

بهنگام

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی
سال ششم، شماره ۱۸، پاییز ۹۲، قیمت ۴۰۰۰ تومان

تحریم‌های دریایی



ISM Code

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

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

کارگاه آموزشی ۲ روزه مقابله‌نامه کار دریایی

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

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

• اهداف مورد نظر دوره آموزشی

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

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

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



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

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

• دوره آموزشی ۳ روزه آشنایی با بازرسی فنی جراثیل‌ها

این دوره آموزشی مشتمل بر موارد زیر می‌باشد:



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

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

۲	یادداشت مدیر مسئول
۳	سخن سردبیر
	مقالات:
۴	تحریم‌های دریایی و چگونگی رفع آنها
۶	الزامات لجستیکی محموله‌های تجاری - محموله پسته
۱۱	سفر و بازرگانی پیش از تاریخ
۱۲	دریانوردی زنان، آری یا نه؟!
	رده‌بندی، بازرسی:
	گزارش تفاهم‌نامه پاریس (Paris MOU) در مورد عملکرد کشورهای صاحب پرچم و سازمان‌های
۱۴	مورد تایید
	حمل و نقل:
۱۷	سهم‌های ایرانی از تعداد عملیات کانتینری؟
۱۸	آشنایی با روش‌های حمل‌ونقل کالا و تعاریف رایج آن
۲۰	نقدی بر شاخص‌های حمل‌ونقل دریایی ایران
	محیط زیست:
۲۱	فعالیت‌های مخرب زیست‌محیطی در کانال دسترسی بندر بوشهر
۲۴	ورودی‌های عمده آلاینده‌های نفتی خلیج فارس
	قوانین و مقررات:
۲۷	پیدایش مقررات بین‌المللی دریایی
۳۲	آموزش نکات ایمنی به مسافران دریایی
	اقتصادی:
۳۳	گزارش بانک جهانی از تبه‌بندی سرانه درآمد ناخالص ملی کشورها
۳۴	ژنرال‌ها در مورد اقتصاد ایران چه می‌گویند؟
۳۵	تراز بازرگانی مثبت ایران با ۸۹ کشور جهان
۳۶	جدیدترین گزارش بانک جهانی منتشر شد
	بیمه و حقوقی:
۳۷	آشنایی با بیمه دریایی (۱۷)
۴۰	الزام کشتی‌ها، نفتکش‌ها و شناورها به تدوین تعهدنامه مالی
	مدیریت:
۴۱	نحوه امتیاز دادن در مذاکرات
۴۲	چگونه در کسب و کار بی‌پروا باشید
	گوناگون:
۴۴	مرگ‌بارترین جزایر دنیا کجا هستند؟
۴۵	پادشاهی با یک چشم و یک پا
۴۶	واژگان مصوب حمل‌ونقل دریایی
۴۸	«بگذارید تا قوام بیاد»
	معرفی و آشنایی:
۴۹	کتاب: «استانداردهای ساخت کشتی» "Ship Construction Standards"
	اطلاعی‌ها و اخبار:
۵۰	اعلام آمادگی چاپ مقالات در به‌هنگام / فرم اشتراک فصلنامه / تعرفه چاپ آگهی
۵۲	اخبار
۵۷	بخش انگلیسی



به‌هنگام

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی
 روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
 سال ششم، شماره ۱۸، پاییز ۱۳۹۲
 صاحب امتیاز و مدیر مسئول: ملک‌رضا ملک‌پور قریانی
 سردبیر: سعید کاظمی
 امور اجرایی: ژاله صداقتی‌منور
 امور مالی: محمدحسین ذوقی
 نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم
 پلاک ۳۱، کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱
 تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵، نمابر: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸
 پست الکترونیک: update@asiaclass.org
 شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه
 توزیع: بین‌المللی و داخل کشور
 عضو بانک اطلاعات نشریات کشور www.magiran.com
 • فصلنامه به‌هنگام آماده دریافت و چاپ مقالات و دیدگاه‌های صاحب‌نظران و کارشناسان است.
 • فصلنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
 • دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر فصلنامه نیست.



اجرا، ویرایش و نظارت فنی:
 ماهنامه پیام دریا
 تلفن: ۲۶۱۰۰۳۶۸
 نمابر: ۲۶۱۰۰۳۷۱
 پست الکترونیک: payam-e-darya@irisl.net
 پایگاه اینترنتی: Http://www.IRISL.Net
 لیتوگرافی: نوید
 چاپ: صنوبر

چگونگی پروند رفت از تحریم‌های دریایی

حتی از کاربرد کلمه «تحریم» در مصاحبه‌ها و مکاتبات جلوگیری کرد. یعنی در حالی که می‌شد در مهلت تعیین شده از سوی سازمان ملل با تحلیل‌های کارشناسی، تحریم بخش دریایی را از برنامه سازمان ملل حذف کرد، دولت وقت اجازه داد جنگ اقتصادی علیه ایران بدون هیچگونه مقاومتی شروع شود. هم‌اکنون دولت یازدهم خواستار رهایی از این مجازات‌هاست؛ ولی نباید فراموش کرد که رفع تحریم مشکل‌تر و متفاوت‌تر از برقراری آن است. اگر بخواهیم با جدیت و پشتکار فراوان از تحریم‌های دریایی رهایی یابیم باید از برنامه زیر پیروی کنیم:

۱- تمرکز خود را بر تحریم اعمال شده از سوی سازمان ملل قرار دهیم و دنبال رهایی از آن باشیم. تحریم‌های آمریکا و اروپا باید در اولویت‌های بعدی باشد.

۲- از کارگروه تخصصی برای بخش‌های کشتیرانی، بانکی، بیمه و عملیات بندری استفاده کنیم.

۳- به فعالیت‌های رسانه‌ای اکتفا نکنیم و کارهای دیپلماسی را به وزارت امور خارجه واگذار کنیم. به جای آن از تحلیل‌های کارشناسی با بنیه حرفه‌ای بهره‌مند شویم.

البته این امر تنها در صورتی به موفقیت ختم می‌شود که همه دستگاه‌های اجرایی از آن حمایت کنند و نظام جمهوری اسلامی ایران عزم کرده باشد بخش‌هایی از تحریم که زندگی روزمره مردم را هدف قرار داده است از مجموعه تحریم‌های تحمیل شده حذف شود. دولت به تنهایی نمی‌تواند از عهده این کار برآید مگر آنکه مردم و نهادهای تأثیرگذار همگی در جهت راستای کمک به دولت باشند.

کشور ما پس از انقلاب اسلامی با مجازات‌های اقتصادی از سوی آمریکا مواجه شد. این مجازات‌ها ابتدا یک‌جانبه بود بعد چندجانبه شد؛ سپس به سازمان ملل متحد کشیده شد و در آخرین مرحله کشتیرانی، بانکداری، بیمه و عملیات بندری را در بر گرفت.

مرحله اول تحریم‌ها از سوی آمریکا عکس‌العملی بود که به بحران گروگان‌گیری و حمایت ایران از گروه‌های تندرو در منطقه را هدف گرفت. مرحله اول از سال ۱۳۵۸ تا سال ۱۳۷۳ برقرار شد.

مرحله دوم تحریم‌های آمریکا با هدف تضعیف ایران در امر سرمایه‌گذاری در صنعت نفت و گاز شروع شد و شرکت‌های ثالثی که در بخش انرژی جمهوری اسلامی ایران سرمایه‌گذاری کرده بودند را وادار کرد رفتار مشابهی بر ضد ایران پیش گیرند. مرحله دوم از سال ۱۳۷۳ تا سال ۱۳۸۴ برقرار گردید.

مرحله سوم تحریم‌های آمریکا پس از روی کار آمدن دولت نهم یعنی سال ۱۳۸۴ شروع شد و تا سال ۱۳۸۸ طول کشید. این تحریم‌ها عمدتاً به دلیل برنامه‌های هسته‌ای ایران تحمیل شد و متحدان آمریکا و سازمان ملل را نیز علیه ایران تحریک کرد. از این مقطع به بعد یک رژیم حقوقی جهانی علیه ایران و کل اقتصاد وارد صحنه شد.

مرحله چهارم تحریم‌ها از سال ۱۳۸۸ به بعد برقرار شد. این تحریم‌ها از شدیدترین محدودیت‌هایی بود که می‌شد علیه یک کشور به کار گرفت. بانک مرکزی ایران، با عدم توان دریافت درآمدهای نفتی مواجه شد و نیز بخش‌های حمل‌ونقل، بیمه، صنعت و بخش‌های مالی هدف قرار گرفت.

دولت نهم و دهم در زمانی که سرکار بود این تحریم‌ها را بی‌اثر قلمداد و



تحریم

یا تحریم

«آری تنها گناه من و گناه بزرگ و بسیار بزرگ من این است که صنعت نفت ایران را ملی کرده‌ام و بساط استعمار و اعمال نفوذ سیاسی و اقتصادی عظیم‌ترین امپراتوری‌های جهان را از این مملکت برچیده‌ام. سرنوشت من باید مایه عبرت مردانی شود که ممکن است در آتیه در سراسر خاورمیانه در صدد گسیختن زنجیر بندگی و بردگی استعمار برآیند.» این آخرین دفاعیه کسی بود که پانزدهم اردیبهشت ماه ۱۳۳۰ خورشیدی به طور رسمی و با رأی مجلس، نخست وزیر شد و هفدهم آبان ماه ۱۳۳۲ به دنبال کودتای ۲۸ مرداد در دادگاهی که در آن به تبعید محکوم شد، آن را بیان کرد.

نخستین تحریم بین‌المللی را بریتانیا به بهانه نخست‌وزیری مصدق علیه ایران اعمال کرد و پس از آن نیز شورای امنیت سازمان ملل در واکنش به ملی شدن صنعت نفت در دوره نخست‌وزیری مصدق، قطعنامه‌ای را علیه ایران صادر کرد.

ماده سوم اعلامیه حقوق بشر، حق زندگی و امنیت فردی را از اصول اولیه تمام مردم دنیا می‌داند؛ بنابراین اگر فردی تجارت کند ولی حق استفاده از پول از او گرفته شود نقض آشکار حقوق بشر صورت گرفته است. در ضمن در دنیای کنونی که حق تجارت آزاد در بسیاری از کشورها به رسمیت شناخته شده، اگر جلوی تجارت شهروندان یک کشور با شهروندان کشور دیگر گرفته شود در حقیقت از قوانین صندوق بین‌المللی پول عدول شده است.

تحریم‌های اخیر علیه ایران در زمینه‌های اقتصادی، علمی و سیاسی از جانب کشورهای غربی و به خصوص ایالات متحده و در نتیجه مناقشه سیاسی در مورد برنامه اتمی ایران شکل گرفت. از جمله تأثیرگذارترین این تحریم‌ها می‌توان به تحریم صادرات نفت ایران و بانک مرکزی ایران اشاره کرد که به موجب آن اقتصاد به شدت وابسته به نفت ایران و بانک مرکزی ایران به عنوان ابزار وصول درآمد حاصل از فروش نفت مورد هدف قرار گرفتند.

در حوزه دریا و تحت تأثیر تحریم‌های اعمال شده، کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی به شدت محدود شده، به طوری که حتی مؤسسات رده‌بندی عضو آی‌اکس فعال در ایران، تحت تأثیر مکاتبات و تهدیدهای سازمانی تحت عنوان "اتحاد علیه ایران هسته‌ای" مجبور به ترک ایران شدند. تصمیمی کاملاً سیاسی که اولین و آخرین قربانی آن ایمنی حمل‌ونقل دریایی و محیط زیست دریایی است. یکی از کارآمدترین روش‌ها برای مقابله با این تحریم‌ها ورود بخش خصوصی و سازمان‌های مردم‌نهاد به مسئله می‌باشد؛ که متأسفانه از این ظرفیت بالقوه آن طور که شایسته بود، بهره مناسبی گرفته نشد. دلایل متعددی بر این نقیصه مترتب است که از جمله مهم‌ترین آنها عدم وجود یک اتاق فکر متشکل از کارشناسان و متخصصان مجرب بخش دریایی کشور به عنوان بازوی مشورتی در بحث تحریم و از سوی دیگر عدم اجرای صحیح اصل ۴۴ قانون اساسی را می‌توان نام برد.

یکی از مسائلی که از زمان ابلاغ اصل ۴۴ قانون اساسی مورد نگرانی کارشناسان بود و اکنون نیز اثرات آن نگرانی کاملاً مشهود است، تولد نهادهایی با هویت دوگانه، متناقض و بالاتر از دولت و خصوصی است؛ "شبه‌دولتی‌ها"؛ شبه‌دولتی‌ها ماهیتاً خصوصی نیستند، یعنی با پول دارای منشأ خصوصی شکل نگرفته‌اند بلکه گروه یا عده‌ای با ترفندهای حقوقی یا دور زدن قانون با در اختیار گرفتن اموال و دارایی‌های دولت، آن را تغییر نام داده و به اصطلاح خصوصی شده‌اند. همچنین الزامات بخش خصوصی نظیر واگذاری مدیریت به صاحبان سهام بخش خصوصی در شبه‌دولتی‌ها رعایت نشده است و مدیران دولتی سابق در این نهادها همچنان مدیرند! این پدیده، جدای از آثار زیانباری که برای اقتصاد کشور به همراه داشته باعث کاهش ظرفیت بهره‌برداری از توان بخش خصوصی در زمان تحریم شده است.

سخن آخر اینکه، در زمان نوشتن این مطلب، مؤسسه معتبر "تامسون رويترز" در آستانه اعلام برندگان جایزه نوبل در رشته‌های مختلف، بر اساس میزان ارجاع به مقالات منتشر شده، پرفسور محمد هاشم پسران استاد ایرانی رشته اقتصاد در دانشگاه کمبریج و دانشگاه کالیفرنیا جنوبی را به عنوان یکی از هشت اقتصاددان دارای شانس دریافت نوبل اقتصاد امسال معرفی کرد. پرفسور پسران در سخنرانی اخیر خود در دانشگاه کمبریج، ۷۵ درصد از مشکلات اقتصادی ایران را ناشی از سوءمدیریت و تنها ۲۵ درصد را سهم تحریم‌ها دانسته است!!!!

saeid.kazemi@hotmail.co.uk

مشکلات تحریم کنندگان

تحریم‌های دریایی و چگونگی لغو آنها؛

بنابراین اولویت اول ما تدبیر امور اداری و ارتباطی سازمان‌هاست که باید فوراً صورت گیرد؛ لیکن شناخت سازوکار اعمال تحریم برای نحوه حذف آنها می‌تواند بسیار مفید باشد که ذیلاً به آن می‌پردازیم. تحریم‌های اعمال شده از سوی آمریکا به علت اثری که بر اقتصاد دیگر کشورهای جهان هنگام معامله با ایران گذاشته است بیشترین اثربخشی را داشته است.

الف - چه نوع تحریم‌هایی توسط آمریکا به ایران تحمیل شده است؟

مجازات‌های اقتصادی گزینه‌ای از ابزار سیاسی است که توسط ۶ رئیس‌جمهور آمریکا از زمان انقلاب اسلامی ۱۹۷۹ علیه ایران به کار گرفته شده است. کاخ سفید ۱۶ دستور اجرایی صادر کرده است و کنگره ۹ قانون برای مجازات اقتصادی ایران در چهار مرحله گذرانده است.

اولین مرحله از تحریم‌ها، طی سال‌های ۱۹۷۹ تا ۱۹۹۵، عکس‌العمل به بحران گروگان‌گیری و حمایت تهران از گروه‌های تندرو در منطقه بود.

دومین مرحله تحریم‌ها، از ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۶ برای تضعیف جمهوری اسلامی ایران با هدف‌گیری سرمایه‌گذاری در صنعت نفت و گاز و جلوگیری از دسترسی کشور به فناوری هسته‌ای و موشکی بود. همچنین تحریم‌های ایالات متحده آمریکا شرکت‌های کشورهای ثالث را که در بخش انرژی سرمایه‌گذاری کرده بودند، هدف گرفت. حرکتی که متحدان را به پذیرش رفتار مشابهی بر ضد ایران مجبور کرد. مرحله سوم، از ۲۰۰۶ تا ۲۰۱۰ عمدتاً به دلیل برنامه‌های هسته‌ای تهران تحمیل شد. تحریم‌ها تقریباً همه جنبه‌های اقتصاد ایران را هدف گرفت. آخرین مرحله تحریم‌ها، از سال ۲۰۱۰ از شدیدترین محدودیت‌هایی است که آمریکا علیه کشور تحمیل کرده است. بانک مرکزی ایران و توان آن برای دریافت درآمدهای نفتی و نیز بخش‌های حمل‌ونقل، بیمه، صنعتی و بخش‌های مالی مورد هدف قرار گرفت.

در مرحله اول تحریم‌ها از طرف واشنگتن به نحو یک‌جانبه‌ای تحمیل شد؛ اما در دو مرحله آخر متحدان آمریکا و سازمان ملل رژیم جهانی تحریم علیه ایران را برقرار کردند.

ب - برای لغو تحریم‌ها، آمریکا چه باید بکند؟

لغو تحریم‌ها سازوکار خاص خود را دارد. رئیس‌جمهور می‌تواند فرمان ریاست جمهوری را لغو کند. اما حدود ۶۰ درصد این تحریم‌ها قانون مصوب کنگره است که اصلاح یا فسخ آنها از کنترل رئیس‌جمهور خارج است و کنگره باید درباره آنها اقدام کند. مثلاً فرمان ریاست جمهوری که تجارت با ایران را ممنوع کرد (فرمان شماره ۱۲۹۵۷، ۱۲۹۵۹ و ۱۳۰۵۹) در نهایت در سال ۲۰۰۶ در کنگره به

اکتون که دوران تنگ کردن حلقه کارشناسی به سر آمده است، بهتر دیده شد دوباره به این موضوع پرداخته شود؛ اگرچه در شرایطی هستیم که تحریم‌ها اثر خود را کرده است و از این پس باید با آن برخورد «معلولی» کنیم؛ ولی باز هم روشن کردن اذهان در مورد اینکه برداشتن تحریم‌ها یک‌شبه قابل انجام نیست و یا صدور احکام در محاکم اروپا و لندن مبنی بر خروج «کشتیرانی» از تحریم، به معنی آن نیست که از فردا کشتیرانی جمهوری اسلامی و یا شرکت ملی نفتکش ایران و یا عملیات بندری در بنادر تجاری مشمول تحریم به وضعیت قبل از اعمال تحریم برمی‌گردد، لازم است. هم‌اکنون کوبا متجاوز از ۴۰ سال است تحت تحریم آمریکا واقع شده و با فقر و محرومیت دست‌وپنجه نرم می‌کند. آن زمانی که کارشناسان به دولت نهم و دهم می‌گفتند در مهلت تعیین شده به دفاع از حقانیت کشور در بخش کشتیرانی، بانکداری و بیمه برخیزد، مسئولان عالی‌رتبه عمداً خود را به خواب می‌زدند، دورانی طلایی بود که سپری شد. از نظر کارشناسی اگر تحمیل سازمان ملل حدود ۲۰ درصد بر اقتصاد ایران لطمه وارد کرده و تحریم‌های آمریکا، اروپا و کشورهای اقماری آنها نیز ۲۰ درصد به تجارت و اقتصاد ایران آسیب زده است، فقدان مدیریت بحران در سازمان‌های داخلی حدود ۶۰ درصد به تجارت و اقتصاد زیان وارد کرده است.

تحریم‌هایی که در دوران دولت‌های نهم و دهم به بهانه غنی‌سازی اورانیوم بر کشور تحمیل شد و علی‌رغم مهلت‌های تعیین شده در قطعنامه شورای امنیت سازمان ملل به دلیل جو سیاسی حاکم بر کشور با آنها مقابله نشد، به مرور به بخش کشتیرانی، بیمه، بانکداری و عملیات بندری رخنه کرد و بخشنامه‌های صادره از سوی مقامات دولتی در آن ایام اجازه نمی‌داد از نظر کارشناسی مورد تحلیل قرار گیرد و در مورد آنها برنامه‌ریزی اجرایی تدوین شود.

مسئولان ذی‌ربط در دولت و سازمان‌های دریایی نیز هرچند یکبار مصاحبه می‌کردند و اظهار می‌داشتند تحریم‌ها هیچ تأثیری در کار آنها نداشته و حتی میزان واردات و صادرات بیشتر از ایامی می‌باشد که هیچگونه تحریم نداشته‌ایم. در مورد چگونگی مقابله با تحریم‌های بانکی ۶ سال پیش جلسه‌ای در بانک مرکزی تشکیل شد. در این جلسه راه‌حل‌های موجود در سازمان ملل برای گذار از آن مطرح شد؛ ولی رئیس جلسه وقت به صراحت گفت ریاست‌جمهور دستور داده‌اند به هیچ وجه در مورد کلمه تحریم و تقابل با آن اقدامی نشود؛ زیرا این تحریم‌ها کاغذ پاره‌هایی هستند که هیچ تأثیری بر اقتصاد و تجارت ایران ندارند؟!؟



چالش پیش روی دولت آقای روحانی و دول آمریکا و اروپا این است که طرفین به بسته‌ای برسند تا انگیزه‌ها که شامل سبک کردن تحریم‌ها از نظر سیاسی و قانونی است، قابل دستیابی باشد.

تقریباً تمام شرکت‌های بزرگ انرژی و حمل‌ونقل ایران توسط وزارت خزانه‌داری به عنوان گسترش سلاح‌های اتمی کشتار جمعی (به موجب فرمان ۱۳۳۸۲) در لیست سیاه هستند. شرکت‌های خارجی بسیار به همکاری با این شرکت‌ها بی‌میل هستند؛ مگر اینکه این شرکت‌ها از لیست مذکور خارج شوند. تنها گزینه باقی‌مانده تعلیق تحریم‌های دیگری است که بر رفاه اقتصادی تأثیر می‌گذارد. آمریکا می‌تواند به ایران اجازه دهد که کالاهای خاصی را که ایجاد درآمد کرده یا به بخش صنعت ایران کمک می‌کند صادر یا وارد کند.

پیشنهاد قدرت‌های بزرگ جهانی (۵+۱) به ایران در مذاکرات آلمانی برای کم کردن تحریم‌های مربوط به فروش محصولات پتروشیمی و طلا معنادار بود. اما با امتیازاتی که از طرف تهران انتظار می‌رفت هماهنگ نشد.

با توجه به پیچیدگی‌های گفته شده گزینه ایران و آمریکا ممکن است تمرکز بر تحریم‌های اروپا باشد که انعطاف بیشتر داشته و معیار روشنی برای خاتمه دارد. لازمه لغو تحریم‌های اروپا نیاز به رأی تمام ۲۸ عضو اتحادیه دارد که امری ساده نیست. هم‌اکنون اشتراک زیادی بین تحریم‌های اروپا و آمریکا وجود دارد که لغو یک‌جانبه تحریم‌های اروپا ممکن است تأثیر کمی داشته باشد. امتیازات یک‌جانبه اروپا این ریسک را دارد که از نظر تهران اقدامی تاکتیکی برای باقی ماندن تحریم‌های آمریکا تا زمان نامشخص باشد.

چالش پیش روی دولت آقای روحانی و دول آمریکا و اروپا این است که طرفین به بسته‌ای برسند تا انگیزه‌ها که شامل سبک کردن تحریم‌ها از نظر سیاسی و قانونی است، قابل دستیابی باشد و در عین حال رفع نگرانی‌های ایران را در بر گیرد.

به راه‌حل سیاسی کمتر علاقمند هستند یا کمتر به مؤثر بودن آن متقاعد شده‌اند. آنها به نظرات متحدان آمریکایی توجهی ندارند. بعضی دیگر عملاً تحمیل تحریم‌های بیشتر را ترجیح می‌دهند. بنابراین در شرایط بسیار سیاسی شده واشنگتن، ممکن است کنگره به خصوص با توجه به لابی قدرتمندی که در این رابطه وجود دارد به راحتی تسلیم نظرات رئیس‌جمهور برای کاهش تحریم‌ها نشود. کاهش تحریم‌ها همچنین ممکن است خودبه‌خود تجارت با ایران را با در نظر گرفتن حقایق و احتیاط‌های تجاری تغییر یا افزایش ندهد. تحریم‌ها الگوهای پایه‌ای تجارت و مصرف را به نحوی قابل توجه تغییر داده و ممکن است لغو آنها برای ایران نفعی دربر نداشته یا منافع آن محدود باشد یا با تأخیر به دست آید. بعضی از شرکت‌ها و کشورهایی که مسیر تجارت خود با ایران را عوض کرده‌اند احتمالاً بدون حصول اطمینان قطعی از اینکه لغو تحریم‌ها موقتی نیست به سوی ایران باز نمی‌گردند. تردید باعث می‌شود که رابط تجاری خود را با ایران درگیر نکنند. مثلاً یکی از احتمالات در معاملات سیاسی این است که تحریم‌ها برای کوتاه‌مدت (به عنوان یک دوره موقتی) معلق شود تا طرفین فرصت اعتمادسازی دوباره بین خود و کسب حمایت سیاسی در کشور خود را برای دادن امتیاز داشته باشند. یکی از اولویت‌های مهم ایران، لغو تحریم از صادرات نفت است که ۸۰ درصد درآمد صادراتی ایران را تشکیل می‌دهد. اما صنعت بین‌المللی نفت ممکن است برای برقراری رابطه تجاری در دوره تعلیق کوتاه‌مدت تردید داشته باشد.

۵- آیا می‌شود تحریم‌های متنوع آمریکا را به یک طریق لغو کرد؟
زمان و نحوه لغو تحریم‌ها تقریباً به طور قطع متفاوت است. محدودیت‌ها بر نفت و مبادلات مالی به نظر سیاست‌گذاران غربی بخش مهم تحریم‌هاست. احتمالاً نه واشنگتن و نه اروپای غربی بدون تضمین اساسی ایران درباره امتیازات هسته‌ای آن را معلق نخواهند کرد. اما واقعیت تعلیق تحریم‌ها نیز امر آسانی نیست. مثلاً رئیس‌جمهور و کنگره باید هر دو برای رسیدن ایران به سطح صادرات قبلی خود اجازه بدهند. این امر شامل:
- لغو فرمان ۱۳۶۲۲؛
- فسخ دستور امنیت ملی طبق مصوبه سال ۲۰۱۲ است که به سایر کشورها اجازه می‌دهد نفت ایران را بخرند؛
- مبادلات مالی با بخش انرژی، کشتیرانی و بنادر، که به عنوان "سازمان‌هایی که نگرانی‌های گسترش مواد اتمی" درباره آنها به موجب مصوبه سال ۲۰۱۲ اعلام شده، را اجازه دهند؛
- لغو تحریم‌ها برای امکان بیمه و بیمه مجدد برای حمل نفت ایران.

تصویب رسید و به صورت قانونی در آمد. تحریم بر بخش انرژی و پتروشیمی به موجب فرمان شماره ۱۳۵۹۰ در سال ۲۰۱۲ به صورت قانون در آمد. همچنین رئیس‌جمهوری می‌تواند اختیار فسخ خود را برای خارج کردن کشورها، بنگاه‌ها و افراد از تحریم اعمال کند. علاوه بر این، او می‌تواند برای انعطاف بیشتر در تعیین تخلف‌ها و اجرای مجازات‌ها دستور دهد. دولت کلینتون و بوش گزینه اخیر را انتخاب کردند و هرگز نام کشوری را برای تخطی از تحریم‌ها اعلام نکردند؛ زیرا این امر روابط آمریکا را با متحدانش خدشه‌دار می‌کرد.

