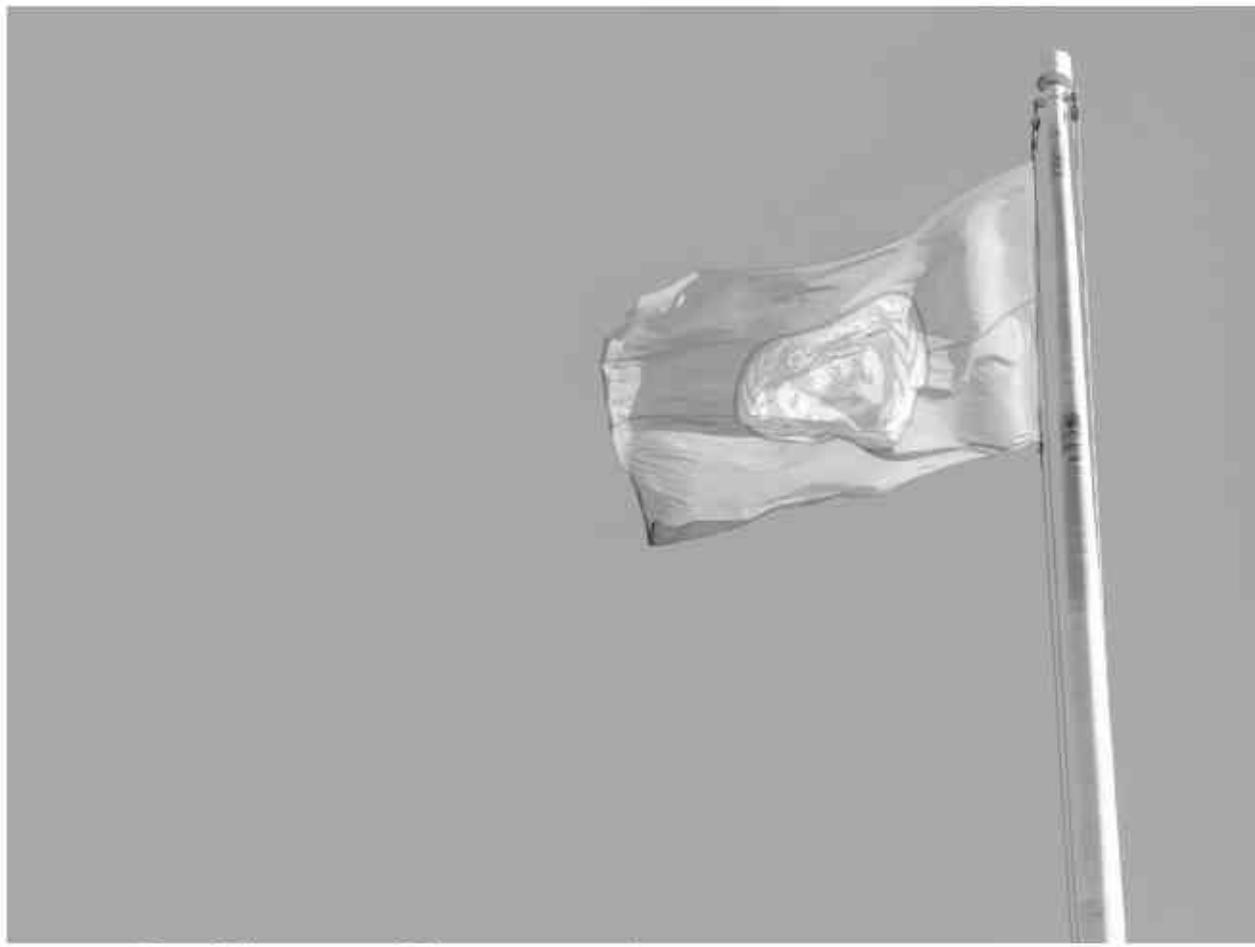


implementation of IMO instruments by States in their capacity as flag, port and coastal States and countries; training and certifying officers and crews; identification of the reasons for the difficulties in implementing provisions of relevant IMO instruments; consideration of proposals to assist States in implementing and complying with IMO instruments; analyses of investigations reports into marine casualties and incidents; review of IMO standards on maritime safety and security and the protection of the marine environment; to maintain an updated and harmonized guidance on survey and certification related requirements; and promotion of global harmonization of port State control activities.

Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue

(NCSR): to consider technical and operational matters related to the obligations of Governments and operational measures related to safety of navigation, including hydrographic and

meteorological services, ships' routeing, ship reporting systems, aids to navigation, radio-navigation systems, vessel traffic services, and pilotage; operational requirements and guidelines relating to navigational safety and associated issues, such as regulations for the prevention of collisions and groundings, bridge procedures, voyage planning, avoidance of dangerous situations, places of refuge including maritime assistance services and relevant aspects of maritime security; carriage requirements, performance standards and operational guidelines for the use of shipborne navigational equipment and other navigational requirements, obligations of Governments and operational measures related to the Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS), development and maintenance of the global search and rescue (SAR) Plan and the Long Range Identification and Tracking (LRIT) system; operational requirements and guidelines relating to radiocommunications and search and rescue, and, in co-operation with the International Civil



IMO Sub-Committee restructuring agreed by MSC

Summer 2013
UpDate
25

IMO's Maritime Safety Committee (MSC) has agreed to a restructuring of IMO's Sub-Committees, in order to deal more effectively with the technical and operational issues covered by IMO regulations, as part of a review and reform process initiated by Secretary-General Mr. Koji Sekimizu.

The restructuring will see the number of Sub-Committees reduced from nine to seven, with their terms of reference covering the following issues:

Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW): to address issues relating to human element training and watchkeeping, including minimum international standards for training and certification of seafarers

and fishing vessel personnel; and technical and operational issues related to maritime safety, security, and environmental protection, to encourage a safety culture in all ship operations; safe manning; the review, updating and revision of IMO model courses; and promotion and implementation of the Organization's human element strategy.

Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III): to address the effective and consistent global implementation and enforcement of IMO instruments concerning maritime safety and security and the protection of the marine environment, including: comprehensive review of the rights and obligations of States emanating from the IMO treaty instruments; assessment, monitoring and review of the current level of



Council: 110th session – 15 to 19 July 2013

Restructuring of Sub-Committees endorsed by Council

The restructuring of the IMO Sub-Committees, to reduce the number to seven from nine, was endorsed by the Council when it met for its 110th session.

The new Sub-Committees will be the:

- Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW);
- Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III);
- Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR);
- Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR);
- Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC);
- Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (SSE), and
- Sub-Committee on Carriage of Cargo and Containers (CCC).

"IMO Conventions: Effective Implementation" is 2014 World Maritime Day theme

The Council endorsed a proposal by IMO Secretary-General Koji Sekimizu to adopt "IMO Conventions: Effective Implementation" as the World Maritime Day theme for 2014.

- Approved the List of certificate and documents required to be carried on board ships, for issuing as a circular to update previous versions;
- Approved Guidelines for Use of Printed Versions of Electronic Certificates;
- Approved a CSC circular on Guidelines for development of an Approved Continuous Examination Programme (ACEP) and approved amendments to the Revised Recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (CSC.1/Circ.138);
- Approved a procedure for calculating the number of fishing vessels of each Contracting

State to the 2012 Cape Town Agreement by the Depositary and approve the consolidated text of the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, as modified by the 1993 Torremolinos Protocol relating thereto, as modified by the 2012 Cape Town Agreement.

Future of Ship Safety recommendations to be considered at future session

The MSC was preceded by the IMO Symposium on the Future of Ship Safety on 10 and 11 June, which agreed a statement recommending a review of safety measures. The MSC agreed to consider the recommendations emanating from the Symposium at a future session.



all have broadly similar solutions, including comprehensive legal frameworks; maritime situational awareness; maritime law enforcement capability; and inter agency cooperation on both the national and regional levels, thus the MSC welcomed the development of the new Code of Conduct concerning the prevention of piracy, armed robbery against ships and illicit maritime activity in West and Central Africa, which was adopted recently, at a Ministerial meeting in Benin, and is expected to be opened for signature at the forthcoming meeting of Heads of State in Cameroon.

The Secretary-General announced the establishment of a new multi-donor trust fund to support an expanded programme of capacity-building activities in west and central Africa. This will better enable the Organization to work with Member States, United Nations agencies and other international and regional development partners for the benefit of safe, secure and sustainable development of the African maritime sector. The Secretary-General urged Member States, and the industry to contribute to this fund.

Restructuring of Sub-Committees

The MSC endorsed a comprehensive restructuring of the Sub-Committees, reducing them to seven from nine and renaming them to reflect their areas of work.

Other issues

In connection with other issues arising from the reports of IMO sub-committees and other bodies, the MSC:

- Approved, for future adoption, draft amendments to SOLAS to require the installation of inert gas systems on board new oil and chemical tankers of 8,000 dwt and above, carrying low-flashpoint (below 60°C) cargoes;
- Approved, for future adoption, new draft SOLAS regulation II-2/20-1 Requirement for vehicle carriers carrying motor vehicles with compressed hydrogen or natural gas for their own propulsion;
- Approved, for future adoption, draft amendments to SOLAS regulation II-1/29 concerning requirements for steering gear trials;
- Approved, for future adoption, draft amendments to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, and the Seafarers' Training, Certification and Watchkeeping (STCW) Code, to make the IMO Instruments Implementation Code (III Code) and IMO Member State Audit Scheme mandatory;
- Approved, for adoption at MSC 93, a draft MSC resolution on Requirements for periodic servicing and maintenance of lifeboats and rescue boats, as well as associated draft SOLAS amendments to make these requirements mandatory, and also to approve, in principle, a draft MSC circular on Guidelines on safety during abandon ship drills using lifeboats, reflecting recommendatory provisions;
- Approved, for future adoption, draft amendments to SOLAS regulation II-2/13.4 mandating additional means of escape from machinery spaces; to SOLAS regulations II-2/3 and II-2/9.7, relating to the requirements for the fire resistance of ventilation ducts; and to SOLAS regulation II-2/10, concerning fire protection requirements for on-deck cargo areas for new ships;
- Approved, for future adoption, the draft revised International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (the IGC Code);
- Approved guidance related to the establishment and testing of long-range identification and tracking (LRIT) Data Centres (DCs) and the operation of the LRIT system;
- Considered the Secretary-General's report on two States whose independent evaluations had been completed since the previous MSC meeting and confirmed those Parties continued to give full and complete effect to the provisions of the STCW Convention;
- Considered the report of a correspondence group on goal-based standards, and approved Guidelines for the approval of alternatives and equivalents as provided for in various IMO instruments, encouraging Member Governments to provide feedback to the Organization on experience gained with their application;

muster stations), extending the use of video for passenger emergency instruction notices; and following voyage planning guidance in the case of any deviation.

On specific matters relating to the recommendations arising from the investigation into the Costa Concordia, the MSC invited Italy to provide more information regarding the recommendation for double-skin for protecting watertight compartments containing equipment, endorsed the view that the role of shoreside management is critical to the proper development and function of an effective Safety Management System; and invited Member States to consider the mandatory application of evacuation analysis to non ro-ro passenger ships.

Meanwhile, the MSC invited further consideration of the Costa Concordia accident investigation report by the Flag State Implementation Sub-Committee, and invited detailed comments and proposals to be submitted to the next MSC session.

The MSC also revised and updated the long term action plan on passenger ship safety.

Adoption of other amendments

The MSC also adopted:

- Amendments to SOLAS regulation III/19, on emergency training and drills, to mandate enclosed-space entry and rescue drills, which will require crew members with enclosed-space entry or rescue responsibilities to participate in an enclosed-space entry and rescue drill at least once every two months. Related amendments were adopted to the International Code of Safety for High-Speed Craft (HSC Code), the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units (MODU Code) and the Code of Safety for Dynamically Supported Craft (DSC Code) (the amendments are expected to enter into force on 1 January 2015).

- Amendments to SOLAS regulation XI-1/1 to make mandatory the Code for Recognized Organizations (RO Code), with an expected entry into force date of 1 January 2015). The RO Code was also adopted,

- Amendments to the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966

(1988 Load Lines Protocol) to make the RO Code mandatory, with entry into force expected on 1 January 2015;

- Amendments to the International Convention for Safe Containers (CSC), 1972, to incorporate amendments to the CSC Convention adopted in 1993 by resolution A.737(18), which have not yet entered into force, including amendments relating to the safety approval plate and to the approval of existing and new containers (the amendments are expected to enter into force on 1 January 2015),
- Amendments to the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention (International Safety Management (ISM) Code), including a new requirement for the Company to ensure that the ship is appropriately manned; and
- Amendments to the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC Code) (amendment 02-13)), including a new nickel ore schedule. The MSC also approved related circulars on Early implementation of amendments (02-13) to the International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMSBC) Code, Guidelines for the submission of information and completion of the format for the properties of cargoes not listed in the IMSBC Code and their conditions of carriage, Guidelines for developing and approving procedures for sampling, testing and controlling the moisture content for solid bulk cargoes which may liquefy, and a revised List of solid bulk cargoes for which a fixed gas fire-extinguishing system may be exempted or for which a fixed gas fire-extinguishing system is ineffective.

Concern over piracy and armed robbery off west and central Africa expressed

The Committee expressed its clear concern over the level of piracy and armed robbery against ships off the coast of West and Central Africa and endorsed the actions of the Secretariat over the last few years to address this. A number of delegations from the Gulf of Guinea area were able to report on their progress as a result of these activities, some of which are currently funded under the International Maritime Security Trust.

It was noted that the maritime safety, security and law enforcement challenges in the region,



Maritime Safety Committee (MSC), 92nd session, 12 to 21 June 2013

IMO's Maritime Safety Committee (MSC) met at the Organization's London Headquarters for its 92nd session from 12 to 21 June 2013.

The MSC adopted amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) relating to passenger drills; discussed recommendations arising from the Costa Concordia incident; and considered matters related to piracy and armed robbery against ships and other items submitted by the IMO sub-committees.

Passenger drill amendments adopted

The MSC adopted amendments to SOLAS regulation III/19 to require musters of newly embarked passengers prior to or immediately upon departure, instead of "within 24 hours", as

stated in the current regulations. The amendments are expected to enter into force on 1 January 2015.

Interim measures for passenger ships updated in wake of Costa Concordia recommendations

Following discussion in an MSC working group on passenger ships safety, the Committee approved revised Recommended interim measures for passenger ship companies to enhance the safety of passenger ships (to be issued as MSC.1/Circ.1446/Rev.2), to include new recommendations relating to harmonization of bridge navigational procedures across a fleet or fleets; securing of heavy objects (procedures to ensure securing of heavy objects to be incorporated into the Safety Management System); stowage of life-jackets (including stowage of additional life jackets near

**type-approved ballast water management systems.
Draft amendment on implementation date for Tier III engines agreed**

The MEPC considered and agreed to proposed draft amendments to MARPOL Annex VI regulation 13 on Nitrogen Oxides (NOx), to amend the date for the implementation of "Tier III" standards within emission control areas (ECAs) to 1 January 2021, from the current effective date of 1 January 2016. The draft amendments will be circulated for consideration at MEPC 66 in 2014, with a view to adoption.

NOx control requirements apply to installed marine diesel engines of over 130 kW output power, and different levels (Tiers) of control apply based on the ship construction date. Tier III controls apply only to specified ships while operating in ECAs designated to limit NOx emissions (currently the North American Emission Control Area and the United States Caribbean Sea Area). Outside such areas, "Tier II" controls apply.