ج- ایران باید چه گام‌هایی بردارد؟
تحریم‌ها چنان گسترده و پیچیده شده است که احتمالاً آمریکا برای لغو آنها بسیار مشکل خواهد داشت؛ مگر ایران سیاست‌های داخلی و خارجی خود را تغییر زیادی بدهد. همین امر درباره ۳۴ سال وضعیت فوق‌العاده در ایران مصداق داشته و باعث شده است رئیس‌جمهور آمریکا اختیارات زیادی پیدا کند تا به طور یک‌جانبه تحریم یا سایر تصمیماتی را برای مجازات‌ها اتخاذ کند.

۱۶ فرمان ریاست‌جمهوری و ۹ قانون کنگره فقط مربوط به مسئله هسته‌ای نیست. بیش از ۸۰ درصد تحریم‌ها به سیاست‌های وسیع‌تر خارجی و داخلی ایران مربوط است. بنابراین همه آنها نمی‌تواند با یک معیار برداشته شود.

آمریکا معیار روشنی برای لغو تحریم‌ها در مورد برنامه اتمی ایران ندارد؛ در عوض ۶ قدرت بزرگ جهانی درخواست‌هایی شامل موارد زیر دارند:

- توقف غنی‌سازی اورانیوم ۲۰ درصد؛
- خنثی‌سازی ذخایر اورانیوم ۲۰ درصد؛
- انهدام سایت جدید غنی‌سازی در کوه‌های فردو؛
- قبول حداکثر شفافیت و بازرسی‌های سرزده؛
- حل‌وفصل کل مسائل مهم با آژانس بین‌المللی انرژی اتمی؛

• پایداری به قطعنامه‌های شورای امنیت که خواستار تعلیق فعالیت‌های غنی‌سازی است.

اما بیشتر تحریم‌های آمریکا چندجانبه است. مثلاً خاتمه تصمیمات به موجب مصوبه تحریم کنگره که قلب تحریم‌های آمریکاست الزام می‌کند که:

- رئیس‌جمهور تأیید کند که ایران کوشش برای توسعه یا کسب فناوری هسته‌ای، پتروشیمی و سلاح‌های بیولوژیکی و موشکی را متوقف کرده‌است؛
- ایران تهدید مهمی برای امنیت ملی آمریکا یا متحدان آن نیست.

د- کاخ سفید با چه موانعی برای لغو تحریم‌ها از طرف کنگره، لابی‌های سیاسی، افکار عمومی یا سایر بازیگران سیاسی روبروست؟

از نظر سیاسی لغو تحریم‌های آمریکا می‌تواند به خصوص به دلیل نظرات مغایر بین کاخ سفید و کنگره پیچیده باشد. بعضی از نمایندگان کنگره

الزامات لجستیکی محموله‌های تجاری بسته؛

اهمیت بسته‌بندی و مهار محموله

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

مطالب بتواند گام مؤثری در زمینه جذب دانش حمل‌ونقل محموله‌های تجاری در کشور باشد و زمینه پاسخگویی به نیازهای موجود برای حمل‌ونقل بهینه کالاهای تجاری در زنجیره‌های تأمین جمهوری اسلامی ایران را فراهم آورد.

نام کالا

فارسی	پسته
انگلیسی	Pistachio nuts
فرانسه	Pistaches
اسپانیایی	Pistachos
آلمانی	Pistazien
علمی	Pistacia vera
کد سیستم تعرفه هماهنگ / نامکلاتور ترکیبی اتحادیه اروپا	0802 50 00

یکی از روندهایی که موجب تحول صنعت حمل‌ونقل در ۵۰ سال اخیر شده، روند «تک‌محموله‌سازی» کالاها و زیرمجموعه بسیار بارز آن - یعنی کانتینریزاسیون - است. این روند موجب آن شده است که عملیات حمل‌ونقلی کالاهای متفرق و متنوع در زنجیره تأمین، همسان‌سازی و استانداردسازی شود و از این‌منظر توان عملیاتی، بهره‌وری و صرفه اقتصادی را در زنجیره‌های تأمین به طور چشمگیری افزایش داده است.

اما تک‌محموله‌سازی می‌تواند آثار مخربی را نیز در زنجیره‌های تأمین به بار آورد. این آثار مخرب اغلب حاصل از عملکرد شتاب‌زده عوامل و متصدیان حمل‌ونقل و بی‌توجهی 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 هم‌جوار، تجهیزات حمل‌ونقلی، انسان و محیط زیست شده است. از این رو می‌توان گفت که برخورداری از دانش تخصصی در زمینه الزامات لجستیکی محموله‌های تجاری در سیر با شتاب صنعت حمل‌ونقل برای ارسال ایمن و اقتصادی کالاهای ناهمگون در سیستم‌های حمل‌ونقلی همگن نوین یک امر کاملاً ضروری است.

سلسله مطالب مورد ارائه در این مجموعه، با هدف ارائه الزامات ویژه آماده‌سازی و حمل بهینه محموله‌های تجاری بر اساس ماهیت تجاری کالاها تهیه می‌شود. هر یک از مداخل این مجموعه به صورت مستقل، الزامات لجستیکی محموله‌های حمل‌ونقلی یک نوع کالا را مد نظر قرار خواهد داد. اساس تألیف این مطالب بر اساس اقتباس از مجموعه مشابهی است که توسط اتحادیه بیمه کشور آلمان منتشر شده است. البته به فراخور نیاز و سلیقه خواننده ایرانی مطالبی به اطلاعات مقتبس افزوده شده است. امید است که تألیف این

شرح کالا

پسته میوه پوست- استخوانی و تک‌دانه درخت پسته (از خانواده سوماق با نام علمی *Anacardiaceae*) است که منشأ آن مناطق خاورمیانه و مدیترانه به شمار می‌آیند.

پسته از انواع میوه‌های مغزدار به شمار می‌آید؛ این گونه محصولات - به ویژه به علت محتوای روغنی‌شان - دارای خصوصیات حمل‌ونقلی مشابهی هستند، و الزامات انبارش و حمل‌ونقل آنها مشابه میوه‌ها و دانه‌های روغنی است. پسته دارای برگ‌های شانه‌ای^۱ است و میوه‌هایی به ابعاد ۲-۱ سانتی‌متر دارد که پوست قهوه‌ای روشن آنها در هنگام ناری بازمی‌شود (تصویر ۱). روکش مغز پسته حاوی آنتی‌اکسیدان‌هایی است که دانه روغنی را از فساد در اثر ترکیب با اکسیژن هوا (فساد اکسیداتیو) محافظت می‌کند. اگر روکش قهوه‌ای مغز پسته برداشته شود، رنگ سبز روشن مغز نشانه تازگی آن است (تصویر ۲). پسته انواع و گونه‌های بسیار زیادی دارد. این میوه که به عنوان «بادام سبز» نیز شهرت یافته، دارای محتوای روغنی بین ۴۵ تا ۵۵ درصد است.

کیفیت کالا و مدت انبارش

مغز پسته مطلوب باید دارای کیفیت متناسب باشد. از جمله خصوصیات مغز پسته کیفی باید به خشک بودن، رنگ سبز (مغز پسته کهنه معمولاً به رنگ زرد درمی‌آید)، آلوده نبودن به هرگونه خاک یا عوامل آلاینده محیطی و برخوردار از عطر و مزه شاخص پسته اشاره کرد. دهان پوست استخوانی ۹۵ تا ۹۸ درصد دانه‌های پسته در داخل پوست میوه (پوست اول)^۲ آن گشوده شده و پسته به اصطلاح «خندان» می‌شود.

در هنگام ارزیابی، تعیین قطعی زمان برداشت محصول پسته اهمیت بسیار زیادی دارد. باید در نظر داشت که احتمال دارد پسته ارائه شده مخلوطی از پسته برداشت شده در سال جاری و سال گذشته باشد، این موضوع را نباید در هنگام تعیین خسارت کالای مورد حمل‌ونقل از نظر دور داشت؛ چرا که احتمال آفت‌زدگی و فساد در پسته‌های کهنه وجود دارد.

پسته بو داده و شور را می‌توان در محیط خنک، تهویه‌دار و خشک تا مدت سه هفته (و در فصل زمستان اندکی بیشتر) نگاه داشت. در صورتی که مدت انبارش از این میزان تجاوز کند، کیفیت پسته از طریق تغییر رنگ سبز روشن و کهنه شدن رو به افت خواهد نهاد.



تصویر ۱- دانه‌های پسته: شاخه‌ای که میوه پوست‌دار بر روی آن دیده می‌شود.

مصارف

مغز پسته ترجیحاً ایرانی، ایتالیایی، ترک، یا یونانی، به عنوان طعم‌دهنده (گوشت یا سوسیس)، به عنوان مغزی در انواع شکلات، شیرینی‌ها، نان‌ها و بستنی‌ها مورد استفاده است.

همچنین دانه پسته به صورت بو داده و شور نیز به عنوان آجیل در بازارها عرضه می‌شود. همچنین روغن پسته نیز از این دانه استحصال می‌شود.



تصویر ۲- پسته‌های خندان (ردیف بالا) مغز پسته با روکش قهوه‌ای (سمت چپ ردیف وسط)، مغز پسته بدون روکش (سمت راست ردیف وسط)

کشورهای تولیدکننده پسته

آسیا	ایران، افغانستان، هندوستان، سوریه، عراق
اروپا	ترکیه، یونان، ایتالیا، جنوب فرانسه
آمریکا	ایالات متحده (کالیفرنیا)، مکزیک
آفریقا	تونس
استرالیا	-

این جدول صرفاً نشان‌دهنده برخی از مهم‌ترین کشورهای تولیدکننده است و فهرست تفصیلی به شمار نمی‌آید.

بسته‌بندی

از بین انواع بسته‌بندی متداول پسته می‌توان جعبه‌های چوبی (مغز پسته)، کارتن، کیسه‌های پلاستیکی (۲۵ تا ۶۰ کیلوگرم) و کیسه‌های کنفی (۶۰ کیلوگرم) را نام برد. استفاده از بسته‌بندی‌های هواگیری شده برای مغز پسته ایده‌آل است، چرا که مغز پسته از یک سو رطوبت هوا را به خود جذب می‌کند و کم‌کم تردی خود را از دست می‌دهد و از طرف دیگر در مجاورت اکسیژن هوا کهنه می‌شود.

الزامات حمل و نقل نمادها

جزیی از آلودگی با فلز می‌تواند موجب اکسیداسیون خودبه‌خودی و تسریع فساد کالا شود، باید از هرگونه تماس کالا با اجناس فلزی جلوگیری شود.

- بالابندی که به ویژه در سفر به مناطق سرد به دلیل احتمال تعرق و چکه در داخل واحد حمل و نقل اهمیت ویژه‌ای می‌یابد.

عوامل ریسک و پیشگیری از زیان‌های محتمل دما:

حمل و نقل دانه‌های پسته مستلزم حفظ شرایط دمایی، رطوبت و تهویه ویژه است. از این رو برای حمل و نقل این کالا، شرایط تفصیلی ویژه محموله باید از فرستنده کالا اخذ و در طول سفر برقرار نگاه داشته شود. دامنه تغییرات دمای مطلوب در محموله‌های پسته به قرار زیر است:

متغیر	دامنه دمایی مطلوب
دمای محموله پسته در هنگام سفر	۲۵-۰ درجه سانتی‌گراد

گرچه دمای صفر درجه سانتی‌گراد، دمای ایده‌آلی است که بیشترین مدت زمان نگاهداشت پسته را در واحد حمل و نقل فراهم خواهد ساخت؛ اما حمل و نقل محموله‌های پسته در دماهای بین ۲۵-۵ درجه سانتی‌گراد نیز عملاً (بسته به طول مدت سفر) قابل اجراء تلقی می‌شود. از این رو، حمل و نقل این کالا به صورت محموله سرد ضروری نیست. قرار گرفتن کالا در دماهای بالای ۳۰ درجه سانتی‌گراد نباید مدت زیادی به طول انجامد؛ در غیر این صورت فرآیند تنفس در محموله آغاز خواهد شد. دانه‌های پسته نباید در کنار منابع حرارت (از جمله دیواره موتورخانه و مخازن گرم) صفافی شوند. این محموله‌ها همچنین نباید در معرض نور خورشید قرار گیرند؛ چرا که این موضوع می‌تواند موجب ضایع شدن طعم آنها شود.

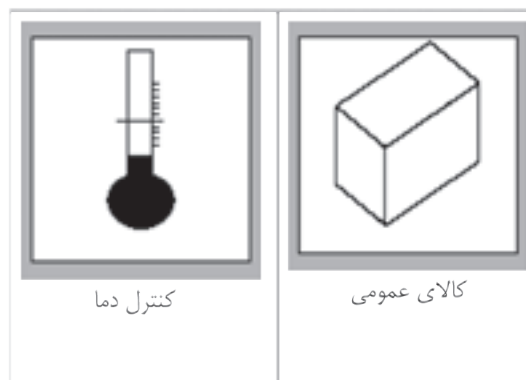
نم و رطوبت

رطوبت در واحدهای حمل و نقل پسته باید به قرار زیر حفظ شود:

تابع	رطوبت/ محتوای آب
رطوبت نسبی	۶۰-۷۰ درصد
محتوای آب	۴-۶ درصد
حداکثر محتوای تعادلی رطوبت	۶۵ درصد

مقادیر دقیق رطوبت در هر محموله باید به تفصیل از فرستنده آن اخذ و در طی سفر به کار بسته شود.

دانه‌های پسته باید از هرگونه نم و رطوبت (آب دریا، باران و میعان) حفاظت شوند؛ در غیر این صورت احتمال کپک‌زدن، فساد و کهنه شدن در آنها افزایش می‌یابد. این کالا رطوبت را به سرعت از هوا جذب می‌کند و طعم خود را از دست می‌دهد.^۴



وسایط حمل و نقلی متداول

در حمل و نقل محموله‌های پسته از اکثر وسایط حمل و نقل از جمله کشتی، کامیون، راه‌آهن و هواپیما می‌توان استفاده کرد.

حمل و نقل کانتینری

برای حمل و نقل کانتینری محموله‌های پسته معمولاً از کانتینرهای تهویه‌دار (کانتینرهای حمل قهوه) استفاده می‌شود. این موضوع مشروط به حفظ حدود پایینی رطوبت کالا، رعایت الزامات بسته‌بندی، استقرار در کف کانتینر و محتوای روغنی کالا و محافظت در مقابل پرتوهای خورشیدی (ریسک حرارت‌یابی خودبه‌خودی) است.

تخلیه و بارگیری

پسته کالایی حساس نسبت به رطوبت است و باید آن را از رطوبت محیط محافظت کرد. این موضوع در هوای مرطوب (و به خصوص در هنگام بارش برف و باران) اهمیت ویژه‌ای می‌یابد. در غیر این صورت جذب رطوبت می‌تواند منجر به کپک‌زدن، فساد و افزایش حرارت خودبه‌خودی محموله پسته در اثر تنفس آن در هنگام حمل و نقل شود.

به منظور جلوگیری از تخریب کیسه‌ها و بروز ریزش در محموله‌های کیسه‌ای، نباید برای جابه‌جایی آنها از قلاب استفاده کرد.

ضریب صفافی پسته در محموله‌های کارتنی بین ۱/۹۵ تا ۲/۱۲ مترمکعب بر تن و ۱/۶۷ تا ۱/۸۱ مترمکعب بر تن در بشکه‌های کوچک است.

الزامات محیط ذخیره‌سازی

محیط ذخیره‌سازی پسته باید سرد، خشک و دارای تهویه مطلوب باشد.

تفکیک

برای تفکیک محموله‌های پسته معمولاً از قلم علامت‌زنی، مازیک (برای کارتن‌ها) استفاده می‌شود.

مهارسازی محموله

برای کسب اطمینان از ایمن بودن حمل و نقل محموله، کیسه‌ها/ کارتن‌ها باید در واحد حمل و نقل به طریقی چیده و مهار شوند که امکان سر خوردن یا جابه‌جایی و لق خوردن آن در هنگام حمل و نقل از بین برود. همچنین باید دقت داشت که ممکن است به دلیل برخی ملاحظات ویژه (از جمله تهویه) برخی تغییرات در شیوه صفافی ضروری باشد.

در صورت بارگیری به صورت کالای عمومی، باید از دوربندها^۳ برای حفاظت محموله استفاده کرد. برخی از دوربندهای متداول در حمل و نقل محموله‌های پسته عبارتند از:

- زیربندی از طریق زیربندهای ضربدری و زیرگذاری مقوای باربندی.
- کناربندی یا جداره‌های چوبی، پارچه، یا کف؛ از آنجا که حتی مقادیر بسیار



انبارش یا سهل انگاری در محافظت محموله، احتمالاً به فاسد شدن کالا خواهد انجامید. اسیدهای چرب آزاد تشکیل شده در فرآورده‌های تنفس پسته مصرف گردیده و این واکنش‌ها به تولید آب و دی‌اکسید کربن و آزاد شدن مقدار قابل توجهی گرما منجر می‌شوند.

حرارت یافتن خودبه‌خودی پسته فرآیندی است که به شدت پیشرفت می‌کند؛ چرا که حرارت ناشی از مصرف اسیدهای چرب در فرآورده‌های تنفسی به مراتب بیشتر از حرارت آزاد شده از مصرف کربوهیدرات‌ها در این فرآورده‌هاست. همچنین شبیه آنچه در غلات اتفاق می‌افتد، در اینجا نیز فرآیند فساد به صورت یک واکنش زنجیره‌ای پیشرفت می‌کند. تولید آب و حرارت ناشی از مصرف اسیدهای چرب در فرآورده‌های تنفسی پسته در محیط واکنش به فراوانی و غلظت اجزای پیش‌برنده واکنش افزوده و موجب تشدید آن می‌شود. در محموله‌های پسته فرآیند حرارت‌یابی خودبه‌خودی با ظهور اندکی رطوبت در محموله موجب شروع می‌شود؛ به نحوی که در نقاطی که شروع افزایش حرارت در صورت خشک بودن چندین هفته یا چندین ماه زمان می‌طلبد، افزایش حرارت در عرض چند ساعت آغاز خواهد شد. در پسته تازه که محتوای آب بیشتر است، تمایل به افزایش شدید حرارت و احیاناً آفرزش مشاهده می‌شود. افزایش خودبه‌خودی حرارت نه تنها به کاهش کیفیت این کالا (از جهت طعم و بوی نامطبوع) منجر می‌شود، بلکه بر خصوصیات کیفی و کمی محتوای روغنی آن تأثیر قطعی می‌گذارد. رنگ و قابلیت رنگ‌زدایی روغن‌ها نیز افت خواهد کرد. از آنجا که مقدار اسیدهای چرب آزاد در روغن حاصل از این گونه پسته‌ها افزایش پیدا خواهد کرد، رنگ‌زدایی و پالایش در آن به مراتب دشوارتر خواهد شد.

گرچه تجزیه هیدرولیتیک/ آنزیمی چربی‌ها و تنفس پسته را می‌توان از طریق کاهش دما کند کرد، اما در اثنای حمل‌ونقل این کار صرفاً تا حدود مشخصی عملی خواهد بود. از این رو ضرورت دارد که نگاه داشتن محتوای رطوبتی کالا در محدوده مجاز، وضعیت انبارشی محموله در واحد حمل‌ونقل تثبیت شود.

تجزیه اکسیداتیو چربی

اجزای غذایی پسته در فرآورده‌های فساد آن به طور مداوم با اکسیژن هوا واکنش می‌دهند. واکنش با اکسیژن می‌تواند با اسیدهای چرب غیراشباع واکنش شود و در این زمینه تابش نور، حرارت، مواد چرب و احیاناً حضور مقادیر اندک از فلزات سنگین می‌تواند این واکنش‌ها را به نحو مؤثری به پیش براند. بوی بد ناشی از تجزیه اکسیداتیو چربی‌ها می‌تواند به خصوص در دانه‌های پسته پوست‌گیری شده قابل توجه باشد، چرا که فرآیند پوست‌گیری تا حدود قابل توجهی به افزایش تماس با اکسیژن هوا یا اجزای فولادی کانستیر یا کشتی خواهد انجامید. از این رو ضروری است که دانه‌های پسته در تاریکی و محفوظ از تماس با اکسیژن و اجزای فلزی نگاه داشته شوند؛ در غیر این صورت رنگ آنها به تدریج به قهوه‌ای گراییده و بو و مزه کهنگی در آنها ظاهر خواهد شد.

بو

بشکه یا کیسه‌های خیس در محموله قابل پذیرش نیستند، چرا که آب دریا، باران و میعانات می‌توانند موجب تسریع تجزیه هیدرولیک/ آنزیمی چربی‌ها شده و به حرارت‌یابی خودبه‌خودی محموله پسته در اثر افزایش تنفس در آن منجر شوند.

تهویه

شرایط تهویه در محموله پسته باید به گونه‌ای باشد که در هر ساعت به میزان ۱۰ دور گردش هوا را در واحد حمل‌ونقل فراهم آورد.

فعالیت بیوتیک

پسته حائز فعالیت بیوتیک مرتبه دوم است. این میوه به مثابه اندام زنده‌ای عمل می‌کند که به دلیل جدا شدن آن از گیاه مادر خود و قطع جریان تأمین مواد مغذی، فرآورده‌های تنفسی در آن تفوق و غلبه می‌یابند. در حین سفر باید فرآورده‌های تجزیه در پایین‌ترین سطح ممکن نگاه داشته شوند تا هر گونه افت کیفی ناشی از تولید دی‌اکسید کربن، بخار آب و حرارت به حداقل برسد. اگر تهویه ناکافی بوده و یا به علت خرابی از کار بیفتد، احتمال افزایش غلظت‌های مرکبات دی‌اکسید کربن و یا کاهش مرگ‌آور اکسیژن در واحد حمل‌ونقل افزایش خواهد یافت. از این رو پیش از آن که فردی وارد واحد حمل‌ونقل شود، تهویه و اندازه‌گیری غلظت گازهای موجود در محیط ضروری می‌باشد. حد آستانه مجاز (TLV)^۵ برای دی‌اکسید کربن برابر ۰/۴۹ درصد حجمی است.

حرارت‌یابی خودبه‌خودی - خودسوزی

از آنجا که احتمال افزایش خودبه‌خودی حرارت در پسته وجود دارد، این کالا مانند کالاهای خطرناک کلاس خطر زایی ۲-۴ رفتار می‌کند. فشار مازاد ناشی از صفافی می‌تواند به افزایش خودبه‌خودی حرارت در محموله بینجامد. جمع شدن روغن در پارچه کف به کار رفته در بسته‌بندی می‌تواند این رفتار را تقویت کند. دانه‌های پسته، و به خصوص مغز پسته، را نباید با نسوج و مواد فیبری (مانند نسوج روغن‌اندود) صفافی کرد؛ چرا که این کار می‌تواند موجب افزایش خودبه‌خودی حرارت و بروز خودسوزی در محموله شود.

قاعده پایه آن است که افزایش محتوای روغنی (به خصوص در مغز پسته) موجب افزایش میل به حرارت‌یابی خودبه‌خودی خواهد شد. تجزیه چربی در دانه‌های پسته علت اصلی این موضوع است، و پیشرفت آن می‌تواند در نهایت به بروز آتش‌سوزی در محموله بینجامد.

تجزیه چربی می‌تواند به یک یا چندی از روش‌های زیر پیشرفت کند:

- از طریق تجزیه هیدرولیتیک/ آنزیمی چربی؛

- از طریق تجزیه اکسیداتیو چربی.

تجزیه هیدرولیتیک/ آنزیمی چربی

اگر محتوای آب در پسته از حدود بحرانی آن فراتر رود، تجزیه هیدرولیتیک/ آنزیمی در آن به وقوع خواهد پیوست. افزایش محتوای آب در پسته موجب فعال شدن آنزیم‌های تجزیه‌کننده چربی‌ها خواهد شد. هم‌افزایی حرارت و نور در محیط می‌تواند بر سرعت این واکنش بیفزاید. اسیدهای چرب آزاد تشکیل شده در برخی مواقع دارای بو و مزه ناخوشی هستند. به طول انجامیدن

دانه‌های پسته عطر رقیق و خوشایندی دارند. در صورت حمل یا ذخیره‌سازی طی مدت طولانی و فقدان تهویه، دانه‌های پسته فاسد شده و بوی نامطبوع تندی خواهد گرفت.	آثار حاصل
دانه‌های پسته نسبت به بوهایی ناخوشایند و یا قوی حساس و پذیرا هستند.	آثار عارض

آلودگی

آلوده‌کنندگی	امکان آلوده شدن سایر کالاهای به روغن و چربی پسته وجود دارد.
آلوده شونده‌گی	دانه‌های پسته می‌توانند به گردوخاک، چربی و روغن آلوده شوند.



تنش مکانیکی

دانه‌های پسته نسبت به ضربه و فشار حساس هستند. این دانه‌ها می‌توانند شکسته شوند و باید از فشار مازاد ناشی از صافایی اجتناب شود.

سمیت/ مخاطرات بهداشتی

ناکافی بودن و یا از کار افتادن تهویه، می‌تواند موجب افزایش مرگبار غلظت دی‌اکسید کربن یا کاهش مرگ‌آفرین غلظت اکسیژن در واحد حمل‌ونقل یا محل ذخیره‌سازی شود. از این رو پیش از ورود افراد به واحد حمل‌ونقل انبار، تهویه و اندازه‌گیری غلظت گازهای محیط ضرورت دارد. TLV برای دی‌اکسید کربن برابر ۰/۴۹ درصد حجمی است.

در برخی از محموله‌ها، مغزهای پسته حاوی سم آفاتوکسین مشاهده می‌شود. این سم در اثر آلودگی پسته به کپک‌های آسپرژیلوس فلاووس^۶ و آسپرژیلوس پارازیتیکوس^۷ در پسته تولید می‌شود. منشاء آلودگی به این کپک‌ها در اغلب موارد به کشور مبدأ باز می‌گردد، به عبارت دیگر این کپک‌ها و سم ناشی از آنها از هنگام برداشت پسته در کشور مبدأ در آن وجود دارد. اغلب در محموله‌های آلوده پسته همه دانه‌ها حاوی سم آفاتوکسین نبوده و صرفاً بخشی از دانه‌ها بدان آلوده هستند. اما از آنجا که پسته‌های غیرآلوده قابل تشخیص از پسته‌های آلوده نیستند، اگر در یک بسته پسته، چند دانه هم آلوده به این سم باشد، آن بسته پسته دیگر مناسب مصرف خوراکی انسان نخواهد بود. تنها راه تشخیص پسته‌های آلوده به آفاتوکسین، مشاهده آنها در زیر نور فرابنفش (UV) است.

آفات/ بیماری‌ها

آفاتی که احیاناً در میوه پسته مشاهده می‌شوند، عبارتند از: پروانه میوه‌خوار پسته، زنبور طلایی مغزخوار پسته، شب‌پره خرنوب، شب‌پره هندی، سن‌های زیان‌آور پسته، پسیل پسته، سنک‌های پسته، سوسک‌های پسته و انواع موش اشاره کرد. در این میان پسته کهنه دارای قابلیت آلوده شدن به آفت سوسک است.

با توجه به تنوع آفات موجود در این کالا، تبعیت از قوانین قرنطینه نباتی کشور مقصد و کنترل گواهی بهداشت و گواهی تدخین در اسناد حمل‌ونقل ضروری است. اطلاعات روز از نهادهای بهداشتی کشورهای مقصد قابل اخذ هستند.

پی‌نوشت:

1- Pinnate

۲- بر اساس تعریف مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران، پوست نرم بیرونی و خارجی‌ترین پوشش پسته به پوست اول موسوم است. پوست سخت و یا شاخی (استخوانی) پسته که زیر پوست اول قرار دارد، پوست دوم نام دارد و پوست نازکی که مغز پسته را می‌پوشاند، پوست سوم خوانده می‌شود. ما در اینجا به ترتیب از اصطلاح پوست، پوسته استخوانی و روکش (مغز) دانه برای پوست اول، دوم و سوم استفاده کرده‌ایم.