Draft NOx Technical Code amendments approved

The MEPC approved, with a view to subsequent adoption, draft amendments to the NOx Technical Code, 2008, concerning use of dual-fuel engines.

Guidelines for implementation of MARPOL Annex VI regulation 13 agreed

The MEPC adopted guidelines, as required by regulation 13.3.2 of MARPOL Annex VI, in respect of non-identical replacement engines not required to meet the Tier III limit; and a unified interpretation on the "time of the replacement or addition" of an engine for the applicable NOx Tier standard for the supplement to the IAPP Certificate.

MARPOL amendments to make RO Code mandatory adopted

The MEPC adopted amendments to MARPOL Annexes I and II to make mandatory the Code for Recognized Organizations (ROs). 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.

The MEPC also adopted amendments to Form A and Form B of Supplements to the IOPP

Certificate; and amendments to the Condition Assessment Scheme, to make reference to the International Code on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers, 2011 (2011 ESP Code).

Correspondence group on ship recycling re-established

The MEPC re-established a correspondence group to finalize the development of threshold values and exemptions applicable to the materials to be listed in Inventories of Hazardous Materials and amend accordingly the 2011 Guidelines for the Development of the Inventory of Hazardous Material.

Guidance on evaluating biofouling guidelines approved

The MEPC approved an MEPC circular on Guidance for evaluating the 2011 Guidelines for the control and management of ships' biofouling to minimize the transfer of invasive aquatic species.

Implementation of MARPOL Annex V – guidance agreed

The MEPC adopted amendments to the 2012 Guidelines for the implementation of MARPOL Annex V, to add references to E-waste generated on board such as electronic cards, gadgets, equipment, computers, printer cartridges, etc.

The MEPC also approved draft amendments to the form of Garbage Record Book under MARPOL Annex V, to update the Record of Garbage Discharges, for circulation, with a view to adoption at MEPC 66.

The MEPC also approved an MEPC circular on adequate port reception facilities for cargoes declared as harmful to the marine environment (HME) under MARPOL Annex V, which agrees that, until 31 December 2015, cargo hold washwater from holds previously containing solid bulk cargoes classified as HME, may be discharged outside special areas under specific conditions. The circular also urges Parties to MARPOL Annex V to ensure the provision of adequate facilities at ports and terminals for the reception of solid bulk cargo residues, including those contained in wash water.



Further measures to improve the energy efficiency of ships

The MEPC considered the importance of enhancing energy efficiency and reducing fuel consumption with subsequent reductions of CO₂ emissions and other pollutants emitted to air and noted the need to discuss further relevant proposals submitted to the session. In this regard, the MEPC considered the use of a phased approach to implementation, with the focus of its initial work being on data collection, as a basis for future technical work.

The MEPC agreed to establish a sub-agenda item under the MEPC's agenda item 4 (Air pollution and energy efficiency), for discussion of further technical and operational measures for enhancing energy efficiency for international shipping, and to establish a working group under this sub-agenda item at MEPC 66. The MEPC invited further submissions to its next session.

Draft Assembly resolution agreed and ballast water management systems approved

The MEPC approved a draft IMO Assembly resolution on the application of regulation B-3 of the BWM Convention to ease and facilitate the smooth implementation of the Convention, for submission to the 28th session of the IMO Assembly (25 November to 4 December 2013). The draft resolution recommends that ships

constructed before the entry into force of the Convention will not be required to comply with regulation D-2 until their first renewal survey following the date of entry into force of the Convention. The aim of the draft resolution is to clarify uncertainty in relation to the application of regulation B-3, through the application of a realistic timeline for enforcement of regulation D-1 (ballast water exchange standard) and regulation D-2 (ballast water performance standard), upon entry into force of the Convention.

The MEPC considered the reports of the twenty-fourth and twenty-fifth meetings of the Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environment Protection (GESAMP) Ballast Water Working Group (held during 2012-2013), and granted granting Basic Approval to three, and Final Approval to three, ballast water management systems that make use of Active Substances.

The MEPC also approved BWM-related guidance, including Guidance concerning ballast water sampling and analysis for trial use and a BWM Circular on clarification of "major conversion" as defined in regulation A-1.5 of the BWM Convention.

The MEPC also adopted a revised MEPC resolution regarding information reporting on

assist in the sourcing of funding for capacity building and support to States, in particular developing States, which have requested technology transfer.

Update of GHG emissions estimate gets go-ahead

The MEPC approved the terms of reference and agreed to initiate a study for an updated greenhouse gas (GHG) emissions' estimate for international shipping, following discussion in an expert workshop, which met earlier this year, on the methodology and assumptions to be used.

The new study will focus on updating key figures in the current (second) IMO GHG Study (2009), which estimated that international shipping emitted 870 million tonnes, or about 2.7%, of the global man-made emissions of carbon dioxide (CO₂) in 2007.

Development of energy-efficiency measures for ships continued

The MEPC continued its work on further developing technical and operational measures relating to energy-efficiency measures for ships, following the entry into force, on 1 January 2013, of the new chapter 4 of MARPOL Annex VI, which includes requirements mandating the Energy Efficiency Design Index (EEDI), for new ships, and the Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP), for all ships.

The Committee:

- Approved draft amendments to MARPOL Annex VI, with a view to adoption at MEPC 66, to extend the application of EEDI to ro-ro cargo ships (vehicle carrier), LNG carriers, cruise passenger ships having non-conventional propulsion, ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships, and to exempt ships not propelled by mechanical means, and platforms including FPSOs and FSUs and drilling rigs, regardless of their propulsion, as well as cargo ships having ice-breaking capability;
- Adopted amendments to update resolution MEPC.215(63) Guidelines for calculation of reference lines for use with the Energy Efficiency Design Index (EEDI), including the addition of ro-ro cargo ships (vehicle carrier), ro-ro cargo ships and ro-ro passenger ships, and LNG Carriers;
- Noted, with a view to adoption at MEPC 66, the finalized amendments to resolution MEPC.212(63) 2012 Guidelines on the method

of calculation of the attained Energy Efficiency Design Index (EEDI) for new ships;

- Approved amendments to unified interpretation MEPC.1/Circ.795, to update the circular with regards to requirements for SEEMP, to exclude platforms (including FPSOs and FSUs), drilling rigs, regardless of their propulsion, and any other ship without means of propulsion;
- Adopted the 2013 Interim Guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions, which are intended to assist Administrations and recognized organizations in verifying that ships, complying with the EEDI requirements set out in regulation 21.5 of MARPOL Annex VI, have sufficient installed propulsion power to maintain the manoeuvrability in adverse conditions;
- Approved the 2013 Guidance on treatment of innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained EEDI, which are intended to assist manufacturers, shipbuilders, shipowners, verifiers and other interested parties related to the EEDI of ships to treat innovative energy efficiency technologies for calculation and verification of the attained EEDI, addressing systems such as air lubrication, wind propulsion systems, high temperature waste heat recovery systems, and photovoltaic power generation system;

- Adopted the 2013 Guidelines for calculation of reference lines for use with the Energy Efficiency Design Index (EEDI) for cruise passenger ships having non conventional propulsion, and

- Adopted amendments to resolution MEPC.214(63) 2012 Guidelines on survey and certification of the energy efficiency design index (EEDI), to add references to measuring sea conditions in accordance with ITTC Recommended Procedure 7.5-04-01-01.1 Speed and Power Trials Part 1, 2012 revision 1 or ISO 15016:2002.

The MEPC also endorsed a work plan to continue the work on development of the EEDI framework for ship types and sizes, and propulsion systems not covered by the current EEDI requirements and to consider guidelines on propulsion power needed to maintain the manoeuvrability of the ship under adverse conditions.