3- Dunnage

۴- این موضوع در پسته‌های دهان‌بسته‌ای که از طریق قرار گرفتن در آب یخ، خندان می‌شوند، نیز به خوبی مشهود است. این گونه پسته‌ها که اغلب کیفیت آنها به شدت افت می‌کند، در بازار به «پسته یخی» معروف هستند.

۵- TLV Threshold Limit Value - از جمله شاخص‌های عوامل زیان‌آور شیمیایی در محیط کار است. از بین تعاریف موجود برای آن شاخص، بهترین تعریف در شرایط حمل‌ونقل همان تعریف حد آستانه مجاز در تماس کوتاه‌مدت (TLV-STEL) است که عبارت است از بیشترین غلظتی که می‌تواند در کوتاه‌مدت (تا ۱۵ دقیقه) پیوسته بدون آن که کوچک‌ترین اثر زیان‌آور که موجب بروز حادثه کاهش بهره‌وری شود، در محیط تشکیل یابد.

6- Aspergillus flavus

7- Aspergillus parasiticus



پسته انواع و گونه‌های بسیار زیادی دارد. این میوه که به عنوان «بادام سبز» نیز شهرت یافته، دارای محتوای روغنی بین ۴۵ تا ۵۵ درصد است.



در حمل‌ونقل محموله‌های پسته از اکثر وسایط حمل‌ونقل از جمله کشتی، کامیون، راه‌آهن و هواپیما می‌توان استفاده کرد.



سفر و بازرگانی پیش از تاریخ؛ داد و ستد کالا عامل انتقال تمدن‌ها



می‌پرداختند مثل آن بود که می‌خواهند هرچه بیشتر زمین را از زیر پای خود بگذرانند.

تمایز میان مردم جایگزین شده در یک نقطه با مردم نیم‌بیابان گرد و بیابان گرد ظاهراً چنان به نظر می‌رسد که از جنبه حرکت آنان بر روی زمین معین شده است، ولی حقیقت آن است که چنین تمایزی در مورد مردم جابه‌جاشونده بر روی آب نیز صحت دارد. هیچ قوم وحشی نیست که چون در کنار آبی ساکن باشد قابلیت کشتیرانی را پیدا نکند، منتهی بعضی از این اقوام حالت استقرار بیشتری دارند و بعضی دیگر تقریباً به طور منظم بر روی آب به نقل مکان می‌پردازند.

محتمل است که قایق از کهن‌ترین اختراعات بشری و حتی کهن‌تر از تیروکمان بوده باشد. شاید در مکان‌هایی که وسایل ساختن قایق فراهم بوده است، نزدیک ۳۰ هزار سال پیش نخستین قایق را ساخته باشند؛ البته ساختن کشتی‌های دریانورد پس از آن اتفاق افتاده و تاریخ اختراع آن از چند هزار سال بالاتر نمی‌رود. بنابه اظهار باستان‌شناس نروژی انتون ویلهلم بروگر (Anton Wilhelm Brogger) عصر طلایی کشتیرانی بر اقیانوس مربوط به دوره‌ای است که زمان آن را از ۳۰۰۰ سال تا ۱۵۰۰ سال پیش از میلاد تخمین می‌زنند، و این زمان البته بر دوران کشتیرانی فینیقیان پیشی دارد. کشتیرانی همان‌گونه که امروز و همیشه مردم جوان و نیرومند را به خود دعوت می‌کند، در زمان قدیم نیز چنین بوده و در بعضی نقاط جهان بیشتر ترقی کرده است. در این میدان مانند میدان‌های دیگر اختراع، تنها اختراع کشتی در کار نبوده، بلکه هزاران اختراع دیگر با آن همراه بوده است و داستان این اختراع در واقع پایان‌ناپذیر است. از شاهکارهای صنعت کشتی‌سازی ابتدایی باید قایق‌های دریاهای جنوبی و زورق‌های ایرلندی و قایق‌های نفوذناپذیر اسکیموها را نام برد.

ساکنان قدیم سواحل شمال غربی اروپا از اکتشاف اقیانوس توفانی و مه‌آلود اطلس بیم نداشته‌اند، و مردم جزایر دریای جنوب در تمام جهات اقیانوس آرام به کشتیرانی می‌پرداخته‌اند، مثلاً مردم پولینزی از آن باک نداشته‌اند که فاصله ۲۴۰۰ میل دریایی موجود میان جزایر تاهیتی و هاوایی را با کشتی درنوردند. در مورد بازرگانی و معاملات مردم ابتدایی شواهدی در دست است که روشن‌ترین آنها آثار و علایم دادوستد کهریاست. بهترین نوع این ماده آن است که از سواحل دریای بالتیک به دست می‌آید، ولی بقایایی از این ماده که در قبرهای نواحی مختلف جهان به دست آمده چنان فراوان و روشن است که می‌توان نقشه خط سیر معاملاتی این کالا را رسم کرد. چون کهریا ماده ارزنده و حمل‌ونقل آن آسان بوده است، مردم اسکاندیناوی می‌توانسته‌اند با دادن آن کالاهای گوناگون از نواحی جنوبی به چنگ آورند. تجارت در آن روزها مانند امروز وسیله مبادله کالا به شمار می‌رفته و یکی از اسباب انتقال تمدن از ناحیه‌ای به ناحیه دیگر بوده است.

منبع: بخش اول کتاب "تاریخ علم" جورج سارتون، ۱۹۵۲

مسافرت در گذشته دشوارتر از زمان حاضر بوده و کُندتر صورت می‌گرفته است و از اینجا ممکن است کسی به این نتیجه برسد که مردم ابتدایی بسیار کم جابه‌جا می‌شده و از پناهگاه خود به گردش در نقاط دیگر می‌پرداخته‌اند؛ ولی باید دانست که چنین استنتاجی صحت ندارد. باید در نظر داشت که تا ۱۰۰ سال پیش که دوره بخار شروع شد، تقریباً سرعت جابه‌جا شدن از لحاظ مادی چندان پیشرفتی حاصل نکرده بود، و انسان‌های ابتدایی به همان سرعت می‌توانستند نقل مکان کنند که ارتش ناپلئون توانایی آن را داشت، بلکه گاهی از آنها هم سریع‌تر جابه‌جا می‌شدند. تا آنجا که تحقیقات علمی به آن رسیده، معلوم شده است که مسافرت‌های فردی و قبیله‌ای (مهاجرت) قابل اهمیتی در زمان‌های دور صورت گرفته است. مثلاً آمریکا را مردمی از سبیری به اکتشاف کرده‌اند که از راه تنگه برینگ به این قاره آمده‌اند و به همین جهت باید گفت که بومیان آمریکا ریشه آسیایی دارند. احتمال می‌رود که پیش از پیدا شدن فن کشاورزی، مهاجرت بیشتر و فراوان‌تر بوده باشد، چه مردم کشاورز آسایش طلب‌تر و ترسو تر می‌شوند.

شاید مهم‌ترین مرحله تاریخ نوع بشر همان مرحله گذشتن از زندگی بیابانگردی به زندگی مستقر در یک نقطه باشد و این مرحله را باید از انتقال دوره سنگ به دوره مفرغ یا از دوره مفرغ به دوره آهن مهم‌تر دانست، و می‌توان آن را انتقال از مرحله گردآوری کردن خوراک به مرحله تولید خوراک نامید. انسان نمی‌تواند در نقطه‌ای جایگزین شود مگر آنگاه که از دشمن ایمن باشد، و این خود مستلزم آن است که مردم با یکدیگر اجتماع کنند و شکلی از حکومت برقرار کنند؛ و نیز آنگاه این عمل میسر است که آدمی از احتیاج و فقر نترسد و این خود مستلزم آن است که در محل سکونت جستن بتواند برای خود و خانواده و چهارپایانش خوراک فراهم کند. از همین جا صناعت کشاورزی و امور وابسته به آن پیدا می‌شود. ضمناً باید در نظر داشت که تکامل و ترقی نوع بشر در همه جای جهان به یک شکل و در یک زمان صورت نگرفته است. بعضی از ملت‌ها پیشرفته‌تر از ملت‌های دیگر می‌شوند و همه لازم نیست از مراحل مشابهی از پیشرفت و تمدن عبور کنند. گذشتن از مرحله بیابانگردی به مرحله جایگزینی برای بعضی از نقاط جهان هزاران سال طول کشیده است و هنوز بسیاری از بدویان عرب در همین حالت بیابانگردی بسر می‌برند. انسان فرزند پیشامدها و اوضاع و احوال است. چون محیط افراد بشر در نقاط مختلف با یکدیگر بسیار تفاوت داشته، آدمی ناچار در جاهای مختلف زمین به اشکال گوناگون ترقی و پیشرفت کرده است.

انسانی که به کاشتن زمین دست یافت به تدریج با مالک شدن اشیاء فراوان مقدس‌تر (و ملعون‌تر) شد، و رشته‌های محکم‌تری او را به زمین پابند کرد. این مردم نیز مانند برادران بیابانگرد خود که در جستجوی شکار بهتری به این سو و آن سو می‌رفتند، به طور متناوب به سرزمین‌های معین می‌آمدند، ولی تنها عادت و اقدام به اهلی کردن حیوانات بود که آنان را به این کار وامی‌داشت. بیابانگردان واقعی بی‌آنکه به خط سیر خود توجهی داشته باشند به جهانگردی



گفت و گو با کمیسر دریایی؛

دریانوردی زنان، آری یا نه؟!!

و هم در رسته موتور کشتی فعالیت دارند و در جنوب کشور کار می کنند. آمارها نشان می دهد که خانمها وارد حرفه دریانوردی شده اند؛ اما هنوز جایگاه مناسبی برای زن مسلمان ایرانی در حرفه دریانوردی مشخص نشده است و هنوز خانمها به آن جایگاه تعریف شده نرسیده اند. فعلاً خانمها وارد حرفه دریانوردی شده اند. زنان تا رسیدن به جایگاه مناسب در حرفه دریانوردی نیازمند زمان و تأیید عرف جامعه هستند.

"خانمها برای رسیدن به جایگاهی مناسب در حرفه دریانوردی باید تأییدیه عرف جامعه را داشته باشند" در مورد این سخن خود توضیح بیشتری دهید.

بله همواره تأکید کرده ام که «نمی توان هر حرفه ای را برای خانمها در نظر گرفت!» خانمها به لحاظ خصوصیت جنسی و ظرافت بدن و روحیاتشان نباید هر کاری انجام بدهند. صنعت دریانوردی، صنعت سختی است. کار کردن روی دریا آسان نیست و هیچ اصراری هم به حضور خانمها در این صنعت و حرفه نیست. من همواره مطرح کرده ام که خانمها علی رغم محدودیت هایی که برایشان ممکن است وجود داشته باشد می توانند در رشته های مردانه هم تحصیل کنند ولی این به معنی این نیست که هرکاری را انجام بدهند. هیچ کس توانایی خانمها را زیر سؤال نمی برد ولی شرایط و موقعیت اجتماعی هر کاری باید مناسب باشد. ملاک نباید این باشد که خانمها به هر طریقی که شده وارد هر رشته ای و شغلی بشوند. صنعت دریانوردی، واقعاً صنعت سختی است. تلاش شده که خانمها با درایت و تحقیق بیشتر وارد این حرفه شوند.

آیا خانمها نمی توانند در رشته مهندسی کشتی، مهندسی سیستم کشتی و یا امور ساماندهی و ارتباطات کشتی فعالیت کنند؟ آیا نمی توان تعریف مناسبی برای حضور خانمها در حرفه دریانوردی مطابق

شما تنها کسی هستید که مسئله ورود خانمها به حرفه دریانوردی را مطرح کردید در این مورد توضیح دهید.

مسئله ورود خانمها به حرفه دریانوردی موضوعی بود که من طرح کردم و کسی قبل از آن مطلبی پیرامون آن مطرح نکرده بود. من سعی کردم ورود خانمها به حرفه دریانوردی را برای اولین بار در ایران به صورت جامع تر تحقیق کنم. حدود دو سالی به این موضوع پرداختم و تحقیقات بسیاری انجام دادم. متوجه شدم ورود خانمها به حرفه دریانوردی هیچ نوع ممنوعیت قانونی در کشور ندارد. خانمها می توانند مثل آقایان وارد این حرفه شوند و در هر قسمتی از این صنعت مشغول به کار شوند.

آیا خانمها در حال حاضر می توانند وارد حرفه دریانوردی شوند؟ ممنوعیت قانونی برای حضور خانمها در حرفه دریانوردی وجود ندارد.

بله، در حال حاضر خانمها می توانند وارد صنعت دریانوردی شوند.

چگونه؟

خانمها هم مثل آقایان می توانند با گذراندن دوره های آموزشی وارد این حرفه شوند ولی در حال حاضر دانشگاهی در ایران وجود ندارد که خانمها بتوانند در رشته دریانوردی تحصیل کنند!

شما چطور در رشته کمیسر دریایی تحصیل کردید؟

به صورت بسیار محدود و انگشت شمار خانمهایی هستند که توانستند در مقطعی در این رشته تحصیل کنند. اما هر خانمی می تواند با توجه به نوع علاقه اش به مراکز آموزش دریانوردی (دارای مجوز از سازمان بنادر و دریانوردی) مراجعه و بر حسب علاقه در کلاس ها و دوره ها شرکت کند و بر حسب تقاضا، اگر شناور و یا کشتی لازم داشته باشد از آنها دعوت به همکاری کند. در حال حاضر خانمهایی هستند که هم در رسته عرشه کشتی

وقتی بحث «زن دریانورد» در جمهوری اسلامی ایران مطرح می شود باید این طور نوشت: «دریانورد شدن یا دریانورد نشدن زنان، مسئله این است». تصور زن مسلمان ایرانی در حرفه دریانوردی چگونه خواهد بود؟ آیا می شود یا خیر؟! در اینکه صنعت دریانوردی، صنعتی بسیار سخت در دنیا محسوب می شود، بحثی نیست ولی در این صنعت جایگاه زنان ایرانی کجاست؟ آیا می توان تعریف مناسب و مطابق با موازین عرفی و دینی از حضور زنان در صنعت دریانوردی ارائه کرد؟ در این صورت زنان در کدام بخش از این صنعت قرار می گیرند و حرفه مناسب برای آنها کدام است؟

سؤالات بسیاری در مورد موضوع دریانوردی زنان در ایران وجود دارد که با توجه به عدم منع قانونی حضور زنان در این حرفه می تواند جای بحث و چالش فراوانی را بگشاید.

برای دریافت پاسخ های محققانه در این زمینه با زهرا سندالی کمیسر دریایی و کارشناس سازمان بنادر و دریانوردی به گفت و گو نشستیم. وی که کارشناس ارشد حقوق محیط زیست نیز می باشد و نخستین کسی است که در ایران بحث دریانوردی زنان را با اما و اگرهای آن مطرح کرده است می گوید: خانمها می توانند سهم خوبی در حرفه دریانوردی داشته باشند به شرط آنکه برایشان وظیفه ای مناسب، تعریف شده باشد.

وی اعتقاد به قبول کردن هر حرفه ای توسط زنان ندارد و خاطرنشان می کند که شرایط و موقعیت هر شغلی برای زنان باید مناسب باشد و این موضوع نیز مغایرتی با توانایی زنان ندارد. این محقق معتقد است که ورود خانمها به بخشی از صنعت دریانوردی که حساس است و به دقت بیشتری نیاز دارد مفید خواهد بود ولی مخالف کار کردن یک زن در موتورخانه یک کشتی اقیانوس پیماست.

سندالی قهرمان قایقرانی و شنا هم هست و در بچگی دوست داشته نماینده مجلس شود! این گفت و گو فرارویان قرار دارد.

المعارف بندری - دریایی ایران به چاپ رسیده است. مثل تخلیه و بارگیری، بارچینی در کشتی، بارنامه دریایی و ... در موضوع «زنان و فرصت‌های شغلی در حمل و نقل دریایی» و نیز «زنان و ورود آنها به حرفه دریانوردی» تحقیقات زیادی کرده‌ام.

سخن آخر...

معتقدم بحثی در توانایی خانم‌ها در ورود به هر رشته و حرفه‌ای نیست. خانم‌ها می‌توانند به هر رشته و حرفه‌ای وارد شوند. اما جایگاه مناسب خانم‌ها در هر رشته و حرفه‌ای باید تعریف شود. باید مثلاً تعریف شود که خانم‌ها در کدام بخش از صنعت دریانوردی می‌توانند وارد شوند! در تحقیقاتم این سؤال را همواره مطرح کرده‌ام که آیا نیازی به حضور خانم‌ها در عرصه حمل‌ونقل دریایی هست یا نیست؟

به نظر شما هست یا نیست؟

در بعضی از مشاغل «هست» و می‌توان از توانایی خانم‌ها در ستاد و بنادر استفاده کرد. اگر هم قرار شد از خانم‌ها در حرفه دریانوردی استفاده شود، بهتر است که خانم‌ها در عرشه کشتی مشغول به کار شوند و در فعالیت‌هایی شرکت کنند که مغایرتی با زن بودنشان نداشته باشد. به عبارتی کار خشن و سختی نباشد. خانم‌ها به خوبی می‌توانند برنامه‌ریزی کنند و در پل فرماندهی کشتی کار کنند. آنها می‌توانند سهم خوبی در حرفه دریانوردی داشته باشند به شرط آنکه برایشان وظیفه‌ای مناسب، تعریف شده باشد.

در کودکی مایل بودید چه شغلی داشته باشید؟

دوست داشتم کارهای هیجان‌انگیز انجام بدهم و رشته دریانوردی را به همین دلیل انتخاب کردم ولی مادرم می‌گوید: هر وقت از تو می‌پرسیدم می‌خواهی چکاره بشوی می‌گفتی: «نماینده مجلس»!

منبع: روزنامه رسالت

خانم‌ها می‌توانند سهم خوبی در حرفه دریانوردی داشته باشند به شرط آنکه برایشان وظیفه‌ای مناسب، تعریف شده باشد.

تحصیل کند و بعد هم مشغول به کار شود.

شغل مشخصی برای یک خانم کمیسر دریایی تعریف شده بود و وجود داشت؟

شغل مشخص و تعریف شده‌ای برای یک خانم تحصیلکرده در رشته کمیسری دریا وجود نداشت ولی من به عنوان کارشناس در سازمان بنادر و دریانوردی مشغول به کار هستم.

شما به عنوان کارشناس در سازمان بنادر و دریانوردی چه می‌کنید؟

من کارشناس صدور گواهی‌نامه‌های دریانوردان هستم.

یک کمیسر دریایی آقا چه می‌کند؟

آقایان در ستاد و یا بنادر مشغول به کار هستند. کمیسرهای دریایی مانند دریانوردان روی کشتی مستقر نیستند و مسافرت دریایی نمی‌کنند. تحصیلکرده‌های این رشته معمولاً در ستاد کار می‌کنند.

یک کمیسر دریایی چه می‌کند؟

این رشته برای اولین بار مطرح و در دانشگاه تدریس شد و الان هم آقایان در خوارک به این رشته می‌پردازند. رشته‌ای بود که تلفیقی از دروس عرشه و موتور کشتی و دروسی از حقوق دریایی بود. الان کسی به عنوان کمیسر دریایی مشغول به کار نیست؛ اما کمیسرهای دریایی‌ای داریم که با سمت بازرسی کشتی فعالیت دارند.

چرا برای این رشته جایگاه و شغلی تعریف نشده است؟

در حال حاضر آموزش چنین رشته‌ای دیگر در ایران وجود ندارد. چند سالی این رشته آموزش داده می‌شد و بعداً آن را برداشتند الان رشته دیگری به عنوان مدیریت و بازرگانی دریایی جایگزین کمیسری دریایی شده است.

چطور در مقطع کارشناسی ارشد وارد بحث محیط‌زیست شده و در رشته حقوق محیط زیست ادامه تحصیل دادید؟

چون علاقه زیادی به رشته حقوق داشتم و از آنجا که پرداختن به محیط زیست در دنیا رو به گسترش است و در جوامع مختلف دنیا بحث حقوق محیط‌زیست مطرح است تصمیم گرفتم در این رشته ادامه تحصیل بدهم.

شما ظاهراً ورزشکار هم هستید پیرامون مقام‌هایی که به دست آورده‌اید و رشته‌های ورزشی‌تان برایمان بگویید.

ورزش حرفه‌ای من شناسنت، مدال و کاپ‌های قهرمانی بسیاری در رشته شنا دارم. به طور کلی همه در خانواده ما شناگرند. در تمام مسابقات و ورزش‌های آبی کشور صاحب مدال و مقام هستم در کنار شنا و قایقرانی به اکثر قله‌های ایران صعود کرده‌ام.

در مورد پژوهش‌هایتان توضیح دهید.

بعضی از تحقیقاتی که انجام دادم در کتاب دایره

با عرف جامعه و موازین دینی ارائه کرد؟

تاکنون تعریف مشخص و مناسبی برای حضور خانم‌ها در حرفه دریانوردی ارائه نشده است. من تلاش می‌کنم که در تحقیقاتم جایگاه خانم‌ها را برای ورود به حرفه دریانوردی مشخص کنم. آن افرادی که مسئولیت ورود خانم‌ها به حرفه دریانوردی را پذیرفته‌اند با توجه به عدم منع قانونی باید مشخص کنند که خانم‌ها در چه شاخه‌ها و رشته‌های حرفه دریانوردی می‌توانند کار کنند. نه اینکه یک خانم در موتورخانه یک کشتی اقیانوس‌پیما مشغول کار شود که این کار، هم برای خودش و هم برای زندگی خانوادگی‌اش ضرر دارد. توجه داشته باشید که حرفه دریانوردی حرفه سختی است و زمان طولانی را می‌طلبد که یک دریانورد دور از منزل باشد. دور ماندن از خانواده کار درستی نیست؛ لذا ورود خانم‌ها به حرفه دریانوردی باید با برنامه‌ریزی بسیار دقیق و جامع انجام شود تا اینکه خانم‌ها بتوانند جایگاه مناسبی در این حرفه داشته باشند.

به عنوان محقق در زمینه دریانوردی زنان بفرمایید که بالاخره آیا زنان می‌توانند وارد این حرفه شوند و یا چون صنعت سختی است وارد نشوند بهتر است؟

پیشنهاد من این است که تحقیق بیشتری در این زمینه صورت گیرد. در دنیا خانم‌های دریانورد فراوان هستند. اگر تعداد بانوان دریانورد را در اینترنت جستجو کنید می‌بینید خانم‌های بسیاری در این حرفه کار می‌کنند؛ اما در کشور ما برای ورود یک زن مسلمان به این حرفه باید تحقیق و پژوهش بسیاری صورت گیرد. به نظر من برای خانم‌ها وارد شدن به این حرفه به صرف اینکه یک کار جدید است کار صحیحی نیست. باید تحقیق و برنامه‌ریزی شود تا معلوم گردد که خانم‌ها در کدام بخش از حرفه دریانوردی می‌توانند فعالیت کنند و حضور مثمرتر داشته باشند. از آنجایی که خانم‌ها در کارهای دقیق و حساس بهتر عمل می‌کنند لذا ورود خانم‌ها به بخشی از صنعت دریانوردی که حساس است و به دقت بالاتری نیاز دارد مفید خواهد بود.

چطور شد که شما در رشته کمیسری دریا تحصیل کردید؟

من به دلیل علاقه به دریا و دریانوردی وارد این رشته شدم. در سال ۷۷ برای اولین بار مطرح شد که خانم‌ها می‌توانند وارد رشته کمیسری دریا شوند. من هم چون علاقه‌مند بودم این رشته را در دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار انتخاب کردم و در این دانشگاه همه آقا بودند و در رشته‌های مختلف دریانوردی تحصیل می‌کردند ولی ما هم وارد این دانشگاه شدیم. رشته کمیسری دریا هم رشته‌ای نبود که مستلزم حضور یک خانم و یا دانشجو به طور مستمر بر روی دریا باشد. این رشته رشته‌ای بود که یک خانم می‌توانست در آن

گزارش تفاهم نامه پاریس در زمینه عملکرد
کشورهای صاحب پرچم و سازمان های مورد تأیید؛

نتایج بازرسی های سال ۲۰۱۲



روش مشابه محاسبه کشورهای صاحب پرچم به کار گرفته شده است ولی تنها توقیف هایی که از دید تفاهم نامه پاریس مستقیماً مربوط به بازرسی های قانونی انجام گرفته توسط سازمان های مورد تأیید، در نظر گرفته شده و حداقل تعداد ۶۰ بازرسی برای هر سازمان نیاز بوده است تا برای درج در لیست عملکرد منظور شود. در سال ۲۰۱۲ تعداد ۳۰ سازمان مورد تأیید در لیست عملکرد ثبت شده اند.

بهترین عملکرد را مؤسسات زیر کسب کرده اند:

– مؤسسه رده بندی American Bureau of Shipping (ABS)

– مؤسسه رده بندی Det Norske Veritas (DNV)

– مؤسسه رده بندی Lloyd's Register (UK) (LR)

ضعیف ترین عملکرد مربوط بود به مؤسسات زیر:

– مؤسسه رده بندی Phoenix Register of Shipping (Greece) (PHRS)

– مؤسسه رده بندی INCLAMAR (Cyprus)

– مؤسسه رده بندی Register of Shipping (Albania) (RSA)

از اول ژوئیه سال ۲۰۱۳ از لیست ها برای محاسبه وضعیت ریسک کشتی ها بهره برداری شده و کشورهای صاحب پرچم در لیست خاکستری و لیست سیاه مشمول تدابیر تحریم های سخت گیرانه قرار می گیرند.

پرچم های با عملکرد متوسط در لیست خاکستری نمایش داده شده اند. وجود آنها در این لیست می تواند انگیزه های باشد تا با بهبود وضعیت خود به لیست سفید وارد شوند. همچنین پرچم هایی که در ردیف های پائین لیست خاکستری قرار دارند باید دقت کنند و از کنترل کشتی های تحت پرچم غفلت نورزند تا با خطر سقوط به لیست سیاه در سال آینده مواجه نشوند.

در لیست خاکستری امسال جمعاً ۱۹ پرچم ثبت شده اند. تعداد پرچم های ثبت شده در لیست سال گذشته ۲۰ بود. پرچم های جدید در لیست خاکستری جدید سوریه است که سال گذشته در لیست سیاه قرار داشت.

ضعیف ترین عملکردها متعلق است به بولیوی (با ریسک بالا)، تانزانیا، توگو، سیرالئون، هندوراس و مولداوی (با ریسک متوسط به بالا). پرچم های جدید در لیست سیاه هندوراس و دومینیک می باشند.

رتبه پرچم ها براساس تعداد کشتی های هدف برای بازرسی و کشتی های تحت پرچم کشورهای لیست سیاه و خاکستری مشمول تحریم در منطقه پس از توقیف های مکرر، تعیین می شود.

تفاهم نامه پاریس همچنین لیست عملکرد سازمان های مورد تأیید را استخراج و منتشر کرده است. سازمان های مذکور به نیابت از جانب کشورهای صاحب پرچم مسئولیت انجام بازرسی های قانونی را بر عهده دارند. در این لیست

تفاهم نامه پاریس در امر کنترل کشورهای صاحب بندر در اجلاس چهل و ششم خود نتایج بازرسی های سال ۲۰۱۲ را تأیید و لیست جدید عملکرد کشورهای صاحب پرچم (Flag States) و سازمان های مورد تأیید (Recognized Organizations) را منتشر کرد. لیست های فوق از اول ماه ژوئیه سال ۲۰۱۳ جاری شدند.

لیست های سفید، خاکستری و سیاه طیف کاملی از پرچم های با کیفیت مطلوب تا پرچم های با عملکرد ضعیف با ریسک بالا یا بسیار بالا را پوشش می دهد. لیست ها بر اساس تعداد کل بازرسی ها و توقیف ها طی یک دوره متوالی سه ساله برای پرچم های با حداقل ۳۰ بازرسی در دوره مزبور تهیه شده است. در لیست سفید، خاکستری و سیاه سال ۲۰۱۲ تعداد ۷۸ پرچم ثبت شده اند که از این تعداد ۴۵ پرچم در لیست سفید، ۱۹ پرچم در لیست خاکستری و ۱۴ پرچم در لیست سیاه قرار گرفته اند.