Marine Environment Protection Committee (MEPC),

65th session, 13 to 17 May 2013

The Marine Environment Protection Committee (MEPC) of the International Maritime Organization (IMO) met for its 65th session from 13 to 17 May 2013, at IMO Headquarters in London.

The Committee made significant progress in its work on further developing energy-efficiency regulations; adopted an MEPC Resolution on Promotion of Technical Co-operation and Transfer of Technology relating to the Improvement of Energy Efficiency of Ships; and gave the go-ahead to carry out an update to the greenhouse gas (GHG) emissions' estimate for international shipping. It also agreed a draft Assembly resolution to

address the implementation of the Ballast Water Management convention and approved a number of ballast water treatment systems.

Resolution on technical cooperation for energy efficiency measures adopted

The MEPC adopted an MEPC Resolution on Promotion of Technical Co-operation and Transfer of Technology relating to the Improvement of Energy Efficiency of Ships, which, among other things, requests the Organization, through its various programmes, to provide technical assistance to Member States to enable cooperation in the transfer of energy efficient technologies to developing countries in particular, and further

likelihood of human errors in fire fighting operations.

6-b-5) Price

According to internal volume of ISO containers, each 20' container and a 40' container will require a MAG13, and a MAG16 respectively. Currently, Aerosol MAG is appraised as a rather costly firefighting solution. Whereas one disposable Aerosol MAG unit is needed per each Dangerous Goods container shipment, if the cargo interests are mandated to buy one suitable Aerosol MAG unit per each of their shipments, the freights of maritime transport of their goods will increase dramatically and this may even compromise the economic feasibility of chemicals' supply in the prevailing logistics channels. That is while the majority of DG shipment are transported without any incidents onboard, and the cargo interests may find the Aerosol MAG unit of no use after delivery or receipt of their shipments.

However, our solution for this problem is resorting to a leasing network. As cited before, Aerosol MAG has a long lifetime (10 years after production), and most of DG shipments are delivered safely in the maritime transport. As these units are re-installable on freight containers, a shipping line can maintain an inventory of these units (just like freight container inventories), and lease them for use in flammable/combustible/explosive shipment applications. An even easier solution is permanent installation of Aerosol MAG units in a number of specialized freight containers, and specific allocation of them for transport of DG shipments. In this approach, instead of mandating the clients to afford the purchase of a costly disposable Aerosol MAG unit, the shipping lines can charge their clientele for delivery of a superlative safety service in carriage of their shipments. Nevertheless, it should be noticed that if use of Aerosol MAG unit is requested as a legal requirement of Dangerous Goods Transportation, a massive demand will be established for this technology, which will in turn result in reductions in the costs of production and marginal price of it.

6-b-7) Redundancy

In case of industry-wide application of this technology, some Aerosol MAG units may prove to be deficient along the maritime voyage. Also in case of accidents, the units deployed on inflicted containers will be spent, and the risky and accident-prone shipments will remain unprotected in the rest of the maritime voyage. In order to solve this problem, a number of ancillary cylinders or grenades can be supplied onboard the ships for further use in replacement of deficient or spent units. These units can also be used for prevention/rapid reaction to spread of fires in such confined areas as cargo holds or machinery spaces.

7) Conclusion

Fire Hazards in cargo section of container vessels is estimated as a very challenging issue in maritime transport: on one hand, the economic, societal, and environmental risks are heavy to endure, and on the other hand fire control is encountered with severe constraints. This issue has been discussed in many of IMO's documents.

Aerosol MAG Technology is among the outstanding achievements in fire fighting industry. Herein we explained the concept of this technology, and its inherent advantages in comparison to other fire extinguishments systems, including extinguishment effectiveness, safety and reliability, simplicity of use and cost-effectiveness, preservation of protected goods, availability in market and certifications, Environment-friendliness. We also discussed the industry-specific features of this technology in maritime container trade, which included effectiveness and safety improvement in fire control, downsizing of firefighting system, efficiency in fire extinguishment, extension of firefighting applications scope, effectiveness and safety improvement in cargo fire control, price, redundancy. Accordingly Aerosol MAG seems to be a very suitable alternative for extinguishment of Dangerous Goods' fires inside freight containers. Maritime transport (and in a broader sense, the freight industry) can benefit largely from this issue.

Deployment of an effective fire extinguishment system inside the freight container, and enveloping the control volume on it can also extend the scope of fire extinguishment in other modes of transport, as well as the maritime mode. This can be a very productive initiative for integration of safety measures along multimodal transport of dangerous goods.

6-b-2) Efficiency in fire extinguishment

In application of Aerosol MAG confined spaces, the more the fire environment is filled (e.g. by fuel substances), the less extinguishing agent is required to put out the fire. This is due to reduction of air (and its oxygen content) in such confined spaces. The issue is specifically helpful in freight containers wherein great quantities of flammable/ combustible substance are packed into a finite volume. That is while in many other customary fire fighting systems, abundance of fuel in the CTU is seen as a major problem.

6-b-3) Downsizing of Fire Fighting System

Conventional firefighting systems in maritime vessels are consisted of large installations onboard. These consist of large tanks, pumps, networks of piping and/or hydrants. Marine firefighting installations are among the most costly ones in industrial fire fighting, as they should be reliable, effective, and resistant to corrosion in the marine environments. In order to provide sufficient accessibility in different parts of the ships, this installation should include piping and hydrant/sprinkler/etc. networks that are spread in the entire ship. These piping and dispensing networks are very costly to develop and maintain in a ship, occupy a relatively large area onboard and pose some restrictions to ship design, and (as seen in many cases,) may generate their own hazards in the ship (such as tripping and falling, rupture hazards, etc.). As discussed in such documents as FP 53/INF, and FP 54/INF 2, these installations cannot provide automated fire control in case of fires in containers which are stacked on deck, and such fires shall be controlled by means of manually operated systems. Hence, these installations are capital-intensive, and provide limited effectiveness in fire control onboard ships. Instead, the Aerosol MAG unit is disposable equipment that can be installed (removed and/or re-installed) inside any freight container and does not need any of a/m appliances. They do not require any extra space on shipboard,

and need zero maintenance during a maritime voyage. They operate effectively in case of temperature raise inside the freight container, and their operation is independent of the container's stowage-position onboard. Expiry of Aerosol MAG unit takes ten years from the date of its production, and therefore each unit can be redeployed in many voyages and on many shipments, until it is eventually used or expired. Therefore use of Aerosol MAG inside freight containers can save a great deal of space, weight, and costs in maritime vessels.

Of course ship fire fighting installations will still have a critical role, but they will be greatly assisted by deployment of intra-shipment fire fighting system, and their expected functions can be modified. Perhaps, provision of a reasonable fire control level in the cargo section of a ship Aerosol MAG may also provide an opportunity for the ship-owners to shift their focus and investments from the cargo safety to ship safety. This issue needs a thorough study in future.

6-b-4) Effectiveness and safety improvement in cargo fire Control

As stated in section 5, in the terms of a maritime voyage, access to the container's interior is very limited, and detection of fire in freight containers onboard is done with considerable lag. Also in sections 2, and 5, we discussed that fire fighting operations are confronted with several constraints that either return to ship or CTU. In response to this, intra-container deployment of Aerosol MAG system provides an excellent performance. This system will automatically function, either if the internal temperature of container exceeds its activation temperature (which is reported to be 175°C), or else if the attached wick to the cylinder is set on fire. The activation temperature can be set to less value by use of a simple control system.

Application of Aerosol MAG not only provides instant detection, and prompt and effective extinguishment of fire, but it also reduces the human intervention in fire extinguishment to the minimum possible level. This characteristic of the system enhances the level of protection of the people involved, and also reduces the

systems, the control volume is enveloped on the stack or tier in which the CTU is stowed. This will provide distinct differences between fires in containers which are stored on weather decks, and those that are stowed in vessel holds. In case of application of Aerosol MAG system in freight containers, the control volume of fire protection will be defined on the CTU, and the extinguishment takes place inside the container, regardless of its position stowage.

In other words, AEROSOL MAG system functions inside the CTU, and extinguishment is not impeded by the exterior constraints that may prevail in the CTU's exterior surrounding. Therefore the scope of firefighting functions will embrace all the cargo section onboard (including both in-hold, and on-deck). Freight container is continuously exchanged between modes of transport, and the risks of cargo fire prevail throughout the transport chain.

Table 5 - Comparison of Fire Extinguishers Functional Features

Agent	Formula	%	Toxicity	ODP*	GWP** (100 yrs vs. CO ₂ = 1)	Atmospheric lifetimes (yrs)	Extinguishing concentration (Class B fires)		Mechanism of fire suppression
							%V.V.	gr/m ³	
AEROSOL MAG	KNO ₃ Plasticised	62.3%	Low***	0	0	0	-	100	Chemical
	Nitrocellulose Carbon Admixtures	12.7% 9% 16%							
Halon 1301	CBrF ₃	-	Low	10	5600	65	5	330	Chemical
FM-200	CF ₃ CHFCF ₃	-	Low	0	2900	36.5	7	530	Physical
NAFS III	CHCl ₂ CF ₃ CHClF ₂ CHClFCF ₃	4.75% 82% 9.5%	Low	0.036	1450	12	11.9	530	Physical
FE-13	CHF ₃	-	Low	0	11700	264	16-18	470	Physical
FE-25	CHF ₂ CH ₃	-	Low	0	2800	32.6	10.9	580	Physical
3M PF 410	C ₄ F ₁₀	-	Low	0	18.2	2600	5	530	Physical
Argonite	N ₂ Ar	50% 50%	Low	0	0	0	33.6	600	Physical
Argotec	Ar	100%	Low	0	0	0	38	500	Physical
Inergen	N ₂ Ar CO ₂	52% 40% 8%	Low	0	0	0	37.5	500	Physical
Carbon dioxide	CO ₂	100%	High	0	-	-	50	900	Physical
Water	H ₂ O	-	Nil	0	0	0	-	-	Physical
Chemical Powders	-	-	Low	0	0	0	-	1400- 1800	Chemical or Physical

*ODP = Ozone Depleting Potential, **GWP = Global Warming Potential

***AEROSOL MAG has been certified as low toxicity by the Academy of Science and Biophysics Institute, Moscow

specific features.

6-a) Inherent Features

6-a-1) Extinguishment Effectiveness

As cited before, AEROSOL MAG is inherently effective in extinguishment of any kind of fire (regardless of the state and properties of the fuel substance). This is a very positive characteristic as in comparison with the limited capabilities of other extinguishment agents in this regard.

The level of effectiveness in extinguishment of fires in a defined control volume is also remarkably better than other extinguishers. This is due to Aerosol MAG's big surface area as well as the gaseous behavior of this suppressant and rapid distribution and reaction with free radicals, and eventually its capability to diffuse into concealed pockets and shielded areas of the fire scene. This raises the effectiveness of Aerosol MAG to 3 times in comparison with Halons. The comparison of extinguishing concentration for different extinguishers can be seen in column in Table 5. They are also perfect when use of water or other chemical agents are impractical.

6-a-2) Environment-friendliness

Aerosol MAG is an environment-friendly agent. It has zero ozone-depleting impacts and very minor greenhouse effects. Also the NO_x emissions are negligible in this system.

Unlike other extinguishers, Aerosol MAG does not leave any waste, scum or run-off flow, and it does not require cleaning after extinguishment operations. Aerosol MAG is a low toxicity extinguisher.

According to this, AEROSOL MAG has been enlisted in 'Significant New Alternatives Program' (SNAP) as an alternative for replacement of Halons by EPA.

6-a-3) Safety and Reliability

Aerosol MAG is an inherent reliable technology in relevance to other extinguishing system. It is totally static, and has no moving parts (e.g. pumps or compressors). It does not involve usage of pressure vessels or piping in the fire scene, and this renders it much more reliable in operational conditions. The cylinder is light, and it has good resistance to impact and humidity. It operates with least human intervention and can be even triggered automatically by means of instrumentation. The unit is not electrically conductive. These facts increase the safety and reliability of this system in comparison with other extinguishment system alternatives.

However few instances of accidental discharge and

blast have been seen in the Aerosol MAG units. These cases indicate need to more and more research in the field. Some references propose installation of a safety cage around the prescribed clearance area from the discharge nozzle.

6-a-4) Simplicity of use and cost-effectiveness

Aerosol MAG units are very light and small in comparison with other extinguishment units. This makes them very handy and easy to install and deploy. It can be easily deployed almost in anywhere, and it can be easily added to existing safety installations. It can be installed when normal safety devices are out in emergency conditions (e.g. in cases where the water pumps are out, and fire fighting precaution are needed in some CTUs). Aerosol MAG product endures for 10 years, and it requires no maintenance. As a result of this, it is a very cost effective extinguishment system.

6-a-5) Preservation of protected goods

AEROSOL MAG's extinguishment function does not incur any harm or damage to the valuable cargo, or freight container, and preserves the intactness of protected goods at the fire scene.

6-a-6) Availability in market and certifications

Aerosol MAG is an off-the-shelf product in the global markets. It has been used in many applications, it has been tested for several times and many standards and certifications has been made in order to develop applications and regulate the quality of this technology. Among these, we can point to AS 4487, AS/NZS 1851, Certifications from SOYUZ(Russia), Russian Marine Register of Navigation, Australian Work Cover Authority, Russian Institute of Aviation Mechanical Engineering, Russian Academy of Science, Approvals from MCA(UK), Australian Waterways Authority, NICNAS Australia, Registrations under SNAP Program EPA(US), SSL Australia, Acceptance Letters from BV's Marine Department, Malaysian Fire & Rescue Department, BHP Australia, and etc.

6-b) Industry-specific features

Specific application of Aerosol MAG system into freight containers will result in the following features:

6-b-1) Extension of Fire fighting Applications Scope

In deployment of customary fire fighting

Table 4- Freight Containers and container shipments

Container Type	Size (feet)	Internal volume (m ³)	Max Payload (Tons)	Unit Price (USD)	Average Shipment Weight (Tons)	Average Shipment Value (USD)
Multi-purpose	20'	30.0-32.1	20.32 - 24	2000	10	20000
Multi-purpose	40'	65-65.7	30.48 - 32	3200	18	36500
Multi-purpose- High Cube	40'	76.3	30.48	3400	18	36700
Reefer	40'	60	29 (approx.)	16500	18	49800

these substances in each container shipment. In other words initiation of fire inside a container is not so much different with setting fire in an inventory of flammable substances. Violent fires that engulf such abundant stocks of fuel in each flammable/combustible cargo and high possibility of fire spread to neighboring cargoes and facilities (by heating, spilling , blasting or many other heat-effects related incidents onboard), under conditions of a maritime voyage is a predicament that is always likely to happen in a ship.

Fires and explosions inside freight containers can grow very dangerous, especially when rate of production of hot gases is high. In these cases the container may rupture and produce demolishing rockets in the ships. Also such events may lead into spills and leakage of flammable materials and consequent spread of

fire to other cargoes and/or other parts of the ship. This can be especially expected in case of flammable gases, explosives, extremely and highly flammable Liquids, pyrophoric substances, organic peroxides, etc.

According to all of these, control of fires in freight containers which carry Dangerous Goods shall be regarded as an imperative need in maritime transport. In this relation, Aerosol MAG seems to be a very effective solution. In continue, we will discuss the grounds for adequacy of this fire extinguishment technology in freight containers.