لیست سفید شامل پرچم های با عملکرد مطلوب دارای سابقه توقیف های کمتر می باشد. در مقایسه با لیست سال گذشته، تعداد پرچم های لیست سفید دو مورد افزایش داشته و به ۴۵ پرچم بالغ شده است. پرچم های جدید در لیست سفید عبارتند از ایالات متحده آمریکا و تایلند که سال پیش در لیست خاکستری قرار داشتند.

فرانسه از نظر عملکرد در ردیف اول لیست قرار دارد. در ردیف های بعدی آلمان، هنگ کنگ، سوئد و یونان جای گرفته اند.

لیست‌های سفید، خاکستری، سیاه

Valid 1st July 2013

Rank	Flag	Inspections 2010-2012	Detentions 2010-2012	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
White List 2010-2012						
1	France	306	0	29	14	-1.95
2	Germany	1099	10	91	63	-1.82
3	Hong Kong, China	1559	19	126	92	-1.74
4	Sweden	630	6	55	33	-1.71
5	Greece	1154	14	96	66	-1.71
6	Denmark	1233	16	102	71	-1.68
7	Norway	1697	24	137	101	-1.68
8	Bahamas	2868	47	224	178	-1.64
9	Italy	1384	21	113	81	-1.61
10	Croatia	151	0	16	5	-1.61
11	Finland	477	5	43	24	-1.60
12	Isle of Man, UK	755	10	65	41	-1.59
13	United Kingdom	1683	28	136	100	-1.58
14	Liberia	4179	80	320	265	-1.57
15	Netherlands	3441	68	266	216	-1.53
16	Singapore	1408	25	115	82	-1.52
17	Korea, Republic of	123	0	14	3	-1.44
18	Marshall Islands	2427	56	191	149	-1.38
19	Belgium	250	3	25	10	-1.28
20	China	238	3	24	10	-1.22
21	Gibraltar, UK	1072	26	89	61	-1.22
22	Cyprus	2157	61	171	131	-1.17
23	Malta	4922	159	374	315	-1.11
24	Cayman Islands, UK	315	6	30	14	-1.06
25	Latvia	91	0	11	2	-1.05
26	Bermuda, UK	275	5	27	12	-0.03
27	Ireland	127	1	14	4	-0.98
28	Russian Federation	1458	49	119	86	-0.91
29	Estonia	81	0	10	1	-0.90
30	Barbados	395	10	36	19	-0.89
31	Japan	80	0	10	1	-0.88
32	Panama	6876	277	517	446	-0.85
33	Spain	230	5	23	9	-0.78
34	Iran, Islamic Republic of	107	1	12	3	-0.75
35	Faroe Islands, DK	223	5	22	9	-0.73
36	Antigua and Barbuda	4364	202	334	277	-0.60
37	Turkey	1930	88	154	116	-0.53
38	Poland	172	4	18	6	-0.52
39	United States of America	236	7	23	10	-0.46
40	Philippines	234	7	23	9	-0.44
41	Lithuania	198	6	20	7	-0.32
42	Portugal	439	19	40	21	-0.22
43	Thailand	53	0	7	0	-0.18
44	Vanuatu	203	7	21	8	-0.16
45	Luxembourg	197	7	20	7	-0.09

Valid 1st July 2013

Rank	Flag	Inspections 2010 - 2012	Detentions 2010 - 2012	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
Grey List 2010 - 2012						
46	Kazakhstan	47	0	7	0	0.01
47	Switzerland	89	2	11	2	0.03
48	Curacao	372	18	35	17	0.03
49	Malaysia	65	1	8	1	0.04
50	Saudi Arabia	58	1	8	0	0.09
51	India	115	4	13	3	0.10
52	Belize	616	36	54	32	0.17
53	Viet Nam	34	1	5	0	0.27
54	Algeria	73	4	9	1	0.36
55	Morocco	101	7	12	2	0.49
56	Tunisia	57	4	8	0	0.50
57	Egypt	85	6	10	2	0.51
58	Slovakia	75	6	9	1	0.59
59	Bulgaria	99	8	12	2	0.61
60	Saint Vincent and the Grenadines	1277	96	105	74	0.71
61	Cook Islands	187	16	19	7	0.73
62	Syrian Arab Republic	94	9	11	2	0.76
63	Tuvalu	44	5	6	0	0.79
64	Ukraine	308	29	29	14	0.97

Valid 1st July 2013

Rank	Flag	Inspections 2010 - 2012	Detentions 2010 - 2012	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
Black List 2010-2012						
65	Cambodia	629	59	55	Medium Risk	1.19
66	Georgia	428	42	39		1.20
67	Saint Kitts and Nevis	344	35	32		1.23
68	Lebanon	82	11	10		1.31
69	Libya	44	7	6		1.35
70	Dominica	140	18	15		1.54
71	Comoros	483	55	44		1.71
72	Albania	159	21	17		1.72
73	Moldova, Republic of	654	84	57	Medium to High Risk	2.26
74	Honduras	45	9	6		2.39
75	Sierra Leone	412	58	38		2.46
76	Togo	231	35	23		2.50
77	Tanzania, United Republic of	234	37	23	High Risk	2.70
78	Bolivia	39	10	6		3.66

منبع: سایت تفاهم نامه پاریس
مترجم: ژاله صداقتی منور

سهم هر ایرانی از عملیات کانتینری؟

طبق نمودار (۲) که برای پایان سال ۲۰۱۲ میلادی منتشر شده است، بندر شانگهای با ۳۲/۵۸ میلیون TEU در صدر عملیات کانتینری بنادر جهان قرار دارد.

این نمودار تعداد عملیات کانتینری برخی از بنادر جهان را نشان می‌دهد که می‌تواند معیار خوبی برای درک جایگاه ضعیف بندر شهیدرجایی در سهم عملیات کانتینری باشد.

همان‌طور که مشهود است بندر جبل علی امارات با ۳۲/۲۸ میلیون TEU، بندر جده عربستان با ۴/۷۴ میلیون TEU و سلاله عمان با ۳/۲ میلیون TEU بالاتر از بندر شهیدرجایی هستند.

لازم به ذکر است براساس گزارش منتشره از سوی مجله معتبر بین‌المللی مدیریت کانتینر در رابطه با وضعیت عملکرد ۱۲۰ بندر برتر کانتینری جهان در سال ۲۰۱۲، بالاترین جایگاه خاورمیانه و منطقه خلیج فارس با انجام عملیات ۱۳ میلیون و ۲۸۰ هزار TEU در بندر جبل علی امارات به ثبت رسیده است. این گزارش می‌افزاید: بیشترین میزان کاهش در مقدار عملیات سالانه متعلق به بندر شهیدرجایی است و در جدیدترین رده‌بندی جهانی از رتبه چهل و هشتم دنیا، به جایگاه پنجاه و هشتم در پایان سال ۲۰۱۲ سقوط کرده است.

میزان عملیات کانتینری در امارات به ازای هر یک نفر سه TEU و در کشورمان به ازای هر ۲۵ ایرانی، یک TEU می‌باشد!

نمودار (۱)، رتبه‌بندی برخی از کشورها از جمله جمهوری اسلامی ایران را در تعداد عملیات کانتینری به ازای هر نفر نشان می‌دهد.

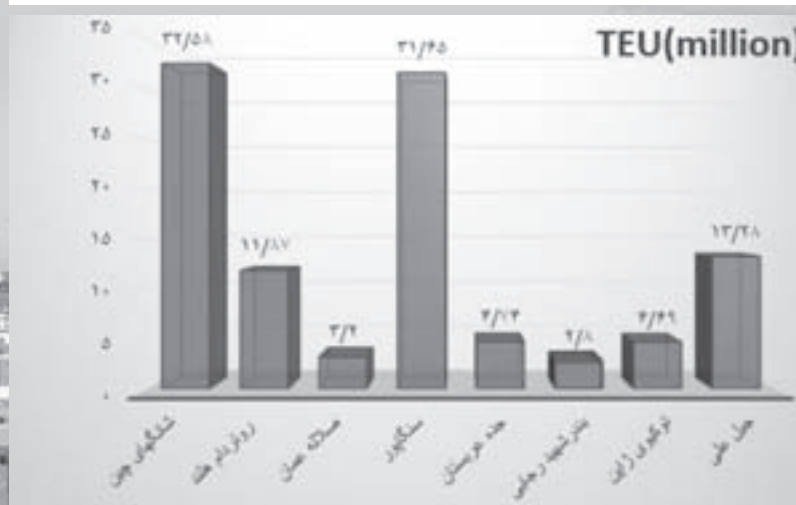
طبق این نمودار و به عبارتی بهتر طبق گزارشات سال ۲۰۱۲ مراکز معتبر بین‌المللی، عملیات کانتینری در سنگاپور به ازای هر ۱۰۰ نفر تعداد ۵۷۰ TEU، در امارات متحده عربی به ازای هر ۱۰۰ نفر تعداد ۳۰۰ TEU، در عمان به ازای هر ۱۰۰ نفر تعداد ۱۶۴ TEU، در بلژیک به ازای هر ۱۰۰ نفر تعداد ۱۰۰ TEU، در مالزی به ازای هر ۱۰۰ نفر تعداد ۲۰ TEU، در عربستان به ازای هر ۱۰۰ نفر تعداد ۱۷ TEU و در ترکیه به ازای هر ۱۰۰ نفر تعداد هشت TEU می‌باشد.

این در حالی است که عملیات کانتینری در ایران علی‌رغم پتانسیل و بستر بسیار بالا در این زمینه، به طرز باورنکردنی و حیرت‌آور به ازای هر ۱۰۰ نفر تنها تعداد چهار TEU است.

به عبارتی دیگر میزان عملیات کانتینری در امارات به ازای هر یک نفر سه TEU و در کشورمان به ازای هر ۲۵ ایرانی، یک TEU می‌باشد!



نمودار ۱- تعداد عملیات کانتینری کشور ما به ازای هر نفر



نمودار ۲- تعداد عملیات کانتینری در برخی بنادر جهان



آشنایی با روش های حمل و نقل کالا و تعاریف رایج آن

حمل دریایی

مهم ترین روش مبادلات بین المللی است و به لحاظ حجم بسیار بالای جابه جایی کالا و نیز صرفه اقتصادی یکی از مناسب ترین روش های حمل کالا است.

انواع کشتی ها

کشتی ها از نظر مسیر حمل به انواع ذیل طبقه بندی می شوند:

- کشتی های لاینر (خطوط منظم): این کشتی ها در خطوط معین و با برنامه معینی فعالیت می کنند.
- کشتی های ترامپ (خطوط نامنظم): این کشتی ها در خطوط معینی فعالیت نمی کنند و محموله ها را به هر نقطه ای که صاحب کالا بخواهد حمل می کنند.
- کشتی ها از نظر نوع ساخت به انواع ذیل طبقه بندی می شوند:

- کشتی های حامل کالاهای عمومی (جنرال کارگو): این کشتی ها، طوری ساخته شده اند که برای حمل و نقل کالاهای گوناگون قابل استفاده می باشند؛ به طور معمول در این کشتی ها، کالاهای به صورت بسته بندی شده حمل می شوند.

- کشتی های Handy Size: با ظرفیت بارگیری ۱۰ هزار تا ۳۵ هزار تن.

- کشتی های Handy Max: با ظرفیت بارگیری ۳۵ هزار تا ۵۰ هزار تن.

- کشتی های Panamax: دارای ظرفیت بارگیری حداکثر تناژ تعریف شده می باشند، زیرا سایز این کشتی ها عبارت است از حداکثر اندازه ای که قادر است از کانال پاناما عبور کند.

- کشتی های Cape Size: این کشتی ها، به دلیل بزرگی بیش از حد، قادر به عبور از کانال پاناما نبوده و برای گذر از اقیانوس اطلس به اقیانوس آرام مجبور هستند از دماغه هورن در جنوب کشور شیلی عبور کنند؛ کالای غالبی که این کشتی ها حمل می کنند ذغال سنگ یا سنگ آهن است.

- کشتی های فله بر مخصوص: طراحی این نوع کشتی ها به نحوی است که تنها می توانند یک یا دو نوع محموله را حمل کنند؛ مانند کشتی های ویژه حمل شکر یا گندم یا سنگ های معدنی.

- کشتی های O.B.O: این کشتی ها می توانند چند نوع محموله را حمل کنند؛ هدف از ساخت آنها این است که در سفر برگشت بدون بار نباشند. این کشتی ها انواع محموله های فله از جمله نفت، سنگ معدنی و... را حمل می کنند.

- کشتی های تانکر نفت: این کشتی ها برای حمل نفت و محمولات نفتی ساخته شده اند و سرعت بارگیری و تخلیه در این کشتی ها به دلیل استفاده از پمپ از کشتی های دیگر سریع تر است.

- کشتی های RO-RO: این کشتی ها مجهز به سکوی مخصوص در قسمت جلو یا عقب یا پهلو به نام Ramp بوده و برای حمل وسایل نقلیه (حامل بار یا مسافر) مورد استفاده قرار می گیرند؛ این کشتی ها دارای طبقات مختلف و متحرک هستند تا از فضای آن حداکثر استفاده به عمل آید و وسایل نقلیه می توانند به طور مستقیم به این کشتی ها وارد و یا از آن خارج شوند.

- در حال حاضر، چهار دسته مشخص از کشتی های RO-RO به شرح زیر وجود دارند:

- رو-روه های چندمنظوره؛ رو-روه های مجهز به جرثقیل؛ رو-روه های حمل مسافر و کالا که به آنها RO-MAX هم گفته می شود؛ رو-روه های که مختص حمل خودرو هستند و در صنعت خودروسازی برای واردات و صادرات مورد استفاده قرار می گیرند که به آنها Pure Car Carriers هم می گویند.

- کشتی های کانتینربر: این کشتی ها برای حمل انواع محمولات با بسته بندی کانتینر ساخته شده اند. سهولت بارگیری و حمل کانتینرها امتیاز مهمی به حساب می آید.

- کشتی های تغذیه کننده (Feeder): با ظرفیت بارگیری ۱۰۰ تا ۵۰۰ TEU؛

- کشتی های Feeder Max: با ظرفیت بارگیری ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ TEU؛

- کشتی های Handy: با ظرفیت بارگیری ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ TEU؛

- کشتی های Sub Panamax: با ظرفیت بارگیری ۲۰۰۰ تا ۳۰۰۰ TEU؛

- کشتی های Panamax: با ظرفیت بارگیری حداقل ۳۰۰۰ TEU؛

- کشتی های Post Panamax: با ظرفیت بارگیری بیش از ۴۰۰۰ TEU؛

- کشتی های چندمنظوره جدید (MultiPurpose): این کشتی ها با توجه به انبارهای پهن و تجهیزاتی که دارند قادر به بارگیری و حمل انواع کالاهای فله، کالاهای عمومی، خودرو و کانتینر هستند. هر دو TEU معادل یک دستگاه کانتینر ۴۰ فوت است.



کانتینر

تعریف: محفظه‌ای است فولادی یا آلومینیومی که برای حمل محمولات مختلف به شکل استاندارد شده به کار می‌رود.

مزایا: به وسیله کانتینر حمل و نقل آسان می‌شود، محافظت کالا تأمین می‌شود، از لحاظ اقتصادی مقرون به صرفه می‌باشد و می‌توان آن را با هر یک از وسایل نقلیه اعم از کشتی، کامیون یا راه‌آهن حمل کرد.

حمل زمینی

پس از حمل و نقل دریایی، برای جابه‌جایی کالا، حمل و نقل زمینی در سطح بین‌المللی در درجه بعدی قرار دارد.

انواع حمل و نقل زمینی:

حمل و نقل جاده‌ای: متداول‌ترین بارنامه‌هایی که در حمل و نقل جاده‌ای مورد استفاده قرار می‌گیرد به شرح ذیل است:

● بارنامه سراسری (Through B/L): از این نوع بارنامه در حمل کالا با کامیون، کامیون-قطار، کشتی-کامیون استفاده می‌شود؛ سندی قابل معامله، بدون قید و شرط، حاکی از نحوه پرداخت کرایه حمل بوده و در سه نسخه صادر می‌شود.

● راه‌نامه کامیون (CMR): سندی است که فقط برای حمل کالا با کامیون استفاده می‌شود و مخصوص متصدیان حمل است و تحت مقررات بین‌المللی حمل کالا از طریق جاده (کنوانسیون CMR) صادر می‌شود؛ این سند غیرقابل معامله و حاوی تاریخ حمل و صدور، نام و نشانی حمل‌کننده و فرستنده، مبدأ و مقصد حمل و سایر مشخصات است.

● بارنامه حمل مرکب (FIATA): این بارنامه توسط فدراسیون بین‌المللی کارگزاران حمل (FIATA) تدوین شده و صادر می‌شود و در حمل کالا با کامیون، کشتی، قطار و هواپیما استفاده می‌شود و مورد تأیید بانک‌ها می‌باشد سندی بهادار و قابل معامله بوده و به تأیید اتاق بازرگانی بین‌المللی رسیده است.

حمل و نقل از طریق راه‌آهن: مسیرهای استفاده از راه‌آهن برای حمل کالا در کشورمان به شرح ذیل است:

مبادی ورودی (سرخس، جلفا، رازی، میرجاوه) و مرزهای آبی (بندرعباس، بندر امام خمینی، بندر خرمشهر)

انواع راه‌نامه واگن

● CIM: این راه‌نامه برای کالاهایی که از کشورهای اروپایی به ایران از طریق خاک ترکیه حمل می‌شوند، صادر می‌شود.

● CMO: این راه‌نامه برای کالاهایی که از کشورهای خاورمیانه به ایران حمل می‌شوند، صادر می‌شود.

● SMGS: این راه‌نامه برای کالاهایی که از کشورهای بلوک شرق به ایران از طریق خاک کشورهای آسیای میانه حمل می‌شوند، صادر می‌شود.

● راه‌نامه ایران-پاکستان: این راه‌نامه برای کالاهایی که از کشور پاکستان به ایران حمل می‌شوند، صادر می‌شود.

حمل هوایی

این روش حمل درصد بسیار پایی از حمل و نقل کشورمان را تشکیل می‌دهد و معمولاً بارهای سبک، گران‌قیمت و فاسدشدنی به وسیله هواپیما حمل می‌شوند.

راه‌نامه هوایی: یا تا (انجمن بین‌المللی حمل و نقل هوایی) راه‌نامه مشخصی را تدوین کرده است و برای هر محموله یک راه‌نامه صادر می‌شود که مطابق مقررات یا تا در سه نسخه اصلی و ۶ نسخه کپی صادر می‌شود. «صدور راه‌نامه هوایی دال بر انعقاد قرارداد، قبول کالا و شرایط حمل و نقل است.»

بارنامه (Bill of Lading)

سند مالکیت کالا بوده که حمل‌کننده یا نماینده قانونی او پس از دریافت کالا، برای حمل آن از یک نقطه (مبدأ) به نقطه دیگر (مقصد) با وسیله حمل مورد توافق (کشتی، کامیون، هواپیما یا ترکیبی از آنها) در مقابل دریافت کرایه حمل معینی، صادر می‌کند؛ در واقع بارنامه دلیل وجود قرارداد بین صاحب کالا و شرکت حمل است.

● بارنامه باید در نسخه‌های کامل صادر شود. (Full Set)

● بارنامه باید بدون قید و شرط باشد. (Clean B/L)

● بارنامه باید حاکی از بارگیری کالا بر روی وسیله حمل باشد. (On Board)

● بارنامه باید به حواله‌کرد مشخص یا حامل باشد. (To The Order Of)

● در بارنامه باید نحوه پرداخت کرایه حمل مشخص باشد. (Freight)

● تاریخ صدور بارنامه باید مشخص باشد، زیرا تاریخ صدور بارنامه و سایر اسناد حمل باید پس از تاریخ گشایش اعتبار و یا ثبت سفارش باشد. (Date of Issue)

راه‌نامه (Way Bill): دلیل وجود قرارداد حمل بین فرواردر و شرکت حمل (Carrier) بوده و رسید دریافت کالا به نفع فرواردر می‌باشد؛ راه‌نامه سند مالکیت کالا نیست، زیرا به نفع فرواردر بوده و یک محموله نمی‌تواند دو فقره سند مالکیت داشته باشد.

تفاوت بارنامه با راه‌نامه:

راه‌نامه سند مالکیت کالا و قابل انتقال نیست ولی بارنامه سند مالکیت کالا و قابل انتقال می‌باشد.

راه‌نامه همراه کالا حرکت می‌کند ولی بارنامه به مقصد فرستاده می‌شود تا به عنوان رسید کالا تحویل گرفته شود.

راه‌نامه توسط Carrier صادر می‌شود ولی بارنامه توسط Forwarder صادر می‌شود.

تعاریف و اصطلاحات:

● متصدی حمل (Carrier): شخصی است حقیقی یا حقوقی که در مقابل دریافت اجرت یا کارمزد، حمل کالا یا مسافر را از محلی به محل دیگر با وسیله حمل شخصی بر عهده می‌گیرد.

● کارگزار حمل (Forwarder): شخصی است حقیقی یا حقوقی که در مقابل دریافت اجرت یا کارمزد، حمل و نقل کالا را از ابتدا تا انتها برنامه‌ریزی می‌کند.

● بارنامه تمیز (Clean): بارنامه‌ای است که مشروط نبوده و توضیحات نداشته باشد.

● بارنامه بیات (Stale): بارنامه‌ای است که در هنگام ارائه به بانک بیشتر از ۲۱ روز تقریبی از صدورش گذشته باشد و این بارنامه موجبات عدم پرداخت را در بر دارد. (به شرط موافقت خریدار قابل پرداخت خواهد بود.)

● Partial Shipment: مجاز بودن حمل به دفعات کالای یک اعتبار.

● Trans Shipment: مجاز بودن انتقال کالا از یک وسیله حمل به وسیله حمل دیگر.

منبع: سایت تین نیوز

نقدی بر شاخص‌های حمل و نقل دریایی ایران

چنانچه دفتر برنامه و بودجه سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کند با چه معیارهایی ظرفیت تخلیه و بارگیری یا جابه‌جایی مسافر را محاسبه کرده است و آن را با بنادر سلاله، جبل‌علی، دمام مقایسه کند تازه معلوم می‌شود چقدر به مسئولان بالاتر اطلاعات نادرست می‌دهیم و آنها را گمراه می‌کنیم.

همان‌طور که از شاخص‌های زیر قابل استخراج است غالب ارقام متعلق به ظرفیت بیشتر از عملکرد می‌باشند؛ در حالی که دموارژ در مورد کشتی‌ها و هزینه ۷۵۰ میلیون دلاری معطلی کانتینرها در سال گذشته هم در بنادر تجاری وجود داشته است.

سال	ظرفیت تخلیه و بارگیری تجاری (نفتی و غیرنفتی)	عملکرد تخلیه و بارگیری تجاری نفتی و غیرنفتی	ظرفیت تخلیه و بارگیری کانتینری بنادر تجاری	بالاترین ظرفیت پذیرش کشتی در بنادر	ظرفیت جابه‌جایی مسافر دریایی در بنادر	عملکرد جابه‌جایی مسافر دریایی در بنادر
۱۳۵۷	۱۹ میلیون تن	۱۵ میلیون تن	۷۵ هزار TEU	۴۵ هزار تن	۵۰۰ هزار نفر	۳۰۰ هزار نفر
۱۳۶۸	۲۷ میلیون تن	۱۸ میلیون تن	۱۰۰ هزار TEU	۷۰ هزار تن	۹۰۰ هزار نفر	۸۵۶ هزار نفر
۱۳۷۶	۷۵ میلیون تن	۶۰ میلیون تن	۶۰۰ هزار TEU	۷۰ هزار تن	۱/۵ میلیون نفر	۱/۲۲۳ میلیون نفر
۱۳۸۶	۱۳۷ میلیون تن	۱۰۷ میلیون تن	۳/۸۰۰ میلیون TEU	۱۴۵ هزار تن	۶ میلیون نفر	۵/۶۳۱ میلیون نفر
۱۳۹۰	۱۷۲ میلیون تن	۱۳۵ میلیون تن	۵/۷۰۰ میلیون TEU	۱۴۵ هزار تن	۱۳ میلیون نفر	۱۰/۲۰۰ میلیون نفر
۱۳۹۱	۱۸۴ میلیون تن	۱۳۹ میلیون تن	۷/۱۰۰ میلیون TEU	۱۴۵ هزار تن	۱۴ میلیون نفر	۱۱/۴۱۰ میلیون نفر

سال	ظرفیت ناوگان دریایی تجاری	ظرفیت ناوگان دریایی نفتی
۱۳۵۷	۵۲۵،۰۰۰	۱،۰۱۵،۰۰۰
۱۳۶۸	۲،۳۲۵،۰۰۰	۱،۰۱۵،۰۰۰
۱۳۷۶	۲،۴۵۲،۰۰۰	۱،۰۱۵،۰۰۰
۱۳۸۶	۳،۹۳۰،۰۰۰	۶،۹۲۰،۰۰۰
۱۳۹۰	۵،۷۰۰،۰۰۰	۱۰،۲۰۰،۰۰۰
۱۳۹۱	۵،۸۰۰،۰۰۰	۱۲،۰۰۰،۰۰۰

مأخذ: دفتر برنامه و بودجه سازمان بنادر و دریانوردی

فعالیت‌های مخرب زیست‌محیطی در کانال دسترسی بندر بوشهر؛

لزوم کنترل آلودگی‌ها



پریسا احمدپور

کارشناس مطالعات و تحقیقات - اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر
parisaahmadpour78@gmail.com

فاطمه احمدپور

کارشناس حفاظت محیط زیست - سازمان منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس
fatima.ahmadpour@gmail.com

عمران مرادپور طیبی

کارشناس مسئول مقابله با آلودگی دریا - اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر
e.tayebi89@gmail.com

پروژه‌های زیربنایی و بندری است و علاوه بر تعمیرات، ساخت شناورهای دریایی می‌باشد. شرکت صدرا پس از جنگ تحمیلی با توجه به نیاز کشور، به تعمیر سکوهای نفتی صدمه‌دیده از جنگ و ساخت و توسعه میدان‌های نفتی پرداخت. تعمیر اسکله T و آذریاد مهم‌ترین اسکله‌های صدور نفت ایران در خلیج فارس از برجسته‌ترین فعالیت‌های این شرکت محسوب می‌شود. از دیگر برنامه‌های فراساحل که صدرا در آن نقش اساسی ایفا کرده است، می‌توان از ساخت سکوی F9A در منطقه نفتی فروزان (منطقه نفتی مشترک ایران و عربستان) و لوله‌گذاری ۱۵۰۰ متری در عمق ۵۰ متری بستر دریا برای انتقال نفت این سکو به سکو عمل‌آوری Fz و همچنین تعمیرات سکوهای نفتی سلمان و منطقه سروش، ساخت سکوهای نفتی ابوذر و سکوی SPD۱ متعلق به میدان گازی پارس جنوبی نام برد.

اسکله خدمات بندری

این اسکله در خور سلطانی و در امتداد خط ساحلی اسکله‌های اداره کل بنادر و دریانوردی بوشهر و در موقعیت بین اسکله شیلات و اسکله والفجر واقع شده است. این اسکله از نوع اسکله‌های متعارف تخلیه و بارگیری محصولات نفتی و مواد شیمیایی مایع و از گونه متصل به ساحل می‌باشد.

متعددی از جمله کشتیرانی والفجر، خدمات بندری، شیلات، مرزبانی نیروی انتظامی، نفت فلات قاره، پایانه‌های صادرات مواد نفتی، کشتی‌سازی شهید محلاتی، پخش فرآورده‌های نفتی، کشتی‌سازی صدرا و منطقه دوم دریایی ارتش نیز ناگزیر به انتخاب و عبور از این کانال می‌باشند. این امر سبب شده تا تردد‌های دریایی بسیار متنوع از قبیل کشتی‌های مسافری، کشتی‌های حامل مواد شیمیایی، کشتی‌های صیادی، کاروان‌های کوچک و بزرگ نظامی، بارج و یدک‌کش، محموله‌های سنگین صدرا، قایق‌های مسافری و موتورلنج‌ها شرایط منحصر به فردی برای کانال بندر بوشهر ایجاد کنند.

کشتی‌سازی صدرا

کارخانه کشتی‌سازی صدرا (صنایع دریایی ایران) با اسکله و پهلوگیری به مساحت ۱۳۱ هزار مترمربع، در سال ۱۳۴۸ توسط سهام‌داران آمریکایی و ایرانی و با نام شاهپور، به منظور تعمیر شناورهای دریایی تا ظرفیت ۷۰۰ تن، در آبراه طبیعی بوشهر موسوم به «خور پودر» استقرار یافت. استقرار کشتی‌سازی در کنار پایگاه نیروی دریایی، تأسیسات بندری شیلات، اداره کل بنادر و دریانوردی و شرکت نفت مکمل این مجموعه بندری بوده و تاکنون خدمات مؤثری به این واحدها ارائه کرده است. فعالیت‌های این شرکت در زمینه‌های کشتی‌سازی، پتروشیمی،

هر کشتی که به آب انداخته می‌شود، هر اسکله‌ای که ساخته می‌شود، هر کانالی که لایروبی می‌شود، هر تأسیسات نفتی و گازی که در درون دریاها ایجاد می‌شود و هر تأسیسات تجاری، اقامتی، تفریحی و ... که در سواحل ایجاد می‌شود، گامی در جهت آلوده کردن دریاها و تخریب محیط زیست دریایی است.

«فعالیت‌های اقتصادی دریامحور» و «محیط‌زیست دریایی» دو مفهوم متقابل و متضاد هستند. متأسفانه نمی‌توان فعالیت‌های اقتصادی مرتبط با دریا را حفظ کرد و ادامه داد و در عین حال محیط‌زیست دریایی و دریاها را عاری از هرگونه آلودگی نگاه داشت. حذف آلودگی دریاها و حفظ کامل محیط‌زیست دریایی، تنها با تعطیلی کلیه فعالیت‌های بنادر، کشتیرانی، برخی فعالیت‌های صنایع نفت و گاز و ... ممکن است، که البته امری معقول و منطقی نیست؛ لذا باید حتی‌الامکان نسبت به پایش و کنترل آلودگی‌های‌ها ایجاد شده اقدام و با بررسی و تدوین قوانین سخت‌گیرانه‌تر آلودگی‌های ناشی از فعالیت‌ها را به حداقل رساند. علاوه بر کشتی‌های کوچک و بزرگی که مسیر کانال دسترسی بندر بوشهر را به منظور پهلوگیری به اسکله‌های بندر و استفاده از تجهیزات تخلیه و بارگیری مستقر در آن انتخاب می‌کنند، شناورهای باری و مسافری متعلق به شرکت‌ها و ارگان‌های

اسکله صیادی (صید و صنعتی)

از نظر موقعیت جغرافیایی این اسکله در $28^{\circ} 58' 48''$ عرض شمالی و $50^{\circ} 50' 39''$ طول شرقی واقع است. این اسکله تحت مالکیت اداره کل شیلات استان می باشد و نوع کاربری آن صیادی است. طول اسکله ۳۱۰ متر و عمق آن پنج متر است. احتمال ریزش های نفتی و ریزش روغن سوخته از شناورهای مستقر در این اسکله وجود دارد.

اسکله صیادی جبری

از نظر موقعیت جغرافیایی این اسکله در عرض $28^{\circ} 58' 48''$ شمالی و طول $50^{\circ} 50' 39''$ شرقی واقع است. این اسکله تحت کنترل اداره کل شیلات استان بوشهر می باشد.

کشتیرانی والفجر

از نظر موقعیت جغرافیایی این اسکله در عرض $28^{\circ} 58' 38''$ شمالی و طول $50^{\circ} 50' 54''$ شرقی واقع است. این اسکله تحت کنترل شرکت کشتیرانی والفجر بوده و نوع کاربری این اسکله تجاری - مسافری می باشد.

کشتیرانی والفجر شامل یک پست اسکله شناور به طول ۲۰ متر و اسکله دلفین به طول ۳۵ متر است. حداکثر عمق آب ۵/۵ متر می باشد.

اسکله صلح آباد

از لحاظ موقعیت جغرافیایی این اسکله در عرض $28^{\circ} 58' 47''$ شمالی و طول $50^{\circ} 50' 16''$ شرقی واقع است. این اسکله تحت کنترل اداره کل شیلات استان بوشهر بوده و نوع کاربری آن صیادی می باشد. در سال ۱۳۸۷ عملیات لایروبی این اسکله توسط شرکت صباآوران بوشهر صورت گرفته است.

اسکله نیروی انتظامی

از نظر موقعیت جغرافیایی این اسکله در عرض $28^{\circ} 58' 36''$ شمالی و طول $50^{\circ} 51' 10''$ شرقی واقع است. طول این اسکله ۲۰۰ متر و

کاربری آن انتظامی می باشد. این اسکله محل استقرار شناورهای دریابانی و انتظامی می باشد.

اسکله نفت فلات قاره

از نظر موقعیت جغرافیایی این اسکله در عرض $28^{\circ} 58' 35''$ شمالی و طول $50^{\circ} 51' 15''$ شرقی واقع است. این اسکله تحت کنترل شرکت نفت فلات قاره بوشهر و نوع کاربری آن تدارکاتی است. اسکله شماره ۱ به طول ۹۰ متر و اسکله شماره ۲ به طول ۸۰ متر، دارای سه حوضچه با فاصله ۲۵ متر از یکدیگر و حداکثر عمق آب در این اسکله پنج متر می باشد.

اسکله شهید محلاتی

در این مجتمع ساخت، تعمیر، بازسازی و نوسازی شناورها و سازه های دریایی انجام می شود. همچنین طول اسکله ۲۰۰ متر، از نظر موقعیت جغرافیایی در عرض $28^{\circ} 32' 58''$ شمالی و در طول $50^{\circ} 51' 26''$ شرقی واقع است. در این اسکله عمدتاً کار تعمیر و بازسازی انواع شناورها انجام می شود.

شرکت پخش و پالایش فرآورده های نفتی بوشهر (شهید تندگویان)

از نظر موقعیت جغرافیایی این اسکله در عرض $28^{\circ} 58' 46''$ شمالی و در طول $50^{\circ} 51' 18''$ شرقی واقع است. این اسکله تحت کنترل شرکت ملی پخش و پالایش می باشد. نوع کاربری آن سوخت رسانی است. انواع محموله های اصلی آن شامل نفت و گاز، نفت سفید و بنزین است. همچنین سوخت گیری انواع دویه ها و شناورهای سنتی (لنج ها) در این اسکله انجام می شود. در این اسکله نشت سوخت از اتفاقات کاملاً مشهود است.

اسکله نیروی دریایی

از لحاظ موقعیت جغرافیایی این اسکله در عرض $28^{\circ} 58' 31''$ شمالی و در طول $50^{\circ} 51' 49''$

شرقی واقع است. طول این اسکله حدوداً ۶۵۰ متر و کاربری آن نظامی می باشد.

در این اسکله شناورهای نظامی منطقه دوم دریایی سپاه مستقر می باشند که علاوه بر استقرار دائمی، کار تعمیر و نگهداری جزئی آنها نیز در همین مکان انجام می شود.

اسکله صدف (صنایع دریا فن)

از لحاظ موقعیت جغرافیایی این اسکله در عرض $28^{\circ} 58' 35''$ شمالی و در طول $50^{\circ} 52' 57''$ شرقی واقع است. این اسکله تحت کنترل شرکت صدف و نوع کاربری آن تجاری است. سال ساخت آن ۱۳۸۵ و سال بهره برداری آن ۱۳۸۶ می باشد.

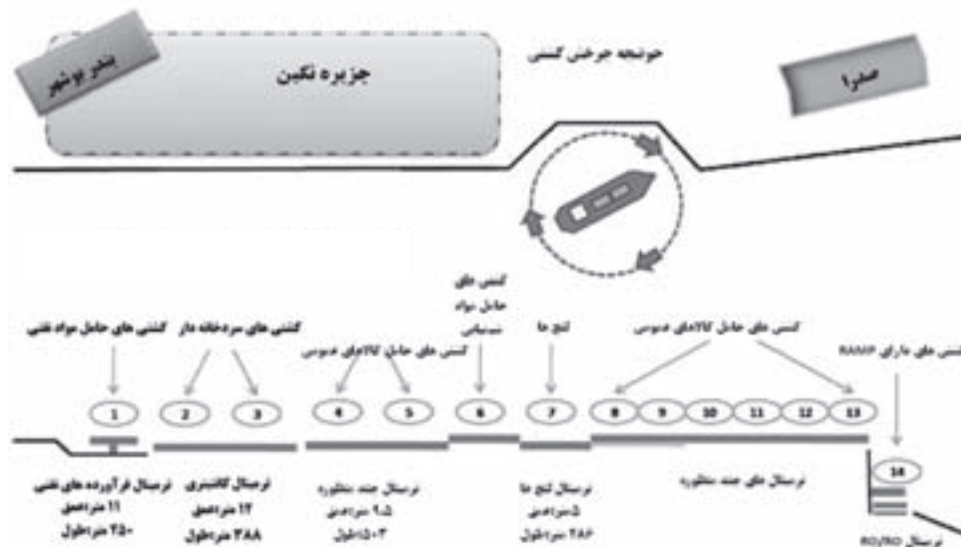
این اسکله به طور تقریبی توان بارگیری ۳۰۰۰ الی ۳۵۰۰ تن مصالح شامل سنگ گچ، شن و پودر گچ را دارد. در این اسکله فرآیند Coating لوله جهت عایق بندی و انتقال آنها به دریا انجام می گرفته است و هم اکنون صادرات مواد معدنی توسط بارج های دو الی ۷۰ هزار تنی انجام می شود.

اسکله فن آوری آب های عمیق (سکوساز)

از لحاظ موقعیت جغرافیایی این اسکله در عرض $28^{\circ} 58' 38''$ شمالی و در طول $50^{\circ} 51' 59''$ شرقی واقع است. این اسکله تحت مالکیت و بهره برداری شرکت فن آوری آب های عمیق بوده و نوع کاربری آن صنعتی است. در این اسکله انواع یدک کش ها و بارج ها جهت انتقال سکو، کالورت های بتنی و سایر تأسیسات دریایی مستقر می باشند. بارج های سوخت رسان نیز در این اسکله پهلو می گیرند.

اسکله های اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

در مجموع تعداد ۱۴ پست اسکله (شکل ۱)) شامل اسکله کشتی های حامل فرآورده های نفتی، اسکله کشتی های سردخانه دار و کانتینر، اسکله لنج ها، اسکله های چندمنظوره و همچنین اسکله RO/RO است.



شکل ۱- نمایی از اسکله های اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

مشکلات زیست‌محیطی ناشی از فعالیت‌های کشتیرانی

کشتی‌ها در صورتی که ملاحظات زیست‌محیطی و قوانین و مقررات مربوطه در کنوانسیون‌ها و معاهدات منطقه‌ای را در فعالیت‌های خود رعایت نکنند، اثرات مخرب زیست‌محیطی را به همراه خواهند داشت. مشکلات زیست‌محیطی عمده‌ای که در حال حاضر از طریق تردد کشتی‌ها، دریاها را تهدید می‌کنند عبارتند از:

آلودگی نفتی

تولید جهانی نفت حدود سه بلیون تن در سال می‌باشد که حدود ۶۰ درصد آن از طریق دریاها حمل‌ونقل می‌شوند. آلودگی‌های نفتی در اثر تخلیه عمدی، تصادفات دریایی، تخلیه و بارگیری، اسکراب کشتی‌ها، تعمیر شناورها، آب موتورخانه، قاپاق سوخت (که اخیراً در سواحل خلیج فارس بسیار رایج شده) رخ می‌دهند.

زباله

محاسبات تقریبی نشان می‌دهد دو کیلوگرم زباله به ازاء هر فرد بر روی شناورها تولید می‌شود که شامل انواع قوطی، بطری‌های شیشه‌ای و پلاستیکی، قوطی رنگ، کاغذ، کارتن، باتری، پسماندهای غذایی و ... می‌باشند.

فاضلاب

فاضلاب تخلیه شده از کشتی‌ها از قسمت‌هایی همچون حمام، دستشویی، آشپزخانه و رخت‌شورخانه به دریا صورت می‌گیرد که حامل شوینده‌ها، رنگرها، مواد آلی، میکروب‌ها و عوامل بیماری‌زاست. اگر میزان تولید فاضلاب توسط یک انسان را حدود ۸۰ لیتر در روز در نظر بگیریم، یک کشتی مسافربر ۱۰۰۰ نفری با خدمه روزانه ۱۰۰ تن فاضلاب تولید می‌کند. تخلیه فاضلاب در محدوده‌های ۱۲ میلی ساحلی باید صورت گیرد. اما محدوده خلیج فارس به علت کمی عمق و عرض کم، در هر منطقه که تخلیه شود باز هم می‌تواند نواحی حساس و مناطق ساحلی را در معرض تهدید قرار دهد. مشکل عمده موجود در این بخش فعالیت بیش از ۵۰۰۰ لنج صیادی، ۳۰۰ کشتی صنعتی صیادی و شناورهای کوچکی است که عمدتاً در نواحی ساحلی فعال می‌باشند و تابع قوانین و مقررات زیست‌محیطی نبوده و فاضلاب خود را مستقیماً به دریا تخلیه می‌کنند.

آلودگی هوا

بخشی از آلودگی‌های زیست‌محیطی که تاکنون در خلیج فارس و آب‌های سرزمینی کمتر مورد توجه قرار گرفته، آلودگی هواست. سوخت عمده کشتی‌ها هیدروکربن‌های سنگین است که در نهایت باعث تولید NO_x ، SO_x ، دوده و ذرات معلق می‌شود.

آب توازن

کشتی‌ها جهت حفظ تعادل خود نیاز به استفاده از

آب دریا می‌باشند. اما جابه‌جایی گونه‌ها و تخلیه و بارگیری آن اثرات زیست‌محیطی مخربی را بر جای گذاشته است. جابه‌جایی گونه‌های جانوری، عوامل بیماری‌زا و فلزات سنگین مهم‌ترین آثار زیست‌محیطی آب‌توازن محسوب می‌شوند. ورود گونه‌های مهاجم از این طریق نیز در بسیاری از کشورها باعث خسارت چشمگیر و سنگین به اکوسیستم‌های حساس ساحلی و دریایی شده است. ورود ستاره دریایی ۱۲ بازو (*Acanthaster planci*) به آب‌های خلیج فارس از جمله این آثار می‌باشد. این ستاره دریایی با تغذیه از مرجان‌ها تخریب اکوسیستم‌های مرجانی را به همراه دارد.

مواد خطرناک و سمی

بیش از ۲۵۰۰ نوع ترکیبات سمی و خطرناک توسط صنعت کشتیرانی جابه‌جا می‌شوند که دارای مشخصه‌هایی همچون تجمع زیستی در بافت‌ها و ایجاد سموم در محیط آبی هستند.

سایر موارد

آلودگی صوتی، آلودگی حرارتی ناشی از سیستم خنک‌کننده موتورها، تردد در مسیر مهاجرت آبزیان و یا تردد در نواحی حساس ساحلی و دریایی و... از جمله موارد مهم اثرات زیست‌محیطی شناورهای ناوگان صیادی و سنتی به علت تعدد شناور به صورت مناسب مورد پایش قرار نمی‌گیرند و لذا ملاحظات زیست‌محیطی از سوی آنان صورت نمی‌گیرد. آلودگی صوتی ناشی از صدای موتورخانه و تردد شناورها باعث ایجاد تداخل در سیستم ناوبری آبزیان و به خصوص پستانداران و لاک‌پشت‌های دریایی می‌شود. نتیجه این امر برخورد با ساحل و خروج از مسیر مهاجرت می‌باشد. در ۵۰ درصد از موارد مرگ‌ومیر پستانداران دریایی مطالعه شده در خلیج فارس نوعی همپوشانی با خطوط کشتیرانی دیده می‌شود.

مشکلات زیست‌محیطی ناشی از فعالیت‌های تأسیسات ساحلی

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

آلودگی محیط‌زیست به ویژه آلودگی دریاها از مسائل بغرنج و تهدیدکننده است که بشر امروز با آن مواجه می‌باشد. شناخت عوامل آلاینده مؤثر بر محیط‌زیست دریایی، امری ضروری و نخستین گام

در جهت بهبود و بازسازی این اکوسیستم با ارزش می‌باشد. عوامل برون‌دریایی مؤثر بر محیط‌زیست دریایی شامل فاضلاب انسانی، پساب‌های صنعتی، کودهای شیمیایی و آفت‌کش‌ها می‌باشد.

مبارزه با آلودگی‌های شیمیایی و موادی که سلامت محیط‌زیست را دچار مخاطره می‌سازند از اهم وظایف و رسالت جامعه امروز می‌باشد. بسیاری از صنایع حاشیه دریاها و رودخانه‌ها، بدون توجه به مسائل زیست‌محیطی، فاضلاب‌های صنعتی را که تأثیر بسزایی در تخریب محیط دارند، وارد آب‌ها می‌کنند. یکی از راه‌های کاهش ورود آلاینده‌ها به دریا، تشویق صنایع برای نصب سیستم تصفیه فاضلاب است تا از این طریق به جای اعمال جریمه و برخورد، به هدف خود که همانا رعایت مسائل زیست‌محیطی و دریایی و جلوگیری از ورود آلاینده‌ها به آب‌هاست، برسیم. علاوه بر این اقدامات زیر نیز ضروری خواهد بود:

- پیشگیری از وقوع حوادثی که به ایجاد آلودگی‌ها منجر می‌شوند؛
- آلوده‌زدایی و پاک‌سازی به موقع بنادر و آبراه‌ها به روش مناسب پس از شیوع و انتشار آلودگی؛
- برخورد اصولی با مسائل اقلیمی و زیست‌محیطی مانند فرسایش خاک، آلودگی‌های محیط زیست دریایی، دفع فاضلاب و نظیر آن و حفاظت از اکوسیستم نوار ساحلی با تأکید بر زیستگاه‌های حساس و گونه‌های آسیب‌پذیر گیاهی و جانوری به ویژه در سواحل؛
- حفاظت از محیط زیست و تعیین حریم‌ها و پهنه‌بندی نواحی ساحلی و آب‌های داخلی و بین‌المللی؛
- توسعه و استقرار فعالیت‌های صنعتی مبتنی بر ذخایر و معادن موجود نفت و گاز متناسب با توان محیطی سواحل خلیج فارس؛
- تدوین برنامه مدیریت زیست‌محیطی مناطق ساحلی؛
- وضع قوانینی برای الزام کشتی‌ها به دریافت مجوز به منظور جلوگیری از ایجاد آلودگی زیست‌محیطی.





پریسا احمدپور
کارشناس مطالعات و تحقیقات - اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر
parisaahmadpour78@gmail.com

فاطمه احمدپور
کارشناس حفاظت محیط زیست - سازمان منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس
fatima.ahmadpour@gmail.com

ورودی‌های عمده آلاینده‌های نفتی خلیج فارس؛

فاجعه‌ای برای پرندگان

دریایی و آبریان

خلیج فارس به دلیل عمق کم، جابه‌جایی و گردش ناقص آب و ارتباط بسیار محدود تنها از طریق تنگه هرمز با آب‌های آزاد، دارای اکوسیستمی بسیار حساس و شکننده است. از سوی دیگر خلیج فارس و کشورهای حاشیه آن دارای منابع عظیم نفت و گاز می‌باشند که با توجه به مصرف زیاد نفت در جهان آمار ترافیک دریایی منطقه حکایت از ترافیک سنگین نفتکش‌ها در این منطقه دارد. از مهم‌ترین دلایل آلودگی خلیج فارس می‌توان به احداث بندرگاه‌ها، اسکله‌های متعدد، پالایشگاه‌های نفت و گاز، کارخانه‌های پتروشیمی و ورود آلاینده‌های مختلف آلی و معدنی، حرکت نفتکش‌ها و شناورها، تخلیه آب‌توازن کشتی‌ها، حفاری‌ها و عملیات اکتشاف نفت، تراوش، استخراج نفت، تخلیه زباله‌ها از داخل شناورها، آلودگی ناشی از

تخلیه فاضلاب و سایر عوامل دیگر اشاره کرد. در این بین صنعت نفت به علت تولید آلاینده‌های بی‌شماری از مرحله تولید و استخراج نفت خام تا پالایش و مصرف فرآورده‌های نفتی دارای جایگاه ویژه‌ای است؛ لذا برای مطالعه آثار فعالیت‌های تولید نفت خام بر محیط زیست، ابتدا پس از شناسایی وضعیت محیط زیست منطقه و شناسایی فعالیت‌های مرتبط با بهره‌برداری و تولید نفت خام، برای تعیین آثار مثبت و منفی فعالیت‌های نفتی بر محیط زیست، زیست‌بوم دریای خلیج فارس مورد ارزیابی قرار گرفت.

نتایج حاصل از ارزیابی آثار محیط‌زیستی بیانگر این مسئله است که آلودگی ناشی از نشت چاه‌ها، لوله‌های انتقال و نفتکش‌های غول‌پیکر، پساب‌های نفتی، سروصدای ناشی از فرآیند سوزاندن گازهای

می‌کند. این فرآیند را مهاجرت اولیه گویند. بعد این مواد از لایه‌ها به سمت سنگ مخزن حرکت می‌کنند. این فرآیند را مهاجرت ثانویه گویند. حرکت پترولیوم تا زمانی که هیدروکربن‌ها به تله بیفتند ادامه خواهد داشت. به این صورت که این هیدروکربن‌ها به صورت جاری و یا منقطع از میان لایه‌های توارا به طرف این تله حرکت می‌کنند. این تله نفتی، مخزن نام دارد که باید دارای خواص توارایی و تخلخل خوبی باشد.

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

شکستگی خط لوله انتقال نفت از منطقه گچساران به منطقه بهرگان در حد فاصل حدود ۲۵ کیلومتری بندر دیلم، استان بوشهر در تاریخ ۱۳۸۹/۱۱/۸

این سانحه منجر به ریزش نفت به سواحل بندر دیلم شد. گزارش‌ها و تصاویر اخذ شده، بیانگر سرازیر شدن حجم قابل توجهی نفت‌خام به دریا و آلودگی شدید دریا و سواحل بندر دیلم بوده است.

نشت لوله‌های نفتی خلیج مکزیک (۴۱ میلیارد دلار)

در حالی که هنوز هم آلودگی‌هایی از این نشت در خلیج مکزیک مشهود است، نمی‌توان به درستی میزان خسارت را محاسبه کرد. صدمات جبران‌ناپذیری که این واقعه به اقتصاد آمریکا وارد کرده به علاوه آلودگی زیست‌محیطی گسترده این حادثه، از این موضوع یک بلای هولناک ساخته است. تلاش برای پاک‌سازی این منطقه تاکنون ۴۱ میلیارد دلار هزینه در بر داشته است.

نشت نفتی کشتی پرستیز (۱۲ میلیارد دلار)

در ۱۳ نوامبر سال ۲۰۰۲ کشتی نفتکش پرستیز در ساحل شمال غربی اسپانیا دچار سانحه گردید و سپس غرق شد. در این حادثه ۸۱ هزار تن نفت به دریا ریخته و باعث شد تا سواحل اسپانیا و فرانسه آسیب ببینند. این حادثه باعث شد تا خسارتی ۱۲ میلیارد دلاری برای این کشورها به وجود بیاید.

اثرات زیست‌محیطی ناشی از حوادث حمل‌ونقل دریایی

با توجه به این موضوع که اکثر انتقالات و حمل‌ونقل‌های مواد شیمیایی خطرناک از طریق دریاهای و بوسیله کشتی‌ها انجام می‌گیرد و نیز روند روبه‌رشدی را طی می‌کند، خطرات ناشی از حوادث حمل‌ونقل و ریزش مواد شیمیایی خطرناک در دریا بیشتر خواهد بود. حمل به صورت فله یا توده‌های بزرگ از مواد شیمیایی در هنگام وقوع حوادثی

اکسیدکننده بسیار حساس هستند و اگر در معرض این مواد قرار گیرند تجزیه می‌شوند. بنابراین در هنگام ته‌نشین شدن مواد آلی اگر در معرض اکسیدکننده‌ها قرار گیرند دیگر نفتی در کار نخواهد بود. اما اگر رسوب‌گذاری به سرعت انجام شود و مواد آلی در زیر رسوبات مدفون شوند دیگر فرصتی برای اکسیدکننده‌ها باقی نخواهد ماند تا مواد آلی را اکسید کرده و باعث از بین رفتن آنها شوند. پس یکی از شرایط به وجود آمدن نفت، سرعت در هنگام رسوب‌گذاری مواد آلی است.

مواد آلی در لایه‌های زیرین، در اثر فشار و حرارت ابتدا به کروزن بعد به آسفالت و در پایان به پترولیوم تبدیل می‌شوند. این فرآیندها از لحاظ بیوژنتیک بررسی می‌شوند و برای تبدیل به انواع مختلف، فشار مشخص لازم است.

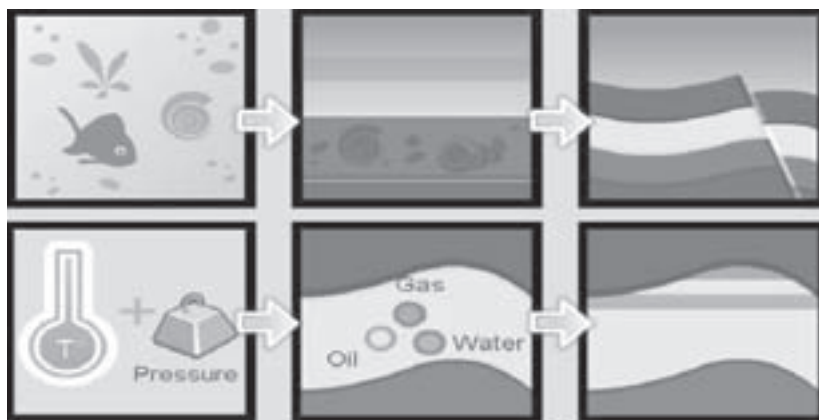
این فرآیندها در سنگ منشأ اتفاق می‌افتد. سنگ منشأ معمولاً کم‌تخلخل است و به علت فشار لایه‌های بالایی، پترولیوم از سنگ منشأ حرکت

تفکیکی در مشعل، حمل‌ونقل و جابه‌جایی نفت‌خام و ... از مهم‌ترین پیامدهای زیست‌محیطی منطقه هستند که باعث آلودگی آب دریا، موجودات، خاک و هوا و پیامدهای بعدی آن می‌شوند. در نتیجه برای کنترل و حذف آثار زیانبار ناشی از فعالیت‌های نفتی در منطقه، در نظر گرفتن ملاحظات محیط‌زیستی در فرآیندها و در خرید یا طراحی تجهیزات جدید، اجرای پروژه‌های بهسازی و پاک‌سازی محیط و انجام اقدامات اصلاحی ضروری به نظر می‌رسد.