6) Deployment of AEROSOL MAG Technology in Freight Containers: Pros and cons

AEROSOL MAG system is an extinguisher with several advantages and few disadvantages. Herein we review the attributes of this system in two main categories: Inherent and Industry-



Table 3 – Trend of Container Vessel Growth in the Global Fleet

class	Width across Deck (Box)	Numbers of Vessels at start of Period								Orders at Feb. 2012
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Feeder	unknown	1	2	1	3	4	5	1	6	77
Feedermax	-10	1,468	1,551	1,648	1,76	1,885	1,884	1,869	1,874	53
	11	400	415	434	483	521	527	549	562	23
Panamax	12	289	326	368	394	429	427	422	420	27
	13	816	885	965	1,07	1,155	1,182	1,248	1,255	68
Post Panamax	14	0	0	0	0	0	0	4	10	14
	15	30	31	31	30	30	29	32	42	71
Super Post Panamax	16	231	251	271	299	332	353	376	394	16
	17	75	114	175	194	214	234	262	285	40
New Panamax	18	0	4	16	37	67	87	92	129	61
	19	0	0	0	0	0	0	10	36	88
New Post	20	0	0	0	0	1	5	25	35	25
total	total	3310	3579	3912	4286	4646	4741	4898	5056	583

*Existing units: Maersk E-class (22 rows), Order book: Maersk EEE-class (23 rows)

give an estimate of the trend:

The growing size of container vessels implies that: a) the value of the ship (as an asset) and the sum of her cargo value is increasing generally within the industry b) larger stows of cargo raises the probability of cargo area accidents c) huger stows decreases access to cargo units, especially in case of accidents in cargo area.

European academic studies have indicated that in maritime routes, 5 to 10 percent of the maritime container flows are consisted of Dangerous Goods. It shall be noted that each Dangerous Goods shipment is liable to develop a number of chemical accidents, many of which have the potential to cause a chemical disaster during transport. Considering the rapid pace of this trend, it is imperative to consider chemical safety as an essential part of safety development in maritime container freight. It is estimated that between 20 to 30 percent of Dangerous Goods cargoes are not duly declared in maritime transport.

Majority of Freight containers used for maritime transport of Dangerous Goods are 20, and 40 feet multipurpose steel ISO containers and

40 feet reefers. Table 4 provides some useful specification on freight containers. According to CSC, the end-wall and sides of the containers shall endure up to 0.4 g, and 0.6 g respectively. Containerized shipments are generally sealed in order to prevent robbery or tampering throughout the transport routes. Therefore in normal conditions, access to containerized shipments is strongly prohibited as it will entail consequences and liabilities for the carrier. This issue affects the fire control (i.e. fire detection and fire suppression) in a critical way: as stated before, on deck level, and in many ships in hold compartments, no instrumentation is provided to detect the fire development inside the container. In both cases, the detection is done with a considerable lag. The case is much worse for smoldering substances, as these materials can burn for weeks without any signs of fire in the shipment's surroundings.

Normally, when freight containers are used for transport of chemicals, they are packed with as much cargo as possible. In cases of transport of flammable and combustible substances, this issue implies accumulation of tens of tons of

Table 2: AEROSOL MAG System-Technical Data

Canister Characteristics		Electrical (Thermal) Characteristics	
Canister Material:	Marine Grade Aluminium	Supervision/Monitoring Circuit:	1mA
Surface Treatment:	Epoxy Powder Coated (red)	Activation (Electrical):	400mA @ 6/12/24v for 10mS
Max/Min Ambient:	-50°C ~ +60°C	Activation (Thermal):	175°C
Shock:	Tested at 10g for > 13,000 impacts	Connector:	4 pin Military Type 2 PMDT Analog MIL-C-5015
Vibration:	5g @ 50-250Hz	Max. Cable Run:	>250m
Corrosion Resistance:	Greater Than UL 1058	Max. Cable Resistance:	38ohm / km
Impact Resistance:	IP558		
Humidity:	96%		
Aerosol Characteristics (at maximum design concentration)		Classifications	
Potassium Carbonates, solid:	~ 7g/m³	Suitable for Fire:	Class A - Combustible Solids
Nitrogen gas	~ 70% by vol.		Class B - Flammable Liquids Class C - Flammable Gases Class E - Electrically Energised Fires Class F - Fats and Cooking Oils
Carbon Dioxide Gas	~ 1.2% by vol.		
Carbon Monoxide Gas	~ 0.4% by vol.		
Nitrogen Oxides, Gas	40 - 100 ppm		
Ammonia, Gas:	~ 0.075%		
Temp. at Nozzle + 500mm:	~ 75°C	Handling and Transport:	Accordance with UN 1325 and Dangerous Goods Class: 4.1 Haz.Chem. Code: 2[Y] E
Oxygen [level]:	17% to 20% (typical)		
Suppression time:	60 mins	Packaging Group:	II

5) Freight Containers and Dangerous Goods

In the past few decades, Containerization has globally overwhelmed the Transport industry. Nowadays, near 96 percent of world's non-bulk cargo is transported in freight containers. According to UNCTAD, the Global Maritime Trade has been estimated to be near 151 million TEU in 2011. The container shipping networks are precious and strategic grids that act as the underpinnings of the global trade system. Container ships are evolving to grow bigger and bigger to enhance economy of scale, and the stowage is getting more and more compact to provide more capacity on them. The trend of container vessel size growth has been tremendous in the past 7 years. The table 3 can



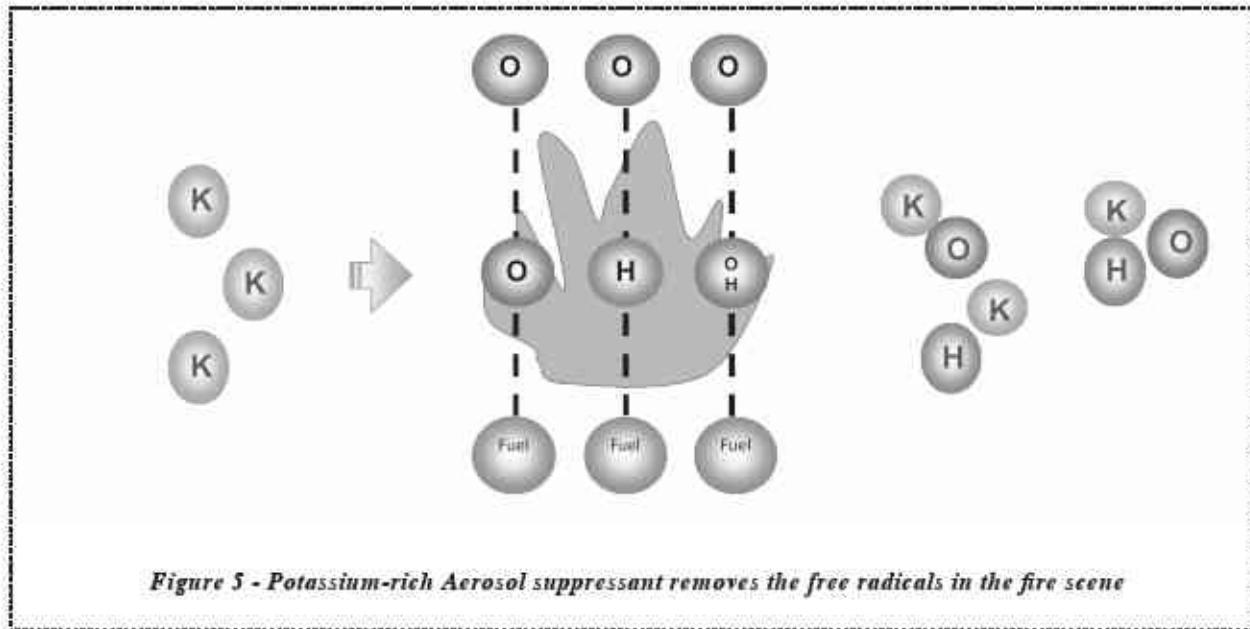


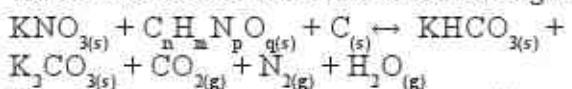
Figure 5 - Potassium-rich Aerosol suppressant removes the free radicals in the fire scene

- Simultaneously, the fire is also cooled to enhance the suppression performance; the fire suppressant mixture (which also contains Water, Carbon Dioxide, and Nitrogen) removes some of the heat from the fire.
- Therefore it can be seen that AEROSOL MAG suppresses fire by Intervention in chain reactions and eliminating the eligible free radicals in the fire scene.
- Minor absorption of heat from the ambience
- Relying on this mechanism, AEROSOL MAG is able to suppress each and every kind of fire (independently from the substance that is acting as fuel).

According to this, it has found many applications in different industries (including power industries, Aerospace, Oil, Gas, Petrochemicals, Mining, Electrical Installations, Marine, Military, and urban); among which we can point to wide use in high-rise buildings, control rooms, electrical rooms, machinery houses, Engine rooms, automobiles, Cargo section of airplanes, etc. However we trust that this technology can be deployed effectively in the freight containers. As we will discuss later, use of this technology can bring forth a breakthrough improvement into the freight industry.



(also known as PYROGEN™ in safety devices markets) comprises of a cylindrical receptacle that contains a thermoplastic mixture consisting of an oxidizer, a combustible binder, and additives. The oxidizer is solid potassium nitrate (KNO_3), and the binder consists of solid plasticized nitro-cellulose (C_nH_mNpOq) and other ingredients for stabilization. The system is equipped to a fire detection system (either a fire conducting cord, or commercial heat or smoke detectors) that initiates the following combustion process in the generator's content via an electrical or a thermal actuation signal.



The high pressure gaseous products of this reaction - consisting of potassium carbonate ($KHCO_3$, K_2CO_3), carbon dioxide (CO_2), nitrogen (N_2) and water (H_2O) - passes through a series of chemical and physical cooling media to generate an aerosol mixture that acts as the fire suppressant agent.

The key component in the fire suppressant mixture is potassium carbonate and potassium bicarbonate. These substances which are initially formed in the gas phase is subsequently condensed and solidified into infinitesimal

aerosol particle which are uniformly dispersed in gases and carried by them. As a result of this, they can be distributed effectively into each and every part of fire scene, even those which may be shielded or concealed in some way or another.

As a matter of micron size of these particles, the surface area of this solid component is extremely increased. This issue enhances the particulate matter's capability to contact with the free radicals present in the fire scene. By means of contact, Oxygen radicals are encompassed by the aerosol particles, which chemically react and bond with them. The other free radicals in the fire scene (namely OH^- , and H^+) are discarded from the fire scene in a similar way.



Figure 4- Components of Aerosol MAG Unit

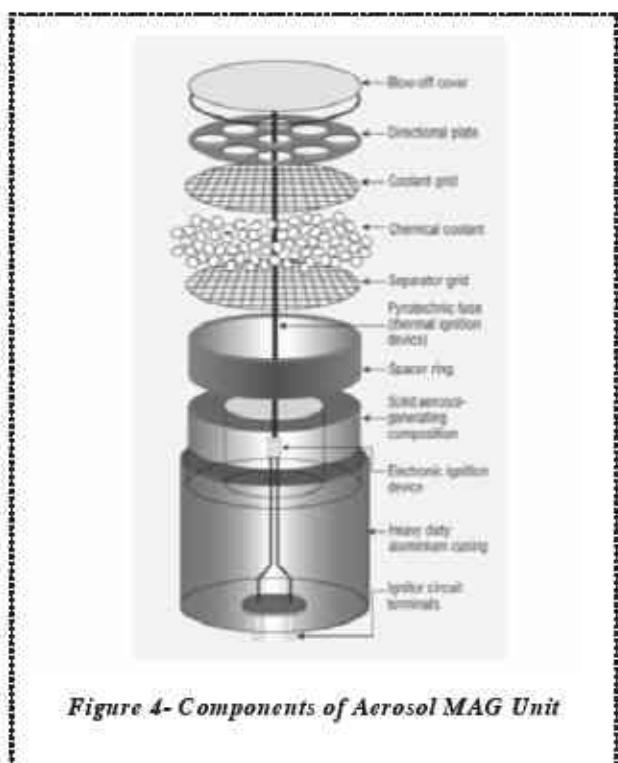


Table 1: Major DG accidents 1998 - 2006

Name	Year	Accident/Type	Human Loss	Property damage
DG Harmony	1998	Fire	2 fatalities	>USS 20,000,000
Sealand Mariner	1998	Explosion, Fire		
Aconagua	1998	Explosion, Fire		>USS 15,000,000
Ever Decent	1999	Fire after collision		
CMA Djakarta	1999	Explosion, Fire		>USS 25,000,000
Hanjin Bremen	2000	Fire		
Sloman Traveller	2001	Fire		
Hanjin	2002	Fire, Explosion	2 fatalities	> US\$ 100,000,000
Sea Elegance	2003	Fire	1 fatality	
LT Utile	2003	Fire		
MOL Renaissance	2006	Fire		
Hyundai Fortune	2006	Fire		Approx. 300,000,000 US\$

by elimination of one of the four essential components to development of fire, namely fuel, heat, oxygen, and chemical chain reactions, which form the 'fire tetrahedron'. These four elements have different characteristics, and removal or deprivation of any of them in the fire scene requires special methods and materials. The optimum firefighting system in container freight industry is a multipurpose system that is capable of extinguishing different classes

of fire. According to current applications of Aerosol MAG Technology, it seems to be a proper solution in the industry context.

4) AEROSOL MAG Technology

AEROSOL MAG Technology is one of the outstanding achievements in firefighting. This technology is based on the concept of production of a gaseous fire suppressant mixture, cooling it to generate a uniform aerosol mixture, and effusing it into the fire scene. Aerosol MAG units



Figure 3- Aerosol MAG PYROGEN™ Units in Different sizes

case for such goods as cotton, tobacco, coal, textiles, nuts, seeds, etc. It has been frequently seen that opening the door of such shipments have been followed with intense fires; that is while the appearance of the packed CTU in such cases indicates no sign of a fire hazard. The other constraint in this problem arises from the compact stowage of CTUs onboard vessels (this is especially true for container vessels). The design of container vessel intends to provide the most dense stowage of Cargo Transport Units onboard. Containers are mounted on each other in tiers with minimum possible clearance between stacks; a considerable part of the void room between them is also occupied by lashing and securing apparatus. The containers amidst the stacks and those above the stacks on deck, or inside the holds are very hard to access. This not only exacerbates the fire detection problems in cargo units, but also impedes and restrains fire-fighting onboard container vessels. The lashing and securing mechanisms are susceptible to failure in touch with excessive heat, and this may lead to their failure and collapse of the stack in cases of fire onboard.

Ultimate sum of these restrictions, imply that selection of a proper, and adequate firefighting system for Dangerous Good's fire control in Maritime Transport is a very challenging, as well as critical, issue for protection of the ship, her passengers and cargoes.

3) Flammability Concept

Flammability Concept is among the most frequent hazards in United Nation's Dangerous Goods List, indeed, this hazard exists in many substances and goods in transport industry, such as fuels, fertilizers, chemicals, petrochemicals, oil products, etc. Most of chemical accidents in transport industry are somehow related with flammable substances. According to MSC 87-INF2, flammable/combustible substances have been accounted for near to 40 percent of Dangerous Goods' incidents in sea transport. On the other hand, according to the same report, all of major DG accidents in the maritime transport industry between 1996 and 2008 have been among fire/explosions incidents.