مراحل تشکیل نفت در اعماق دریا

منشأ نفت، مواد آلی موجود در موجودات زنده است. قبل از دوره کامبرین به علت نبود و یا کمی موجودات زنده در رسوبات مربوط به این دوران نشانه‌ای از مواد آلی و در نتیجه نفت وجود ندارد. اما بعد از این دوره بقایای جانوران و گیاهان همراه رسوبات ته‌نشین شدند و رسوبات بعدی آنها را مدفون کردند.

مواد آلی موجود در جانوران و گیاهان نسبت به مواد



ورودی‌های عمده آلاینده‌های نفتی به دریا





چون برخورد کشتی‌ها و غرق شدن آنها، انفجار و آتش‌سوزی و ... باعث ورود مواد شیمیایی به دریا و آلودگی شدید اکوسیستم‌های آبی و خسارت به صنایع وابسته به دریا مثل صید ماهی و میگو و کسروسازی خواهد شد. طبق طبقه‌بندی مواد شیمیایی خطرناک در تجارت دریایی تنها حدود ۲۰۰۰ ماده شیمیایی از ۳۰۰ هزار ماده به ثبت رسیده از طریق دریا حمل می‌شوند که شامل مواد آلی، مواد معدنی، حلال‌ها و اسیدهای مختلفی چون اسید نیتریک، اسید سولفوریک، اسید فسفریک و بازهایی چون سدیم هیدروکساید و آمونیوم هیدروکساید است. همچنین انواع الکل‌ها، روغن‌های گیاهی و جانوری و مواد رادیواکتیو انواع فلزات سنگین و هیدروکربن‌ها نیز از همین طریق منتقل می‌شوند.

تأثیر آلاینده‌های نفتی بر موجودات دریایی
با افزایش غلظت هیدروکربن‌های نفتی در آب دریا، میزان ناهنجاری و مرگ‌ومیر در موجودات دریایی افزایش می‌یابد و در غلظت‌های زیاد آلودگی‌های نفتی کلیه آبزیان از بین می‌روند. آثار آلودگی نفتی در دریا را باید به دو نوع درازمدت و کوتاه‌مدت تقسیم کرد. خفگی ناشی از پوشش لکه نفتی و مسمومیت حاصل از نفت در دسته اول قرار دارند. کاهش در انتقال نور باعث ممانعت عمل فتوسنتز گیاهان آبی می‌شود. لایه‌های نفتی سرعت جذب اکسیژن هوا به وسیله آب را بسیار کند می‌کند، به اندازه‌ای که میزان انحلال اکسیژن در لایه‌های آب زیر لکه‌های نفتی حتی از لایه‌های عمیق آب نیز کمتر است.

پرندگان دریایی نیز آسیب فراوانی از لکه‌های نفتی متحمل می‌شوند. پرهای آنها آغشته به نفت شده و به هم می‌چسبند و قدرت پرواز آنها را کاهش داده یا غیرممکن می‌سازد. به علاوه خاصیت عایق بودن پرها از بین می‌رود و پرنده در معرض سرمای آب قرار می‌گیرد و می‌میرد. نفتی که به حالت تعلیق درآمده می‌تواند با اجزاء معدنی، سنگین شده و به کف دریا رسوب کند که موجب صدمه به گیاهان و حیوانات کف دریا می‌شود. این امر همچنین موجب

کاهش چسبندگی رسوبات عمق دریا و ناپایداری گیاهان در بستر می‌شود. حرکت رسوبات معمولاً پس از ریختن نفت به دریا مشاهده شده است. تأثیر نفت بر زندگی گیاهان خطوط ساحلی موضوع با اهمیت دیگری است. گزارش‌ها حاکی از انهدام جلبک‌ها و سایر گیاهان ساحلی است. تماس جانداران با غلظت‌های بالای مواد نفتی موجب آسیب سلولی و مرگ می‌شود. به ویژه کرم‌ها، لاروها، موجودات ریز و حیوانات جوان دریایی آسیب‌پذیرتر هستند.

انسان و سایر موجودات مجاور دریا نیز در معرض خطر این ترکیبات هستند. در این میان هیدروکربن‌های حلقوی یا آروماتیک که نقطه جوش پایین دارند خطر بیشتری دارند. بنزن، تولوئن و گزین از این جمله می‌باشند. سمیت نفتالین و فنانتین برای ماهی‌ها از سه ترکیب قبل نیز بیشتر است. ترکیبات آروماتیک بیش از هیدروکربن‌های اشباع در آب محلول هستند. بنابراین موجودات ممکن است بدون تماس مستقیم با نفت، در اثر تماس با آب آلوده شده از این مواد محلول، دچار مسمومیت گردند. خوشبختانه این ترکیبات فرار بوده و آثار آنها با گذشت زمان کاهش می‌یابد.

به طور کلی یک توده بزرگ آلودگی نفتی رها شده در دریا، در زمانی کوتاه (چند دقیقه تا چند ساعت) طیف وسیعی از موجودات دریایی را دچار مسمومیت و مرگ می‌کند. اجساد ماهی‌ها و خرچنگ‌ها به خطوط ساحلی کشیده می‌شود. آثار درازمدت غلظت‌های کم این آلودگی‌ها در زمان طولانی‌تری خود را نمایان می‌کند. لایه‌های نازک نفت می‌تواند سموم محلول در چربی مانند آفت‌کش‌ها را در خود حل کرده و غلظت آنها را به چندین برابر غلظت در آب و بالاتر از حد قابل تحمل موجودات برسانند. نتایج بررسی ترکیبات آلی که وارد زنجیره غذایی شده نشان می‌دهد آنها در بدن موجود زنده پایدار می‌مانند و قادرند بدون تغییر از چندین زنجیره غذایی عبور کنند. این مواد مانند آفت‌کش‌ها و فلزات سنگین قابلیت تجمع‌پذیری دارند. در نهایت این آلودگی‌ها به موجوداتی که مورد استفاده غذایی

انسان قرار می‌گیرد نیز منتقل و از این طریق در بدن او تجمع می‌یابند.

اقدامات لازم جهت حفاظت از محیط‌زیست دریایی

- شناخت عوامل آلاینده برون‌دریایی مؤثر بر محیط زیست دریایی شامل فاضلاب انسانی، پساب‌های صنعتی، کودهای شیمیایی و آفت‌کش‌ها؛
- تشویق صنایع برای نصب سیستم فاضلاب، تا از این طریق به جای اعمال جریمه و برخورد، به هدف خود که همانا رعایت مسائل زیست محیطی و دریایی و جلوگیری از ورود آلاینده‌ها به آب‌هاست، برسیم؛
- توجه به فن‌آوری‌های سازگار با محیط‌زیست؛
- تناسب و بومی‌سازی قوانین، استانداردها و دستورالعمل‌های زیست‌محیطی؛
- مدیریت بحران‌های زیست‌محیطی؛
- کاهش ورود آلاینده به محیط زیست دریایی.



با افزایش غلظت هیدروکربن‌های نفتی در آب دریا، میزان ناهنجاری و مرگ و میر در موجودات دریایی افزایش می‌یابد و در غلظت‌های زیاد آلودگی‌های نفتی کلیه آبزیان از بین می‌روند.





پیدایش مقررات بین‌المللی دریایی؛

منشور ایمنی

مقدمه

از زمان‌های قدیم، دریا همواره برای دریانوردان مفهومی از ناامنی داشته است و همین موضوع، انحصار دریانوردی تجاری اولیه را در نزد ماجراجویان توجیه می‌کند. دریا، با اندیشه‌هایی نظیر بخت یا تقدیر همایی داشته است و این ارتباط، امروزه نیز در اصطلاحاتی نظیر مخاطرات دریایی یافت می‌شود.

در طول تاریخ، حمل‌ونقل دریایی با چنان آزادی عملی توسعه یافت که بسیاری از حوادثی که دریانوردان جسد قربانی آن بودند به منزله بخشی از سیر طبیعی وقایع پذیرفته شدند. تاریخ دریانوردی، مبین آن است که به تدریج و در نتیجه حوادث و مصایب مختلف، ضرورت ایمنی در دریانوردی احساس شد و در پی آن، تغییرات کلانی در رفتار فردی و جمعی و عادات و رسوم دست‌اندرکاران فعالیت‌های دریانوردی پدید آمد.

ناامنی در دریا در دوران باستان

در دوران‌های گذشته، که شناورها کوچک‌تر و کمتر بودند و با نیروی رانش پارو یا بادبان در دریا طی مسیر می‌کردند و اغلب، از ساحل چندان دور

نمی‌شدند؛ دریانوردان نیز به نسبت با مخاطرات کمتری مواجه بودند. با این همه، آنان در سفرهای دریایی محدود خود به مناطق دوردست، با خطرهای بسیاری مواجه می‌شدند. در آن دوران، علاوه بر وضعیت نامساعد دریا و هوا، دزدی دریایی نیز در دریاهایی نظیر مدیترانه شایع بود. کنترل کشتی‌ها بسیار مشکل بود و در نتیجه، کشتی‌ها به راحتی بر اثر باد و موج غرق می‌شدند.

در اروپا تا پایان دوران امپراتوری روم، کشتی‌ها از امکانات حداقلی برای مقابله با هوای بد برخوردار بودند. مسافران و کالاهای فله در کنار هم و روی عرشه قرار می‌گرفتند؛ کشتی‌ها بیش از حد ایمن‌بارگیری می‌شدند و دریانوردان اطلاعات اندکی درباره باد داشتند. به تدریج، تلاش‌هایی برای مقابله با توفان انجام شد؛ به عنوان نمونه، برای جلوگیری از شکستگی کشتی‌ها، آنها را از سینه به پاشنه طناب‌پیچ می‌کردند و لنگری در عقب آنها کشیده می‌شد تا سرعت را کم کند.

روش دیگر برای مقابله با مخاطرات قریب‌الوقوع، آن بود که کشتی را سبک کنند. به این منظور محموله‌های کشتی، و حتی آذوقه و خواربار را به

آب می‌انداختند. مسئولیت تصمیم‌گیری در این گونه موارد بر عهده فرمانده، مالک کشتی، یا مسافران مهم و با تجربه و مسئولیت ایمنی سفر دریایی بر عهده فرمانده شناور بود. وی مسئولیت مسائل فنی دریانوردی و نیز انتخاب مسیر امن و بنادر ورودی را بر عهده داشت. با این حال، گاه مالک کشتی که مایل به کسب درآمد بیشتر، حتی در هوای بد، بود نظر وی را رد می‌کرد. بعضی کشتی‌ها حتی با مخاطراتی فراتر از کشتی‌های جنگی مواجه می‌شدند و همین امر، تعدد غرق کشتی‌ها را در ادوار گذشته توجیه می‌کند.

یکی از تدابیر مؤثر جلوگیری از حوادث، منع دریانوردی در فصل زمستان و دور نگهداشتن کشتی‌ها از دریا در هوای بد بود. این ممنوعیت به صورت یکسان اجراء نمی‌شد؛ به طور مثال، در روم دریانوردی از ۲۷ مه تا ۱۴ سپتامبر مجاز بود. برخی تقویم‌ها محدودیت بیشتری داشتند و دوره مجازشان فقط ۵۰ روز و شروع آن در اعتدال تابستانی بود. روش منع دریانوردی در زمستان با وضعیت هواشناسی، به ویژه توفان‌های سهمگین، قابل توجیه بود. در این فصل از سال، آسمان ابری،



در قرون وسطا، ایمنی کشتی همگام با اجرای قوانین اولیه بارگیری مد نظر قرار گرفت.



علی‌رغم تمام تلاش‌ها، مسئله پیشگیری از مخاطرات دریایی همچنان در آغاز راه بود. ایمنی تجارت دریایی، اغلب از طریق طرح قوانین برای جبران خسارت و حفظ منافع مالی مالکان کشتی، تضمین می‌شد.

اغلب مانع رؤیت ستارگان بود که به طور معمول برای تعیین مسیر راه استفاده می‌شدند.

آغاز پیشگیری از سوانح در قرون وسطا

در قرون وسطا، اوضاع دریانوردی دستخوش تغییرات اندکی شد و کشتی‌ها، همچنان در فصل زمستان در بنادر باقی می‌ماندند. تا پایان قرن ۱۸، اهالی شرق مدیترانه فقط از ۵ مه تا ۲۶ اکتبر به دریانوردی می‌پرداختند و دریانوردی در دریای بالتیک، از ۱۱ نوامبر تا ۲۲ فوریه ممنوع بود و نقض این قانون، ضبط محموله کشتی را در پی داشت. در این ایام، کشتی‌ها از محدوده ساحل دورتر نمی‌رفتند.

در قرون وسطا، ایمنی کشتی همگام با اجرای قوانین اولیه بارگیری مد نظر قرار گرفت. از اواسط قرن ۱۳، مقامات دریایی بنادر بزرگ در دریای مدیترانه قوانین سختی در زمینه ارتفاع آزاد کشتی‌ها وضع کردند تا با مالکان غیرمسئول و فرماندهان کشتی‌هایی که با اضافه بار کشتی خود برای کسب درآمد بیشتر، آن را در معرض خطر غرق قرار می‌دادند مقابله شود.

اولین مقررات در سال ۱۲۵۵ میلادی، در ونیز پدید آمد و براساس آن تجاوز از خط آب‌خور، که با علامت ضربدر در کشتی‌ها مشخص شده بود، غیرقانونی اعلام شد. متعاقب آن، در سال ۱۲۵۸ میلادی در کالیاری و پیزا و نیز در بارسلون و در سال ۱۲۸۴ میلادی در پاریس قوانین مشابهی وضع شد. کامل‌ترین این مقررات در قرن ۱۴ م در جنوا پدید آمد.

در سال ۱۳۳۰ میلادی، مقامات دریایی در جنوا قوانین دقیقی برای محاسبه حداکثر آب‌خور نوع خاصی از کشتی‌ها و روش‌های بازرسی آنها و انواع جرایم برای متخلفان از این قوانین، وضع کرده بودند. مسئولانی نیز برای اندازه‌گیری کشتی‌ها برابر قوانین جاری برگزیده می‌شدند که ناظر بر الصاق علائم آهنی بر بدنه بودند. این علائم، شکل نخستین خط شاهین بارگیری محسوب می‌شد. در هر سفر، فرمانده یا مالک کشتی دو نفر از بازرگانان حاضر در کشتی را مأمور نظارت بر علائم آهنی می‌کردند. ضمانت مالی و پرداخت جرایم پیش‌بینی شده، تضمینی برای اجرای دقیق این قوانین بود. علی‌رغم تمامی این تمهیدات، غرق کشتی‌ها در مدیترانه در فصل زمستان اتفاقی عادی به شمار می‌رفت.

نظارت بر دریانوردی تا پایان قرن ۱۸

با ظهور عصر جدید، رشد تجارت دریایی که با افزایش شمار کشتی‌های بزرگ و سریع همراه بود، انگیزه‌ای برای ارائه روش‌های نظارتی در میان ملل دریایی بزرگ به وجود آورد. به مرور، قوانین پیشگیری از سوانح عمومیت یافت. بر اساس فرمانی در اسپانیا در سال ۱۵۶۳، سازندگان و مالکان کشتی موظف شدند که اقدامات لازم را

برای کسب قابلیت دریانوردی کشتی خود انجام دهند؛ خط آب‌خور را بررسی و محموله کشتی را به درستی مهار کنند. در ونیز، به سال ۱۵۶۹، قانون دیگری تصویب شد که به موجب آن جای‌گذاری محموله‌ها در مکان‌های خاصی از کشتی ممنوع اعلام شد. در فرانسه نیز، به سال ۱۵۸۴ منشوری صادر شد که بر اساس آن از مقامات مسئول بنادر درخواست شده بود تا بر توانایی‌های فرماندهان کشتی نظارت کنند.

نوآوری دیگر این دوره، بازرسی کشتی‌ها از سوی مقامات مسئول بندری برای جلوگیری از تصادمات ناشی از وضعیت نامساعد کشتی یا تجهیزات ناکافی آن بود. در این مقوله، در فاصله سال‌های ۱۴۱۲ تا ۱۷۹۱ میلادی، قوانین مختلفی در کشورهای اروپایی وضع و اجراء شد که هر یک به الزامات گوناگون بازرسی کشتی‌ها می‌پرداختند.

علی‌رغم تمام تلاش‌ها، مسئله پیشگیری از مخاطرات دریایی همچنان در آغاز راه بود. ایمنی تجارت دریایی، اغلب از طریق طرح قوانین برای جبران خسارت و حفظ منافع مالی مالکان کشتی، تضمین می‌شد؛ از این رو به تدریج سیستمی حقوقی تدوین شد که بر اساس آن، گروه‌های مختلف ذی‌نفع در حمل‌ونقل دریایی سهم خود را در تعهدات می‌پذیرفتند. برای دستیابی به این الزامات، تمهیدات حقوقی چندی پیش‌بینی شد؛ به طور مثال، مالکیت مشترک کشتی‌ها با هدف کاهش زیان از طریق تقسیم مخاطرات مطرح شد؛ راهکار دوم، انتقال کشتی‌ها از طریق قرارداد رهن بود؛ و روش سوم که با موفقیت سریعی مواجه شد دخالت شخص ثالث، یعنی بیمه‌گر، به جای فردی بود که به طور معمول خطر را پذیرا می‌شد.

تا اواخر قرن ۱۸، حوادثی که منجر به وقوع سوانح می‌شدند اغلب نامشخص و متنوع بودند؛ در نتیجه قانونی که بتواند سهم تعهدات و جبران خسارات را تعیین کند، قاطع‌ترین راه‌حل و مناسب‌ترین پاسخ به مشکل ناامنی تشخیص داده شد.

رشد سیاست مداخله در قرن ۱۹

ابداعات فناوری همراه با انقلاب صنعتی به رشد تجارت دریایی در قرن ۱۹ منجر شد. مهم‌ترین پیشرفت در این زمینه، استفاده از موتورهای بخار در کشتی‌ها و ساخت کشتی‌هایی با بدنه آهنی و فولادی بود.

با این حال، پیشرفت‌های فنی به نسبت افزایش تعداد، اندازه و سرعت کشتی‌ها با فزونی مخاطرات در دریا همگام بود. آمار تصادمات، شدت بحران را مشخص می‌کرد؛ به طور مثال در زمستان سال ۱۸۲۰ بیش از ۲۰۰۰ فروند کشتی در دریای شمال غرق شدند و تلفات جانی این حوادث ۲۰ هزار نفر بود.

اقدامات اساسی برای دستیابی به ایمنی بیشتر به صورت خصوصی انجام می‌شد و نظارت

که به بنادر کشورهای مختلف وارد می‌شدند با الزامات ایمنی متناقضی مواجه می‌شدند.

۳- مقررات رقابتی

تجارت دریایی همواره در معرض رقابت‌های شدید بین‌المللی بوده است. مصایب دریایی پی‌درپی موجب شد قانون‌گذاران ملی متقاعد شوند که رقابت‌های اقتصادی، به ویژه در زمینه عملیات ناوگان، می‌تواند ایمنی را به مخاطره اندازد و باعث بدنامی جبران‌ناپذیر حمل‌ونقل دریایی شود. آنان به این واقعیت پی بردند که فقط توافقات بین کشورها در زمینه حداقل استانداردهایی که نوع خاصی از کشتی در نوع خاصی از خدمات ملزم به رعایت آن باشد می‌تواند راه‌حل بلندمدت قابل‌قبولی ارائه دهد. مثال بارز این مسئله قانون ارتفاع آزاد است. دو کشتی مشابه با ملیت متفاوت اغلب در مسیر واحد در مقام رقابت قرار می‌گرفتند. مالک شنواری که حامل بار زیادی بود سود بیشتری کسب می‌کرد و در عین حال، شناور خود را با ایمنی کمتر در معرض مخاطرات بیشتری قرار می‌داد. چنانچه ارتفاع آزاد مشابه روی بدنه هر دو کشتی به صورت علامت خط بارگیری نصب می‌شد؛ بارگیری اضافه، قابل پذیرش نبود.

از دیدگاه بین‌المللی، وجود استانداردها مهم‌تر از مفاد آنها بود و به عبارتی، اجحاف به کشورها از طریق تصویب مقررات سخت مدنظر نبود؛ بلکه هدف اصلی ممانعت از ارائه عمدی قوانین سهل برای مقاصد رقابتی برخی از کشورها بود که دقت کمتری در این گونه مسائل داشتند.

ایجاد نمی‌کرد. مشکل، بیشتر در آب‌های آزاد، که اصل آزادی در آنها حاکم بود، به وجود می‌آمد. به تدریج، مشخص شد که پذیرش حداقل قوانین علائم و تردد دریایی به نفع همه ذی‌نفعان است. این موارد، اساس قانون عمومی در دریا را، مشتمل بر قوانین دریانوردی، نجات و تصادفات، فراهم آورد.

۲- کشتی‌های خارجی در بنادر

در آغاز قرن ۲۰، کشورها برای کنترل کشتی‌های ورودی به بنادر خود، شروطی خاص وضع کردند. نمونه‌های زیر گوناگونی مقررات و اجرای آنها را نشان می‌دهد:

– بر اساس قانون ۱۹۰۶ کشتیرانی تجاری انگلیس، الزامات بارگیری و حداقل خط بارگیری، مشمول کشتی‌های خارجی می‌شد.

– مفاد قانون ۱۹۰۷ فرانسه، در موارد مربوط به خدمه کشتی فقط شامل کشتی‌های فرانسوی و در موارد مربوط به بازرسی‌ها شامل کشتی‌های فرانسوی و کشتی‌های خارجی بود.

– قانون دریانوردان آمریکا مصوب ۱۹۱۵ برای کشتی‌هایی اعمال می‌شد که تحت پرچم کشورهای دیگر از بنادر آمریکا آغاز به حرکت می‌کردند؛ ولی در عمل کشتی‌های بخار که مسافر حمل نمی‌کردند از این قوانین معاف بودند.

گسترده‌ی الزامات، بلاتکلیفی فزاینده‌ی را در پی داشت؛ زیرا مجوزهای دریانوردی و گواهی‌نامه‌های قابلیت دریانوردی اعتبار بین‌المللی نداشتند و این آشفتگی در حدی بود که کشتی‌هایی

دولتی بر کشتیرانی، مانعی برای تجارت آزاد تلقی می‌شد و بیم آن بود که کشورها مقررات سخت و دست‌وپاگیری را تصویب کنند که با صنعت روبه‌رشد کشتیرانی در تناقض بود. تصور عمومی بر آن بود که منافع واقعی مالک کشتی، که تمامی سرمایه خود را صرف تملک کشتی‌ها کرده بود، در نهایت در حکم بهترین تضمین ایمنی برای همه ذی‌نفعان است. این روال مبنی بر عدم دخالت دولت، در طول نیمه اول قرن ۱۹ حاکم بود و در نهایت، به ظهور اولین مؤسسه‌های رده‌بندی انجامید. سازمان‌های خصوصی مذکور، با ارائه اطلاعات دقیق و منظم در زمینه کیفیت کشتیرانی و تجهیزات کشتی به بیمه‌گران دریایی، نقش عمده‌ای در ارزیابی ایمنی کشتی‌های تجاری ایفاء می‌کردند.

موضوع ایمنی در دریا در اواسط قرن ۱۹ همراه با گسترش قوانین پیشگیرانه، که به صورت فزاینده‌ای در چارچوب رسمی ارائه شدند، تحولات بسیاری یافت. در این زمینه، دو عامل اصلی زیر سبب مداخله روزافزون کشورها شد:

۱- حمل‌ونقل دریایی به صنعتی واقعی تبدیل شده بود و اعمال قدرت نظارتی مقامات دولتی بر وضعیت ایمنی کشتی امری طبیعی به نظر می‌رسید و این موضوع، علاوه بر دریانوردان برای سایر سرنشینان کشتی نیز منفعت در پی داشت. قوانین حرفه‌ای مربوط به تجهیزات، نیروی کار و وضعیت عملیاتی نیز به تدریج در نیروی دریایی تجاری اعمال شدند.

۲- نیاز به یکسان‌سازی قوانین ملی و عادات و رسوم در حیطه دریانوردی موجبات تحکیم نقش کشورها را در مقام تنها مراجع حقوقی مجاز به امضای موافقت‌نامه، معاهده و سایر اسناد الزام‌آور فراهم آورد.

مداخله کشورها، افزایش بی‌سابقه قوانین عرفی در زمینه ایمنی کشتی‌ها و دریانوردی را در پی داشت.

تدوین مقررات بین‌المللی در قرن ۲۰

تلاش برای یکسان‌سازی قوانین و رسوم ملی در زمینه ایمنی در دریا در طول قرن بیستم شدت گرفت. در این میان، عواملی نظیر آب‌های آزاد، حضور کشتی‌های ملل دیگر در بنادر و مقررات مختلف موجب شد تا ملل دریایی در صدد برآیند قوانین ایمنی مشترکی را تدوین کنند.

۱- مسئله آب‌های آزاد

هدف تدوین مقررات بین‌المللی در زمینه آب‌های آزاد، تنظیم شروط بهره‌برداری از آب‌های آزاد با نظر به منافع کل جامعه بین‌المللی و نیز جلوگیری از هرج و مرج منتهی به وضعیت‌های خطرناک در دریانوردی بود. طرح نظارت بر تردد دریایی در آب‌های سرزمینی کشورهای ساحلی که دولت‌های‌شان برای ارائه استانداردهای مورد نظر خود از آزادی عمل کاملی برخوردار بودند مشکلی





مصایب دریایی پی‌درپی موجب شد قانون‌گذاران ملی متقاعد شوند که رقابت‌های اقتصادی، به ویژه در زمینه عملیات ناوگان، می‌تواند ایمنی را به مخاطره اندازد.



بروز حوادث وخیم، کشورهای جهان را به همکاری در زمینه دستیابی به حمل‌ونقل ایمن و کارآمد دریایی ترغیب کرد.

روند بین‌المللی کردن قوانین

بروز حوادث وخیم، کشورهای جهان را به همکاری در زمینه دستیابی به حمل‌ونقل ایمن و کارآمد دریایی ترغیب کرد. اقدامات لازم در جهت بین‌المللی کردن قوانین در چندین مرحله صورت گرفت: ابتدا، یکسان‌سازی مقررات داخلی از طریق معاهده‌ها و توافقات دوجانبه یا تفاهات بین ملل دریایی پیشرو به وقوع پیوست؛ سپس، کشورهای فوق به منظور ایجاد قوانین جهانی اجلاس‌هایی بین‌المللی منعقد کردند؛ و در نهایت، سازمان‌های بین‌دولت مسئولیت انجام کار را بر عهده گرفتند و به منظور نظم بخشی به امر ایمنی در دریا و حفظ محیط زیست دریایی، تصویب اسناد بین‌المللی را سرعت بخشیدند.

۱- اجلاس‌های سیاسی و عهدنامه‌های چندجانبه

در آغاز قرن بیستم، تفکر آزادی کامل در رقابت، همچنان حاکم بود. مالکان می‌توانستند کشتی خود را کمابیش مطابق میل خود بسازند و آن را به ابزارهای مورد نظر خود مجهز کنند. آنان مختار بودند کشتی خود را بر اساس استانداردهای مورد نظرشان راهبری کنند. متعاقب اولین اجلاس‌های بین‌المللی در مورد ایمنی حمل‌ونقل دریایی، معدودی قوانین دریانوردی عام شکل گرفت. در ۲۸ ژوئیه ۱۸۷۹، ۱۹ کشور قوانین مشترکی در زمینه آیین‌نامه علائم بین‌المللی در لندن تصویب کردند.

در اول سپتامبر ۱۸۸۰، اولین قوانین جلوگیری از تصادمات در قالب عهدنامه‌ای بین‌المللی ارائه شد. در ۲۸ ژوئیه ۱۸۸۱، اولین عهدنامه در زمینه سلامت و ایمنی دریانوردی شناورهای تجاری به امضاء رسید.

در نوامبر ۱۸۸۹، همایشی در واشنگتن برای تدوین آیین‌نامه دریایی در زمینه قوانین سکان، دریانوردی، چراغ‌ها و علائم دریایی و سایر علائم هشداردهنده برپا شد. این اجلاس که اولین اجلاس مهم بین‌المللی بود اصول نظارتی را در ۱۳ گروه جداگانه تعیین کرد که بدون درج در عهدنامه‌ای رسمی، به تصویب کشورها رسید.

شروع قرن بیستم، شاهد ظهور اولین قوانین در زمینه تلگراف بی‌سیم بود که در عهدنامه برلن و قوانین سوم نوامبر ۱۹۰۶ پی‌ریزی شد. دو عهدنامه مهم دیگر در زمینه تصادمات و نجات جان در سپتامبر ۱۹۱۰ به امضاء رسیدند.

واقعه غرق کشتی اقیانوس‌پیمای تایتانیک در ۱۴ آوریل ۱۹۱۲ بر اثر برخورد با کوه یخ، روند تدوین استانداردها را سرعت بخشید. پس از این فاجعه مهیب که تأثیر فراوانی بر افکار عمومی داشت، موضوع نیاز به روش‌های ایمنی جمعی مدنظر قرار گرفت.

در ژوئیه ۱۹۱۲، اجلاس تلگراف بی‌سیم در

لندن، استفاده از سیستم‌های مخابرات داخلی و تجهیزات رادیویی را روی کشتی‌ها اجباری اعلام کرد. این اجلاس، همچنین طول موج‌های معینی را برای کشتی‌ها و ایستگاه‌های ساحلی، تلگراف‌های رادیویی دوربرد و چراغ‌های دریایی رادیویی در نظر گرفت. کاربرد این مقررات در طول جنگ جهانی اول متوقف شد؛ ولی چندی بعد، در سال ۱۹۱۹ دوباره لازم‌الاجراء شد.

مهم‌ترین بازتاب غرق کشتی تایتانیک، تشکیل اولین اجلاس ایمنی جان اشخاص در دریا بود که در ژانویه ۱۹۱۴ به دعوت دولت انگلیس انجام گرفت. اجلاس فوق با مشکلات فراوانی، پیش‌نویس توافق‌نامه‌ای بین‌المللی را تهیه کرد و اعضای اجلاس، در پی مذاکراتی طولانی در زمینه راه‌حل‌های فنی گوناگون برای کاهش سوانح موافقت کردند.

اولین عهدنامه ایمنی جان اشخاص در دریا را، فقط پنج کشور امضاء کردند؛ با این حال، چندی بعد عهدنامه فوق به پیدایش مقررات کاربردی وسیعی در انگلیس، فرانسه، ایالات متحده آمریکا و کشورهای اسکاندیناوی منجر شد.

روند تدوین استانداردها در سطح بین‌المللی در فاصله بین جنگ‌ها گسترش یافت. در سال ۱۹۲۰، اجلاس اتحادیه بین‌المللی ارتباطات الکتریکی، قوانین عهدنامه ۱۹۱۲ را درباره تلگراف بی‌سیم و اصول عهدنامه ایمنی جان اشخاص در دریا بازنگری کرد.

دو اجلاس دیگر، یعنی اجلاس ۱۹۲۷ واشنگتن و اجلاس ۱۹۳۱ مادرید، مقررات بین‌المللی در زمینه ارتباطات رادیویی را نهایی کرد.

دومین اجلاس، در زمینه ایمنی جان اشخاص در دریا در سال ۱۹۲۹ در لندن تشکیل شد و عهدنامه جدید ایمنی جان اشخاص در دریا، مشتمل بر ۶ ماده در زمینه ساخت کشتی، تجهیزات نجات جان، پیشگیری و مقابله با حریق، تجهیزات تلگرام بی‌سیم، تجهیزات کمک‌ناوبری و قوانین جلوگیری از تصادمات در آن به تصویب رسید.

در ۲۳ اکتبر ۱۹۳۰، سه متن مهم که پیش‌نویس آن در لیسبون و با حمایت جامعه ملل تهیه شده بود مقررات علائم دریایی را تکمیل کرد. متن اول، درباره علائم دریایی؛ متن دوم، درباره کشتی‌های چراغ دریایی با خدمه؛ و متن سوم، درباره ویژگی چراغ‌های دریایی و علائم دریایی بود. توافق‌نامه دیگری که در ۱۳ مه ۱۹۳۶ در ژنو حاصل شد به یکسان‌سازی سیستم‌های بویه پرداخت. به دنبال جنگ جهانی دوم، اجلاس‌های بین‌المللی در زمینه ایمنی در دریا، به اصلاح متون موجود پرداختند. در ۱۰ ژوئن ۱۹۴۷، اجلاس اوسلو، سیستم جدید ظرفیت حجمی ثبت شده را ارائه کرد.

در سال ۱۹۴۸، دولت انگلیس از تمامی کشورهای امضاءکننده عهدنامه ایمنی جان اشخاص در دریا

هدف کاهش سوانح در دریا افزایش یافت و به این ترتیب سازمان‌هایی تشکیل شدند که اهمیت و نفوذشان به تدریج و تا به امروز توسعه یافته است.

منبع: کتاب *Safety at Sea*
مترجم: ژاله صداقتی‌منور

می‌شود. در ۶ مارس همان سال، عهدنامه‌ای در ژنو امضاء شد که به موجب آن سازمان مشورتی دریانوردی بین‌دول با مسئولیت مسائل ایمنی در دریانوردی تأسیس شد. از دهه ۱۹۵۰، تعداد نهادهای بین‌المللی و کمیسیون‌های مختلف با

دعوت به عمل آورد تا در اجلاسی بین‌المللی برای بازنگری مفاد این عهدنامه شرکت کنند. در ماه ژوئن همان سال، متن جدید این عهدنامه به تصویب ۲۷ کشور رسید و عهدنامه مذکور در ۱۹ نوامبر ۱۹۵۲ لازم‌الاجراء شد.

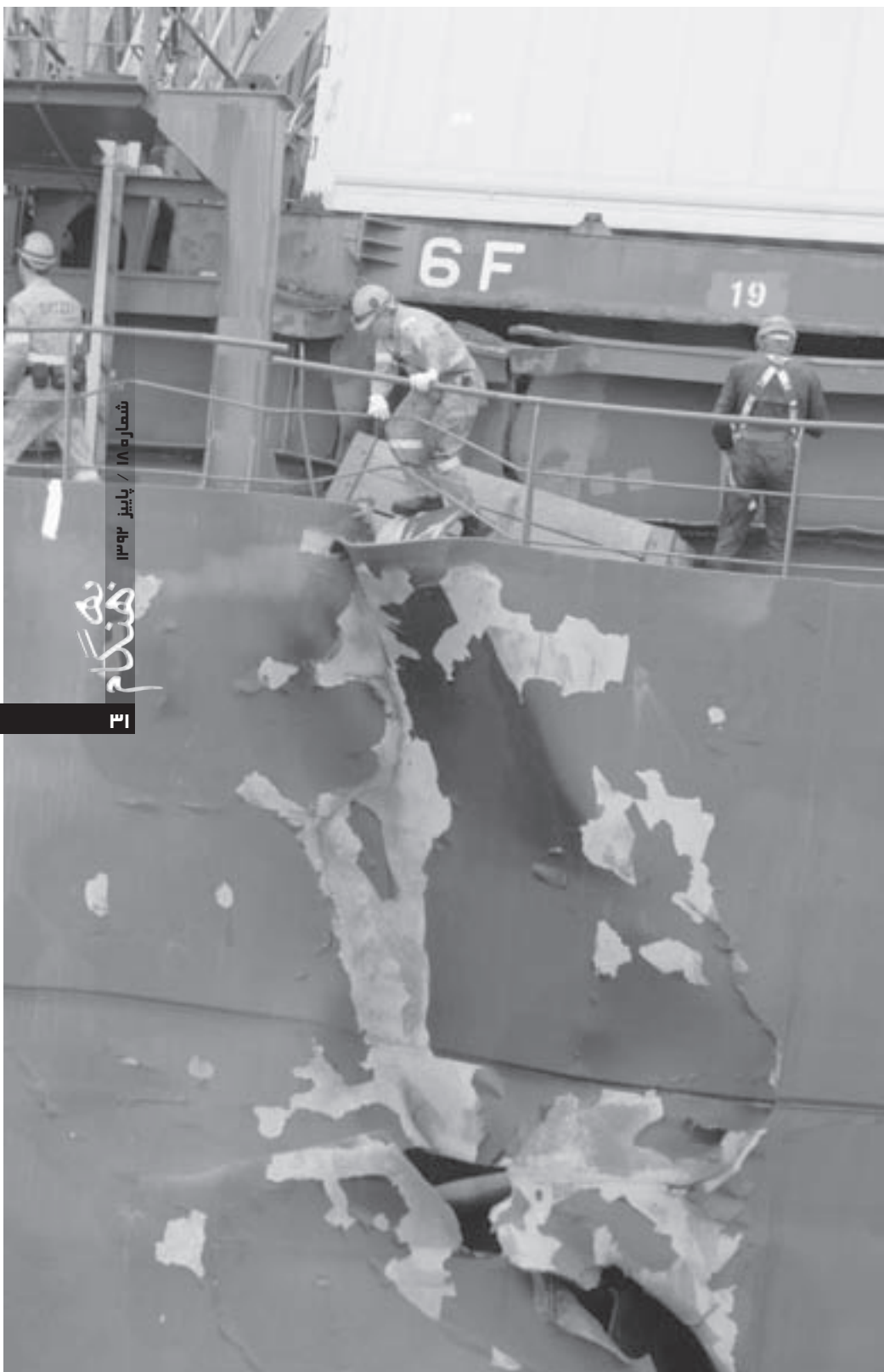
۲- شکل‌گیری نقش سازمان‌های بین‌المللی

سازمان‌های بین‌المللی در تدوین قوانین دریایی نقش بسزایی ایفاء کردند. کمیته بین‌المللی دریایی، که در سال ۱۸۹۷ در آنتورپ تأسیس شد، سهم مهمی در کار چندین اجلاس سیاسی عهده‌دار بود. این سازمان خصوصی، که مؤسسات حقوقی دریایی در کشورهای غربی را گرد هم آورده بود، نقشی مستقیم در تدوین چندین متن در زمینه ایمنی، از جمله تصادم و عملیات بازگردانی را بر عهده داشت.

سازمان بین‌المللی کار، که بلافاصله پس از جنگ جهانی اول تأسیس شد، مقررات خاصی درباره شروط کار در دریا تدوین کرد. در سال ۱۹۲۰، عهدنامه‌ای درباره حداقل سن برای استخدام و کار روی کشتی تدوین شد.

سازمان دیگری که از جانب جامعه ملل تأسیس شد و نقش مهمی در زمینه یکسان‌سازی استانداردها ایفاء کرد کمیسیون موقت حمل‌ونقل و ارتباطات بود. این سازمان، مسئولیت عهدنامه ۱۹۲۳ ژنو را درباره رژیم بنادر عهده‌دار بود. یکسال بعد، دو کمیته فنی در لندن در قالب این سازمان شکل گرفتند. یکی از کمیته‌ها، به مشکلات ناشی از یک‌دست‌سازی مقررات ظرفیت حجمی ثبت شده می‌پرداخت و دیگری، مسئولیت بررسی مسائل دریانوردی، علامت‌گذاری و روشنایی سواحل را بر عهده داشت.

تلاش‌های فوق در نهایت به تصویب چندین توافق‌نامه بین‌المللی در اجلاس ۱۹۳۰ لیسبون منجر شد. کمیسیون موقت حمل‌ونقل و ارتباطات تا سال ۱۹۳۹ به کار خود ادامه داد. با این حال، در مجموع، ابتکارات سازمان‌های بین‌المللی در اوایل قرن ۲۰ محدود بودند و این مسئله بیشتر به علت تفوق انحصار انگلیس در امر دریانوردی بود. سال‌ها ناوگان انگلیس بزرگ‌ترین ناوگان جهان بود و این کشور، نفوذ زیادی در اصول و مفاهیم قانونی داشت. لندن، محل مناسبی برای تشکیل اجلاس‌های سیاسی بود. دولت انگلیس، به عنوان «امین عهدنامه‌های ایمنی جان اشخاص در دریا»، نظارت بر بازنگری متون ۱۹۲۹ و ۱۹۴۸ این عهدنامه را در اختیار داشت. راهکارهای انگلیس، الهام‌بخش قانون‌گذاران بین‌المللی در زمینه تجهیزات کشتی‌ها و قوانین دریانوردی بوده است. پس از جنگ جهانی دوم، قدرت و نفوذ انگلیس به تدریج کاهش یافت؛ به طوری که سال ۱۹۴۸، نقطه عطفی در تاریخ دریانوردی ملل محسوب



آموزش نکات ایمنی به مسافران دریایی

حوادث شناورهای مسافربری در سال‌های ۹۱ و ۹۲ مسئولان سازمان گردشگری و سازمان بنادر دریانوردی را وادار کرد حداقل نکات ایمنی اولیه‌ای که لازم است مسافران ناآشنا با کشتی و دریا بدانند را تعریف و تدوین و به طور الزامی اجراء کنند.

از جمله موارد مهم قابل اشاره می‌توان به نکات زیر اشاره کرد:

- ۱- تذکر به مسافران برای حفظ آرامش و خونسردی در صورت مواجه شدن با حوادث؛
 - ۲- توجیه مسافران در مورد چگونگی پوشیدن و باد کردن جلیقه نجات؛
 - ۳- پوشیدن جلیقه نجات از لحظه ورود مسافر به کشتی تا پایان مسیر برای مسیرهای کمتر از هشت ساعت و همراه داشتن جلیقه نجات در تمام مدت سفرهای دریایی طولانی‌تر؛
 - ۴- توجیه مسافران در مورد راه‌های خروج از کشتی و محل تجمع؛
 - ۵- روشنایی کامل و علامت‌گذاری کلیه مسیرهای رفت‌وآمد در کشتی؛
 - ۶- تقسیم‌بندی مسافران به گروه‌های مختلف و تعیین قایق نجات برای هر گروه؛
 - ۷- نشان دادن محل قایق مورد نظر به هر مسافر؛
- مضافاً اینکه تعداد مسافران و خدمه کشتی نباید بیشتر از ظرفیت قایق‌های نجات و تعداد جلیقه‌های نجات موجود روی کشتی باشد.



در جدول مربوط به برابری قدرت خرید نیز کشور قطر با ۸۱,۳۰۰ دلار در مکان اول دنیا ایستاده است، ماکائو با ۶۸,۷۱۰ دلار در مکان دوم، نروژ با ۶۶,۹۶۰ دلار در مکان سوم، لوکزامبورگ با ۶۵,۱۹۰ دلار در مکان چهارم و سنگاپور با ۶۱,۱۰۰ دلار در مکان پنجم قرار دارند.

در انتهای جدول نیز کشور کنگو با ۳۷۰ دلار در مکان آخر جدول قرار گرفته است و اریتره با ۵۶۰ دلار، بروندي با ۵۶۰ دلار، لیبی با ۶۰۰ دلار و نیجر با ۶۵۰ دلار به ترتیب در یک پله جلوتر قرار گرفته‌اند. در کشورهای صنعتی هم این کشورها به ترتیب برابری قدرت ایستاده‌اند: آمریکا با ۵۰,۶۱۰ دلار، کانادا با ۴۲,۵۳۰ دلار، آلمان با ۴۱,۸۹۰ دلار، انگلیس با ۳۶,۸۸۰ دلار، فرانسه با ۳۶,۷۲۰ دلار، ژاپن با ۳۶,۲۹۰ دلار، ایتالیا با ۳۲,۸۷۰ دلار و روسیه با ۲۲,۷۲۰ دلار.

در آسیا نیز پس از قطر با ۸۱,۳۰۰ دلار، ماکائو با ۶۸,۷۱۰ دلار، سنگاپور با ۶۱,۱۰۰ دلار، هنگ کنگ با ۵۳,۰۵۰ دلار و کویت با ۴۸,۱۹۰ دلار به ترتیب ایستاده‌اند.

ایران نیز مطابق آخرین آمار شاخص برابری قدرت خریدی به میزان ۱۰,۳۲۰ دلار داشته است.

از لحاظ جهانی نیز میانگین شاخص قدرت خرید جهانی ۱۲,۱۱۶ دلار بوده است. از لحاظ منطقه‌ای هم قدرت برابری قدرت خرید در منطقه آسیا و اقیانوسیه ۷,۷۸۸ دلار، اروپا و آسیای مرکزی ۱۱,۸۵۴ دلار، آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب ۱۲,۰۰۸ دلار، منطقه خاورمیانه و شاخ آفریقا (مشخص نیست)، جنوب آسیا ۳,۵۳۴ دلار، کشورهای جنوب صحرای آفریقا ۲,۲۴۷ دلار بوده است.

نکته: برای محاسبه درآمد سرانه دو فرمول وجود دارد. روشی که سازمان‌های بین‌المللی آمار خود را براساس آن محاسبه می‌کنند روش برابری قدرت خرید است.

روش دوم برای محاسبه درآمد سرانه: تولید ناخالص ملی کشور را بر جمعیت تقسیم کرده عدد به دست آمده درآمد سرانه کشور است.

هر دوی این آمارها قابل اتکاء هستند اما مفاهیم آنها قدری متفاوت است، معنی آمار براساس قدرت خرید این است که: چه مقدار درآمد به قیمت کشور الف قدرت خریدی به اندازه همان مقدار در دیگر کشورها دارد و در واقع هم همه کشورها قدرت درآمد را با قدرت خرید مقایسه می‌کنند. سازمان ملل، بانک جهانی و صندوق بین‌المللی پول هر دو آمار را با هم ارائه می‌دهند که بر اساس این آمارها در بین کشورهای دنیا، در حال حاضر ایران از لحاظ قدرت برابری خرید، کشور ۱۷ در دنیا است و بر اساس فهرست صندوق بین‌المللی پول، ایران رتبه ۲۷ را دارا می‌باشد.

منبع: خبرگزاری اقتصاد ایران (econews.ir)



گزارش بانک جهانی از رتبه‌بندی سرانه درآمد ناخالص ملی کشورها؛

مقایسه قدرت درآمد با قدرت خرید

در مکان ۲۲، آلمان با ۴۴,۰۱۰ دلار در مکان ۲۷، فرانسه با ۴۱,۷۵۰ دلار در مکان ۲۸، انگلیس با ۳۸,۲۵۰ دلار در مکان ۳۳، ایتالیا با ۳۳,۸۴۰ دلار در مکان ۳۷ و روسیه با ۱۲,۷۰۰ دلار در مکان ۷۲ قرار گرفته‌اند.

در آسیا نیز کشور قطر با درآمد سالیانه ۷۶,۰۱۰ دلار در مقام اول این قاره و مقام ششم جهان قرار دارد.

در آسیا نیز پس از قطر با ۷۶,۰۱۰ دلار، کویت با ۴۸,۹۰۰ دلار در مکان دوم (۱۹ جهان)، ژاپن با ۴۷,۸۷۰ دلار در مکان سوم (۲۲ جهان)، سنگاپور با ۴۷,۲۱۰ دلار در مکان چهارم (۲۳ جهان)، هنگ کنگ با ۳۶,۵۶۰ دلار پنجم (۳۵ جهان) و امارات با ۳۵,۷۷۰ دلار در مکان ششم آسیا (۳۶ جهان) قرار گرفته است.

اگر چه اطلاعاتی از کشور ایران در گزارش سالیانه بانک جهانی به چشم نمی‌خورد، ولی برطبق آخرین اطلاعات این سازمان، سرانه درآمد ناخالص ملی به ازای هر نفر ۴,۲۹۰ دلار بوده است.

در سطح جهانی نیز میانگین جهانی سرانه درآمد ناخالص ملی به ازای هر نفر ۱۰,۰۱۲ دلار بوده است و درآمد میانگین منطقه شرق آسیا و اقیانوسیه ۴,۸۴۶ دلار، اروپا و آسیای مرکزی ۶,۶۳۶ دلار، آمریکای لاتین و حوزه دریای کارائیب ۸,۹۹۹ دلار، خاورمیانه و شاخ آفریقا (اعلام نشده است)، جنوب آسیا ۱,۴۲۲ دلار، کشورهای جنوب صحرای آفریقا ۱,۳۴۵ دلار و منطقه یورو ۳۷,۹۳۵ دلار اعلام شده است.

بانک جهانی در گزارشی به بررسی سرانه درآمد ناخالص ملی و قدرت برابری خرید کشورها پرداخت. در حال حاضر ایران از لحاظ قدرت برابری خرید، هفدهمین کشور دنیا است.

در مقدمه گزارش این بانک آمده است: تغییرات سالیانه در سطح اسمی تولید و درآمد اقتصادی توسط مجموعه‌ای از عوامل تحت تأثیر قرار می‌گیرد.

رشد واقعی، تورم قیمت و نرخ ارز، تغییرات در هر یک از این سه عامل می‌تواند بزرگی نسبی اقتصاد و بنابراین رتبه اقتصادی یک کشور را در قیاس با دیگر کشورها تحت تأثیر قرار دهد. بر طبق این آمار آمده است:

در آمار سرانه درآمد ناخالص ملی با معیار دلار آمریکا، کشورهای موناکو (آمار دقیق آن اعلام نشده است)، لیختن اشتاین (آمار دقیق آن اعلام نشده است)، برمودا (با درآمد ناخالص ملی ۱۰۶,۹۲۰ دلار، نروژ ۹۸,۸۶۰ دلار و سوئیس ۸۲,۷۳۰ دلار بیشترین درآمد ناخالص ملی در سال ۲۰۱۲ را داشته‌اند).

در انتهای جدول نیز کشورهای کنگو با ۲۲۰ دلار در مکان ۲۱۳ (آخر) قرار گرفته است و کشورهای بروندي با ۲۴۰ دلار در مکان ۲۱۲، مالاوی با ۳۲۰ دلار در مکان ۲۱۱ و نیجر و لیبی با ۳۷۰ دلار مشترکاً در مکان ۲۰۹ قرار گرفته‌اند.

در مجموع هشت کشور صنعتی نیز، کانادا با ۵۰,۹۷۰ دلار در مکان ۱۷، کشور آمریکا با درآمد ۵۰,۱۲۰ دلار در مکان ۱۸، ژاپن با ۴۷,۸۷۰ دلار

پول بدهید چاله بکنند و به عده‌ای دیگر پول بدهید که همان چاله‌ها را پر کنند. زیرا پولی که این کارگران بابت دستمزد می‌گیرند روانه بازار می‌شود و تولیدکنندگان می‌توانند کالاهای خود را بفروشند. این نظریه کینز با وجود آنکه در زمان خود موفق به نظر می‌رسد چند سال بعد منتقدانی یافت و حتی برخی مدعی شدند مهار بحران اقتصادی آمریکا و اروپا دلایلی غیر از آنچه کینز ادعا می‌کرد داشته است. در دهه ۱۹۶۰ میلادی روزگار برای نظریه کینز سخت‌تر شد. زیرا پیروی از این سیاست به ویژه در انگلستان با شکست مواجه شد و به تدریج منتقدان کینز در محافل اقتصادی و نهادهای تصمیم‌ساز کشورهای سرمایه‌داری نفوذ بیشتری یافتند. یکی از این اقتصاددانان میلتون فریدمن واضع نظریه پولی در اقتصاد بود.

میلتون فریدمن اقتصاددان آمریکایی نخستین کسی بود که گفت مالیات‌های بسیار سنگین و افزایش حجم پول که بر اثر اجرای توصیه‌های کینز حادث شده بود، به شکست خواهد انجامید. در سال‌های ۷۰ میلادی این پیش‌بینی به واقعیت پیوست و تورم و بیکاری همان‌گونه که فریدمن گفته بود کار را به جایی رساند که اقتصاددان‌های مکتب کینز دیگر حرفی برای گفتن نداشتند.

فریدمن معتقد بود که اشکال اساسی دخالت دولت در اقتصاد است و پیروی از این نوع سیاست‌ها کار را به جایی خواهد رساند که تورم و بیکاری هر دو در آن واحد دامن‌گیر اقتصاد ملی می‌شود.

از دید فریدمن دلیل اصلی تورم افزایش زیاده از حد حجم پول است. این باور فریدمن درست در نقطه مقابل نظریه کینز است. راه‌حل پیشنهادی فریدمن این است که هنگامی که اقتصاد کشوری تورم‌زده است علت اصلی را باید در هزینه‌های دولت و خلق بی‌وجه پول یافت و برای مهار آن باید دولت را وادار کرد که از حجم خود و هزینه‌هایی که به اقتصاد تحمیل می‌کند بکاهد.

رابرت لوکاس که در سال ۱۹۹۵ به واسطه بسط و توسعه نظریه "انتظارات عقلانی" موفق به دریافت جایزه نوبل شد، می‌گوید در دنیا کشورهای زیادی هستند که روزگاری با ابرتورم دست‌وپنجه نرم کرده‌اند اما اکنون تورم آنها به پایین‌ترین حد رسیده است. مثلاً به آرژانتین و به شیلی نگاه کنید. این کشورها خیلی بهتر از ایران توانستند تورم را مهار کنند. اشتباه از کجاست؟

وی گفته است من نمی‌توانم بفهمم که دولت ایران چرا سیاست توزیع نقدی یارانه‌ها را در پیش گرفته است. این کار چیزی جز چاپ پول و تورمی کردن پول ملی نیست. از نظر من نباید این کار را انجام بدهند. به نظر من خصوصی‌سازی نفت در ایران سیاست خوبی است. تشخیص من این است که این کار باید انجام شود.

منبع: خبرگزاری اقتصاد ایران (econews.ir)

ژنرال‌ها درباره اقتصاد ایران چه می‌گویند؟ کاهش هزینه‌های تحمیلی

بر اساس نظریه کارل مارکس آلمانی ارزش کالا به میزان «کار اجتماعی لازم» که صرف تولید آن شده است بستگی دارد. معنای ساده این عبارت این است که تولید از تلفیق دو عنصر یعنی نیروی کار و سرمایه (ابزار تولید) حاصل می‌شود. نقطه عزیمت فرآیند تولید، پول است، حلقه واسطه یا میانی، کالایی است که تولید می‌شود و حلقه نهایی، قیمت تمام‌شده کالا یا پول جدید است.

طبق نظریه مارکس، تورم نه پدیده و عارضه‌ای اقتصادی بلکه واقعیت ذاتی نظام سرمایه‌داری است که مدام به کاهش درآمد طبقه کارگر و مسکنت او می‌افزاید و به همین علت مهار آن ممکن نیست.

جان مینارد کینز اقتصاددان انگلیسی و پیروان او، تورم را نه از منظر انتقادی مشابه مارکس بلکه به عنوان عارضه‌ای به کارکرد دولت و بازار بررسی می‌کنند. از نظر آنها، تأثیر متقابل پول، نرخ بهره و تولید عنصر تعیین‌کننده نرخ تورم است و سایر علل تابعی از این علت اصلی هستند.

مثل معروف اقتصادی متعلق به همین دوران است که کینز می‌گفت اگر لازم است به عده‌ای

بسیاری از اقتصاددان‌های دنیا ریشه اصلی تورم را دخالت دولت در اقتصاد عنوان می‌کنند.

مرکز آمار ایران نرخ تورم شهری در ۱۲ ماه منتهی به شهریورماه سال ۹۲ نسبت به دوره مشابه سال قبل را ۳۶ درصد و تورم نقطه به نقطه را با ۱/۴ درصد کاهش ۳۷ درصد اعلام کرد و این موضوع نشان‌دهنده نرخ تورم بالا در ایران است که مشکلات فراوانی را به وجود آورده است.

بسیاری از اقتصاددان‌های بزرگ دنیا تئوری‌های خاصی را برای حل مشکل تورم مطرح کرده‌اند که در شرایط فعلی که موضوع تورم یکی از مشکلات اصلی اقتصاد ایران به شمار می‌رود بازخوانی این تئوری‌ها یک امر ضروری است.