A key attribute that should be considered about flammable/combustible substances is that although the hazards of such substances may produce similar consequences (i.e. those arising from fire/explosion events), the nature of development, and sustenance of fires that may result from them is very diverse. On this ground, although the pattern of harm and damage in such events is identical, each type of fire/explosion requires different control/response methods due to the variations in their initiation, and development.

As stated in section 2, several issues shall be considered to select the appropriate fire fighting system onboard sea-going vessels. Among these, from the firefighting point of view, the method of fire fighting is very critical to ensure fire fighting effectiveness. Fire fighting method is largely determined by the mechanism and kinetics of fire development, and properties (such as flash point, SADT, Sublimation Point, Fire Point, Auto-ignition Point, Vapor Density, Specific Gravity, etc.) of the fuel substance. Therefore it is quiet sensible that UN experts on Transport of Dangerous Goods have opted that this problem is a major concern in international level.

In fire fighting, extinguishment of fire is achieved

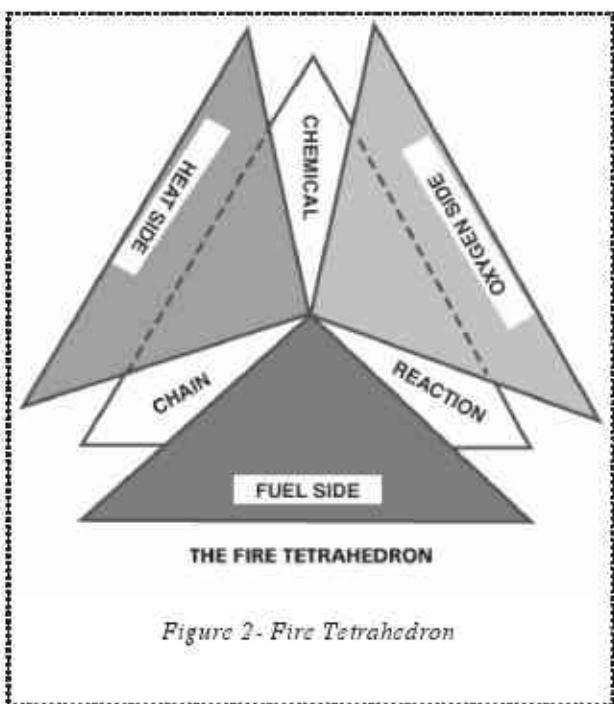


Figure 2- Fire Tetrahedron

different nature and value) on the same vehicle, compactness of stowage and the strict limitation that it may impose on emergency response operations, human and environmental concerns that are conceivable for maritime accidents, seclusion of ship during maritime voyages and inaccessibility of support are among the most challenging aspects of maritime transport of dangerous goods.

Dangerous Goods' fires and explosions onboard ships are among the most serious possible events onboard maritime vessels which may lead into:

- Damage or loss of the ship structure
- Harm/fatalities to passengers of the ship
- Severe environmental impacts
- Great loss/damage to properties (either related to ship or its cargo, or any nearby facilities)
- Spread of fire to other cargo units and/or other parts of the ship
- Development of subsequent incidents in effect of fire spread onboard the ship
- Deficiency/loss of ship functions

Firefighting onboard maritime vessels is a very complicated problem. Indeed this problem, involves making several trade-offs between

such features of the system as:

- Fire Fighting effectiveness
- Reliability
- Availability and abundance of supplies
- Costs
- Space occupation
- Weight
- Operational capabilities
- Etc.

These features are often inter-related with each other, and this increases the sophistication of the problem in a considerable way.

With firework cargo incurred one of the most remarkable losses in merchant shipping history. Another complicating fact in container vessels returns to latency of fire in the early stages of development. Whereas the cargo is packed into Cargo Transport Units (which are in turn sealed) before being stowed onboard, fire detection is usually done by a considerable lag and by means of noticing such effects as smoke, smell, or noises from the involved CTU. This may be especially hazardous in case of smoldering events (with respect to limited oxygen content inside the container). This is a very common



Figure 1 - MV Hyundai Fortune in Gulf of Aden - March 2006 : Fire and explosion in 7 containers.



sophisticated issue

In order to solve this thorough problem in shipping industry, one effective choice may be focusing on safeguarding Cargo Transport Unit, instead of installing large and costly facilities onboard ships. In this regard, Islamic Republic of Iran has proposed use of AEROSOL MAG system inside Cargo Transport Units (DSC13-3-11). AEROSOL MAG is a relatively new technology in fire fighting industry, which has been formerly proved to be effective in the several firefighting uses. Among the applications, we can include the fires involved in offshore sites and ship's engine room. However, the studies have shown that deployment of this technology for fire fighting in Cargo Transport Units seems very promising.

This report discusses the nature of fire and explosion in dangerous goods cargoes in container freight industry; and provides general familiarization with the basic underlying concepts. Furthermore, the rationale for application of this technology in container freight industry is discussed by referring to the inherent and industry-specific features

2) Dangerous Goods Fires/Explosions onboard Container Ships

Dangerous Goods, as items and substances that can pose unacceptable risks to human health, environment, and properties under transport conditions, are among the great concerns of Human Society. These goods that are mostly feed, intermediate or final product of chemical industries (and their wastes in some cases) can initiate major chemical accidents and even industrial disasters throughout their supply chain. Therefore several initiatives and programs have been implemented in order to provide the commensurate safety level in the transport industry, which is one of the most vulnerable links in the supply chain of these goods.

Among various modes of transport, the conditions and requirements of maritime transport raises the significance of Dangerous Goods problem to a considerable extent. Accumulation of huge quantities of goods (of

1) Introduction

Dangerous Goods' fires in ship cargo are among the gravest possible hazards in a marine vessel. While the consequences of accidents of such hazards are very heavy in terms of human, economic, and environmental impacts, the available preventive and responsive solutions to eliminate diminish or mitigate the risks and/or results of such hazards aboard a merchant ship are very few. Difficulties in access to the CTU, and the cargo (which is the basic source of fire in most cases); constraints in deployment of safety devices, limitations in supply and mobilization of emergency response resources; lack support in the terms of a maritime journey environmental concerns; infeasibility of most of safety systems in ships and etc. renders the fire protection in Maritime Transport into a very



Application of AEROSOL MAG Technology Fire Suppressant in Containers Carrying Dangerous Goods

by : Mehdi Rastegary
Expert & Researcher in Port Logistics & Operations
Tidewater Middle East Co.

In The Name of God



Application of AEROSOL MAG Technology Fire Suppressant in Containers Carrying Dangerous Goods

2

Marine Environment Protection Committee (MEPC) – 65th session, 13 to 17 May 2013

16

Maritime Safety Committee (MSC) – 92nd session, 12 to 21 June 2013

20

Council: 110th session – 15 to 19 July 2013

24

IMO Sub-Committee restructuring agreed by MSC

25

IMO seeks public input on administrative burdens

28

News

29



UpDate

Marine Quarterly Magazine
Volume 6, Issue 17, Summer 2013

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

I R O S L G R O U P YOUR GLOBAL PARTNER

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شریک جهانی شما





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 بازرگانی تأیید صلاحیت شده در امر بازرگانی کالاهای وارداتی از اروپا، امریکای جنوبی، آسیا و خاورمیانه و کالای صادراتی از مبدأ ایران به اروپا، امریکای 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 - بالامر از بزرگراه جلال آل احمد - کوچه پنجم پلاک ۳۱

تلفن : ۸۴۳۹۶

فکس : ۸۴۳۹۷۳۰۲

پست الکترونیک : Headoffice@asiaclass.org

سایت اینترنتی : www.asiaclass.org