به طور کلی نظریه‌های اقتصادی درباره تورم و راه برون‌رفت از آن را می‌توان به سه گروه اصلی یعنی نظریه مارکسی متعلق به کارل مارکس اقتصاددان و جامعه‌شناس آلمانی قرن نوزدهم، نظریه بازار-سوسیالیسم متعلق به جان مینارد کینز که البته هرگز خود را سوسیالیست نمی‌دانست و نظریه متعلق به طرفداران نظریه پولی یا پیروان میلتون فریدمن تقسیم کرد.

تراز بازرگانی مثبت ایران با ۸۹ کشور جهان



تراز بازرگانی خارجی جمهوری اسلامی ایران در مدت ۶ ماه نخست سال جاری با ۸۹ کشور مثبت بود. در این مدت پنج کشور عراق، افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان و مصر بیشترین تراز تجاری مثبت را با جمهوری اسلامی ایران داشته‌اند.

همچنین در شش ماه نخست امسال، صادرات ایران به عراق به دو میلیارد و ۸۶۸ میلیون دلار رسید و در مقابل ۳۷ میلیون دلار انواع کالا از عراق به کشورمان وارد شد.

در مدت یاد شده رقم صادرات به افغانستان به یک میلیارد و ۲۴۶ میلیون دلار رسید و واردات ایران از افغانستان تنها یک میلیون دلار بود.

میزان صادرات ایران در ۶ ماهه نخست سال ۱۳۹۲ به ترکمنستان ۴۶۹ میلیون دلار، آذربایجان ۲۶۹ میلیون دلار و مصر ۲۳۳ میلیون دلار بوده است، در حالی که رقم واردات ایران از کشورهای یاد شده به ترتیب ۲۰ میلیون دلار، ۱۱ میلیون و سه میلیون دلار بوده است.

پنج قلم عمده صادراتی

براساس گزارش گمرک، سنگ آهن، اوره، متانول، قیر نفت و سیمان پنج قلم عمده کالاهای صادراتی در ۶ ماهه نخست سال جاری بوده است.

همچنین در مدت یاد شده اقلام عمده صادراتی به ترتیب شامل سنگ آهن به هم فشرده نشده و کنسانتره‌های آن به ارزش ۶۵۲ میلیون دلار، اوره حتی به صورت محلول در آب به ارزش ۶۰۹ میلیون دلار، متانول به ارزش ۵۵۹ میلیون دلار، قیر نفت به ارزش ۵۳۳ میلیون دلار، سیمان پورتلند به ارزش ۵۰۴ میلیون دلار، پروپان مایع شده به ارزش ۳۷۵ میلیون دلار، پلی اتیلن گریدفیلیم به ارزش ۳۶۳ میلیون دلار، گازهای نفتی و هیدروکربورهای مایع به ارزش ۳۵۵ میلیون دلار، بوتان مایع شده به ارزش ۳۳۰ میلیون دلار و استیرین به ارزش ۲۵۰ میلیون دلار است.

از سویی در ۶ ماه نخست سال جاری در میان اقلام عمده صادراتی شاهد افزایش ۹۴ درصدی صادرات سنگ آهن به هم فشرده نشده و کنسانتره‌های آن، ۱۲ درصدی سیمان پورتلند و ۴۰ درصدی صادرات گازهای نفتی بوده ایم.

این گزارش حاکی است، در مجموع در نیم سال اول سال جاری صادرات انواع کالاهای براساس ردیف‌های تعرفه‌ای به سه هزار و ۲۵۶ قلم رسید.

در ۶ ماهه نخست امسال ۳۷ میلیون و ۸۳۷ هزارتن به ارزش ۱۴ میلیارد و ۵۸۷ میلیون دلار کالا به خارج از کشور صادر شد.

منبع: خبرگزاری اقتصاد ایران (econews.ir)



جدیدترین گزارش بانک جهانی منتشر شد؛

بازگشت رونق به اقتصاد ایران در سال ۲۰۱۴

انتظار می‌رود این رقم در سال ۲۰۱۳ به منفی ۵/۲ درصد برسد. تراز مالی ایران در سال ۲۰۱۴ اندکی بهبود خواهد یافت و به منفی ۳/۹ درصد تولید ناخالص داخلی می‌رسد.

به همین ترتیب تراز حساب‌های جاری ایران که پس از یک دهه منفی شده و در سال ۲۰۱۲ به منفی ۲/۱ درصد تولید ناخالص داخلی رسیده در سال ۲۰۱۳ به رقم منفی ۲/۴ درصد تولید ناخالص داخلی و در سال ۲۰۱۴ به منفی ۲/۱ درصد خواهد رسید.

این گزارش پیش‌بینی کرده است متوسط رشد اقتصادی خاورمیانه و شمال آفریقا در سال ۲۰۱۳ نسبت به سال قبل از آن نصف شود و به ۲/۸ درصد برسد. متوسط رشد اقتصادی خاورمیانه و شمال آفریقا در سال ۲۰۱۲ بالغ بر ۵/۶ درصد اعلام شده است. این رقم برای سال ۲۰۱۴ نیز چهار درصد پیش‌بینی شده است

منبع: روزنامه جمهوری اسلامی

درصد اعلام و پیش‌بینی کرده است این رقم در سال جاری به منفی ۱/۵ درصد برسد و در سال ۲۰۱۴ اقتصاد ایران با خارج شدن از رکود رشد ۱/۳ درصدی داشته باشد.

بانک جهانی در گزارش خود تحریم و بی‌ثباتی شاخص‌های کلان اقتصادی را دو عامل عمده بروز رکود در اقتصاد ایران دانسته و نوشته است: تحریم، صادرات نفت ایران را کاهش داده و این مسئله به همراه تورم بالا و کاهش و تغییر ارزش پول ملی باعث پایین آمدن مصرف در بخش خصوصی شده است.

این نهاد بین‌المللی در مورد نرخ تورم ایران بدون ذکر رقمی در این رابطه نوشته است: ایران یکی از بالاترین نرخ‌های تورم جهان را دارد و فشارهای تورمی در این کشور به طور مداوم ادامه یافته که تحریم‌های تجاری و کاهش ارزش ریال را می‌توان به عنوان علل این مشکل معرفی کرد.

بر اساس این گزارش تراز مالی ایران منفی ۴/۷ درصد تولید ناخالص داخلی در سال ۲۰۱۲ بوده و

بانک جهانی با پیش‌بینی بازگشت رونق به اقتصاد ایران در سال ۲۰۱۴ و ثبت رشد اقتصادی یک درصدی در این سال اعلام کرد رشد اقتصادی ایران در سال جاری میلادی به منفی ۲/۱ درصد خواهد رسید.

بانک جهانی در جدیدترین گزارش خود موسوم به "توسعه و دورنمای اقتصادی خاورمیانه و شمال آفریقا" رشد اقتصادی ایران برای سال جاری میلادی را منفی ۲/۱ درصد پیش‌بینی کرد. این نهاد بین‌المللی، رشد اقتصادی ایران برای سال گذشته میلادی را نیز منفی سه درصد اعلام کرده است که بر این اساس سال ۲۰۱۳ دومین سال متوالی است که اقتصاد ایران در رکود به سر می‌برد.

بر اساس پیش‌بینی بانک جهانی، اقتصاد ایران در سال آینده میلادی از رکود خارج می‌شود و رشد یک درصدی را در این سال تجربه خواهد کرد. صندوق بین‌المللی پول نیز اخیراً با انتشار گزارشی رشد اقتصادی ایران در سال ۲۰۱۲ را منفی ۱/۹

آشنایی با بیمه دریایی (۱۷) جلوگیری از توسعه خسارت

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

نخواهد بود. در صورتی که بیمه‌گر با پرداخت خسارت کلی موافقت کرده باشد و متعاقب آن مورد بیمه نجات پیدا کند مقررات فوق اعمال نخواهد شد؛ مگر اینکه هزینه نجات از ارزش مورد بیمه نجات یافته بیشتر باشد که در این صورت مقررات مذکور فقط نسبت به مبلغ مازاد اعمال خواهد شد.

(۵-۱۱) در صورتی که با توجه به شرایط این بیمه پرداخت خسارت به صورت خسارت کلی (Total Loss) مورد موافقت بیمه‌گر قرار گیرد و این در حالی باشد که منطبقاً برای نجات کشتی و اموال موجود در آن هزینه‌هایی به مصرف رسیده است بدون اینکه چیزی نجات یابد و یا هزینه‌های نجات از ارزش باز یافتی بیشتر باشد در این صورت سهمی از هزینه‌ها و یا مازاد هزینه از باز یافتی (در صورتی که باز یافتی وجود داشته باشد) به عهده بیمه‌گر کشتی خواهد بود که منطبقاً اختصاص به نجات کشتی داشته است و در صورتی که کشتی به مبلغی کمتر از ارزش واقعی آن در تاریخ حادثه بیمه شده باشد سهم بیمه‌گر نیز از هزینه‌های مذکور با توجه به قاعده نسبی تقلیل پیدا خواهد کرد.

(۶-۱۱) تعهد بیمه‌گر در مورد جبران هزینه‌های

چنانچه خسارت تحت شرایط این بیمه‌نامه قابل بررسی و تسویه باشد، بیمه‌گذار و نمایندگان یا خدمه او موظفند اقدامات منطقی به منظور دفع یا تقلیل میزان خسارت به عمل آورد.

(۲-۱۱) بیمه‌گر در هزینه‌هایی که توسط بیمه‌گذار، نمایندگان یا خدمه او به نحو صحیح و منطقی بابت اقدامات مذکور در بند فوق (۱-۱۱) پرداخت شود، با رعایت مقررات زیر و مقررات بند (۱۲) سهیم خواهد بود. زیان همگانی، هزینه‌های نجات (به استثناء موارد مذکور در بند ۵-۱۱) و هزینه‌های مربوط به دعوی یا دفاع از حادثه تصادم طبق این بند (۱۱) قابل پرداخت نمی‌باشد.

(۳-۱۱) اقداماتی که بیمه‌گر یا بیمه‌گذار به منظور حفظ، نجات یا باز یابی مورد بیمه به عمل می‌آورند به منزله قبول یا رد ترک مالکیت تلقی نشده و حق هیچ یک از طرفین را تضییع نمی‌کند.

(۴-۱۱) در صورتی که طبق بند (۱۱) هزینه‌هایی پرداخت شود، تعهد بیمه‌گر در جبران این هزینه‌ها بر اساس نسبت مبلغ بیمه شده کشتی به ارزش اعلام شده آن در بیمه‌نامه یا ارزش سالم کشتی در زمان وقوع حادثه (چنانچه این ارزش از ارزش اعلام شده بیشتر باشد) محاسبه می‌شود و بیشتر

وظیفه بیمه‌گذار

محتوا و شرایط بخش (۴) ۷۸ قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶، از طریق بند (۱-۱۱) مجموعه شرایط بدنه و ماشین‌آلات شناورها ویرایش ۱۹۹۵ مورد تأکید قرار گرفته است. ضمناً این بند فراتر از قانون بیمه دریایی رفته و کارکنان بیمه‌گذار را نیز مشمول شرایط کلوز کرده است. نکته جالب توجه آن است که نه قانون بیمه دریایی و نه شرایط کلوز بدنه و ماشین‌آلات شناورها، چنانچه بیمه‌گذار به وظایف مطروحه عمل نکند جریمه‌ای در نظر نگرفته است. شرط "وظیفه بیمه‌گذار (جلوگیری از توسعه خسارت)" مدت زمان طولانی نیست که با این شکل در بیمه‌نامه‌های بدنه درج شده است؛ ولیکن روح اصلی این شرط در بند (۳-۱۱) مجموعه شرایط بدنه و ماشین‌آلات ۱۹۹۵ بیان شده و هزینه‌های مربوطه کماکان "هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت" نامیده می‌شود.

قبل از ورود به جزئیات بیشتر، نظر خوانندگان را به متن اصلی مجموعه شرایط **وظیفه بیمه‌گذار (جلوگیری از توسعه خسارت) بند (۱۱) و** به شرح ذیل جلب می‌کند:

"(۱-۱۱) در صورت وقوع حادثه و یا ایجاد خسارت،

موضوع بند (۱۱) علاوه بر خسارتی است که طبق مقررات دیگر این بیمه‌نامه قابل پرداخت می‌باشد، لیکن در هیچ حالتی میزان این تعهد از مبلغ بیمه شده کشتی تجاوز نخواهد کرد.

اقدامات جلوگیری از توسعه خسارت حق هیچ یک از طرفین (بیمه‌گر و بیمه‌گزار) را ضایع نمی‌کند (بند ۱۱-۳) - علاوه بر اجازه‌ای که به بیمه‌گزار داده می‌شود تا اقدامات پیشگیرانه جهت جلوگیری از توسعه خسارت و یا تقلیل خسارت صورت دهد، بدون اینکه حقوق ایشان در ارتباط با شناور و یا خسارت تحت تأثیر قرار گیرد، تحت بند (۱۱-۳)، هم‌زمان این حق برای بیمه‌گر نیز محفوظ خواهد بود که ممکن است اقدامات مشابهی را بدون قبول مسئولیت در قبال شناور انجام دهد. بنابراین در جایی که بیمه‌گر کارشناسی را برای ارزیابی میزان خسارت تعیین می‌کند، این به مفهوم قبول مسئولیت در پرداخت هر خسارت وارده به شناور در نتیجه حادثه نمی‌باشد. علاوه بر این بند (۱۱-۳) این موضوع را شفاف کرده است که در جایی که بیمه‌گزار تصمیم به اعلام خسارت کلی فرضی می‌گیرد حتی چنانچه بیمه‌گران از شرایط حادثه به وجود آمده آگاهی کامل داشته باشند، باید اعلامیه ترک مالکیت را صادر کند. قصور در انجام این امر به این مفهوم است که با خسارت می‌باید همانند یک خسارت جزئی (خسارت قابل تعمیر) برخورد کرد، مگر آنکه خسارت کلی واقعی اثبات شود.

هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت (بند ۱۱-۲) - هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت هزینه‌های انجام شده توسط بیمه‌گزار، نمایندگان وی و یا کارکنان ایشان است که در راستای انجام وظایف ذکر شده در بند (۱۱-۱) متحمل شده باشد. در جایی که این هزینه‌ها مرتبط با خسارت تحت پوشش بیمه‌نامه باشد، به عنوان "هزینه‌های خاص" شناخته می‌شود. قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶ این واژه را به شرح ذیل تعریف کرده است:

"بخش (۲) ۶۴ قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶: هزینه‌های متحمل شده توسط و یا از طرف بیمه‌گزار برای ایمنی و محافظت مورد بیمه (شناور)، به غیر از زیان همگانی و هزینه‌های نجات، هزینه‌های خاص نامیده می‌شود."

هزینه‌های خاص، همان‌طور که تعریف آن در قانون آمده است، شامل خسارات جزئی نبوده اما در جایی که یک خسارت جزئی ایجاد شده و مورد قبول باشد، هزینه‌های خاص در ارتباط با آن می‌تواند به جمع خسارات جزئی محاسبه شده اضافه شود. اما در شرایط عدم وجود خسارت جزئی، هزینه‌های مرتبط با آن تحت شرایط بیمه‌نامه قابل قبول و رسیدگی نمی‌باشد.

هر چند هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت از نظر فنی هزینه‌های خاص است، اما با آن به شکل متفاوتی نسبت به سایر اشکال هزینه‌ها برخورد

می‌شود. بند (۱۱-۶) مجموعه شرایط بیمه بدنه و ماشین‌آلات شناورها ۱۹۹۵، بیان‌کننده آن است که هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت تحت شرایط بیمه‌نامه و علاوه بر سایر خسارات، حتی در خسارات کلی، قابل محاسبه می‌باشد. شکل متفاوت دیگر از سایر انواع هزینه‌های خاص زمانی است که کسی هزینه‌های صحیحی در جلوگیری از توسعه خسارت متحمل شده باشد اما اقدامات صورت گرفته موفقیت‌آمیز نباشد.

عبارت هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت شامل هزینه‌های متحمل شده به عنوان بخشی از اقدامات زیان‌همگانی و یا هزینه‌های نجات نمی‌شود (بند ۱۱-۲). با این وجود باید توجه داشت که مواقعی وجود دارد که هزینه‌هایی برای نجات کشتی و اموال دیگر صورت گرفته اما تحت پوشش هزینه‌های زیان‌همگانی و یا هزینه‌های نجات نمی‌باشد، چرا که کشتی دچار خسارت کلی شده است. در چنین مواقعی سهم چنین هزینه‌هایی که مرتبط با کشتی باشد وفق بند (۱۱-۵) قابل پرداخت خواهد بود.

علاوه بر این، هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت باید به نحو صحیحی صورت گرفته باشد (به طور مثال هزینه‌ها باید احتیاطاً از سوی بیمه‌گزار، نمایندگان وی و یا کارکنان ایشان در شرایطی که قصد و هدف اصلی جلوگیری از توسعه خسارت و یا تقلیل خسارتی که تحت پوشش بیمه‌نامه باشد صورت گرفته باشد. دقیقاً شبیه زمانی که بیمه‌گزار اگر شناور خود را بیمه نکرده بود چنین هزینه‌هایی را انجام می‌داد). بیمه‌نامه هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت را فقط زمانی پرداخت می‌کند که به صورت منطقی و معقولانه انجام شده باشد. اگر شرایط بیانگر آن باشد که هزینه‌ها بیش از میزان معقول و منطقی باشد بیمه‌گزار باید آن سهم که از حالت عادی و معمول بیشتر است را خود تقبل کند. در هر رویدادی طبق شرایط بیمه‌نامه میزان تحت پوشش برای هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت، در ارتباط با هر حادثه، از مبلغ بیمه شده شناور، ذکر شده در بیمه‌نامه، تجاوز نخواهد کرد (بند ۱۱-۶).

هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت مشمول مبلغ قابل کسر در بیمه‌نامه (Deductible) می‌باشد (بند ۱۲-۱) - به غیر از مواردی که موضوع مرتبط با خسارت کلی می‌باشد، در جایی که هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت تحت بیمه‌نامه قبول و مورد تأیید باشد، این هزینه‌ها باید با سایر هزینه‌ها (خسارات قابل پرداخت)، جمع شده و مبلغ قابل کسر تعیین شده در بیمه‌نامه از آن کسر شده و مابقی در وجه بیمه‌گزار پرداخت شود. در جایی که خسارت دیگری در ارتباط با حادثه وارده وجود نداشته باشد، مبلغ قابل کسر از هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت کسر

می‌شود. یک استثناء وجود دارد و آن هم زمانی است که هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت در ارتباط با خسارت کلی باشد، که در این مواقع هیچ رقمی از هزینه‌های مذکور کسر نخواهد شد. این مطلب کمی نامأنوس می‌نماید، چرا که در زمانی که هزینه‌ای برای جلوگیری از توسعه خسارت صورت گرفته و نتیجه آن موفقیت‌آمیز بوده و شناور نجات می‌یابد، مبلغ قابل کسر از هزینه‌ها کاسته شده و مابقی در وجه مالک کشتی پرداخت می‌شود و لیکن در شرایط مشابه زمانی که اقدامات موفقیت‌آمیز نبوده و شناور به طور کامل غرق می‌شود، هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت بدون هیچ کاهشی و به طور کامل پرداخت می‌شود!

کم‌بیمه‌شدگی، مسئولیت بیمه‌گر را کاهش می‌دهد (بند ۱۱-۴) - هزینه‌های صحیح متحمل شده بابت جلوگیری از توسعه خسارت (با لحاظ مبلغ قابل کسر، همان‌طور که در بالا اشاره شد)، به طور کامل تا سقف مبلغ بیمه شده شناور قابل پرداخت خواهد بود و این در حالتی است که شناور دارای ارزش بیمه شده‌ای است که کمتر از ارزش بازار آن نباشد. در جایی که بیمه‌نامه حاوی مبلغ مورد بیمه‌ای باشد که کمتر از ارزش بازار شناور باشد، خسارت قابل پرداخت بابت هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت به نسبت کم‌بیمه‌شدگی موجود کاهش خواهد یافت (ماده ۱۰ قانون بیمه در ایران نیز متضمن این مطلب می‌باشد). استثناء، در جایی که شناور دچار خسارت کلی شود و بیمه‌گر از درآمد ناشی از فروش لاشه شناور بهره‌مند می‌شود، هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت در مقابل درآمد ناشی از فروش لاشه قرار گرفته و تنها بخشی از این هزینه‌ها که بیش از درآمد ناشی از فروش لاشه باشد مشمول کاهش به دلیل کم‌بیمه‌شدگی می‌شود. مثال‌های ذیل تشریح‌کننده شرایط ذکر شده در بندهای (۱۱-۴) و (۱۱-۵) می‌باشد. (برای ساده‌تر و شفاف‌تر شدن موضوع از مبلغ قابل کسر (Deductible) صرف‌نظر می‌شود).

مثال (۱)

اطلاعات - شناوری در دو بیمه‌نامه تحت پوشش قرار گرفته است. بیمه‌نامه (الف) مبلغ مورد بیمه ۶ میلیون دلاری را تحت پوشش قرار می‌دهد و بیمه‌نامه (ب)، حاوی ارزش مورد بیمه چهار میلیون دلاری است. هر دو بیمه‌نامه دارای پوشش کامل و شامل شرایط جلوگیری از توسعه خسارت می‌باشند. ارزش بازار شناور ۱۰ میلیون دلار ارزیابی شده و ارزش مورد بیمه در دو بیمه‌نامه جمعاً ۱۰ میلیون دلار است. بیمه‌گزار هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت به میزان ۱۰ هزار دلار اعلام کرده است. پاسخ: بیمه‌نامه (الف) ۶ هزار دلار و بیمه‌نامه (ب) چهار هزار دلار پرداخت می‌کنند.

مثال (۲)

اطلاعات - شناوری در سه بیمه‌نامه تحت پوشش قرار گرفته است. بیمه‌نامه (الف) و (ب) دارای پوشش کامل و شامل شرایط جلوگیری از توسعه خسارت می‌باشند. بیمه‌نامه (ج) به صورت فقط خسارت کلی تهیه شده و فاقد پوشش برای هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت می‌باشد. ارزش بازار شناور ۱۰ میلیون دلار بوده و بیمه‌گذار هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت به میزان ۱۰ هزار دلار اعلام کرده است. مبلغ مورد بیمه در بیمه‌نامه (الف) پنج میلیون دلار، بیمه‌نامه (ب) سه میلیون دلار و بیمه‌نامه (ج) دو میلیون دلار می‌باشد.

پاسخ: بیمه‌نامه (الف) ۵۰۰۰ دلار و بیمه‌نامه (ب) ۳۰۰۰ دلار و بیمه‌نامه (ج) صفر دلار پرداخت می‌کنند. بیمه‌گذار باید سهم ۲۰۰۰ دلاری از هزینه‌ها را خود تقبل کند.

مثال (۳)

اطلاعات - شناور تحت یک بیمه‌نامه و به صورت پوشش کامل شامل شرایط جلوگیری از توسعه خسارت تحت پوشش قرار گرفته است. ارزش بازار شناور ۱۲ میلیون دلار ارزیابی شده است، اما مبلغ مورد بیمه درج شده در بیمه‌نامه ۱۰ میلیون دلار می‌باشد. بیمه‌گذار هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت به میزان ۱۲ هزار دلار اعلام کرده است. پاسخ: بیمه‌نامه به نسبت ۱۰ به ۱۲ پوشش‌دهنده هزینه‌ها می‌باشد $10,000 \times 10/12 = 8,333$ دلار. بیمه‌گذار باید سهم ۲۰۰۰ دلاری از هزینه‌ها را خود تقبل کند (۲-۱۲).

مثال (۴)

اطلاعات - شناور تحت یک بیمه‌نامه و به صورت پوشش کامل شامل شرایط جلوگیری از توسعه

خسارت تحت پوشش قرار گرفته است. ارزش بازار شناور ۱۲ میلیون دلار ارزیابی شده اما مبلغ مورد بیمه درج شده در بیمه‌نامه ۱۰ میلیون دلار می‌باشد. بیمه‌گذار هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت به میزان ۱۲ هزار دلار اعلام کرده است. علی‌رغم اقدامات صورت گرفته توسط بیمه‌گذار شناور دچار خسارت کلی شده است و لاشه شناور دارای ارزش فروش نمی‌باشد.

پاسخ: بیمه‌نامه به نسبت ۱۰ به ۱۲ پوشش‌دهنده هزینه‌ها می‌باشد $10,000 \times 10/12 = 8,333$ دلار. بیمه‌گذار باید سهم ۲۰۰۰ دلاری از هزینه‌ها را خود تقبل کند (۲-۱۲).

نکته: اگر بیمه‌گذار بیمه‌نامه مازاد مسئولیت (در آینده به آن خواهیم پرداخت)، به ارزش دو میلیون دلار داشته باشد، می‌تواند سهم هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت خود را از آن محل جبران کند.

مثال (۵)

اطلاعات - شناور تحت یک بیمه‌نامه و به صورت پوشش کامل شامل شرایط جلوگیری از توسعه خسارت تحت پوشش قرار گرفته است. ارزش بازار شناور ۱۲ میلیون دلار ارزیابی شده است، اما مبلغ مورد بیمه درج شده در بیمه‌نامه ۱۰ میلیون دلار می‌باشد. بیمه‌گذار هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت به میزان ۱۲ هزار دلار اعلام کرده است. علی‌رغم اقدامات صورت گرفته توسط بیمه‌گذار شناور دچار خسارت کلی شده است. بیمه‌گر با استفاده از حق جانشینی خود، لاشه شناور را در اختیار گرفته و آن را به مبلغ ۸۰۰۰ دلار به فروش می‌رساند.

پاسخ:

نکته: اگر بیمه‌گذار بیمه‌نامه مازاد مسئولیت

(در آینده به آن خواهیم پرداخت)، به ارزش دو میلیون دلار داشته باشد، می‌تواند سهم هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت خود را از آن محل جبران کند.

در شماره بعدی به موضوع زیان همگانی و هزینه‌های نجات پرداخته خواهد شد.

هرچند هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت از نظر فنی هزینه‌های خاص است، اما با آن به شکل متفاوتی نسبت به سایر اشکال هزینه‌ها برخورد می‌شود.

بیمه‌گذار	بیمه‌نامه		
		۱۲,۰۰۰ دلار	هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت
	۸,۰۰۰ دلار	۸,۰۰۰ دلار	کسر می‌شود فروش لاشه
۶۶۷ دلار (۲-۱۲)	۳,۳۳۳ دلار (۱۰-۱۲)	۴,۰۰۰ دلار	
	۱۱,۳۳۳ دلار		

الزام کشتی‌ها، نفتکش‌ها و شناورها به تدوین تعهدنامه مالی؛

مسئولیت در برابر قانون حفاظت از دریاها

بیمه‌گذارها، مبلغ بیمه، مدت بیمه، تاریخ و محل انعقاد قرارداد، مبلغ حق بیمه و خطرهای تحت پوشش بیمه‌ها درج شود.

بر این اساس، در تعهدنامه حداقل مشخصات و اقامتگاه ضامن و مضمون‌عنه، مبلغ تعهد، امضاء و مهر ضامن، مدت تعهد، تاریخ و محل ایجاد تعهد، مشخصات کشتی، نفتکش و شناور مطابق گواهی‌نامه ثبت و خطرهای تحت پوشش تعهد درج شود.

گواهی‌نامه‌هایی که در اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی مورد الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران توسط کشورهای متعاقد در چارچوب کنوانسیون‌های مذکور صادر شده و به تشخیص سازمان بنادر و دریانوردی بیانگر رعایت مفاد این آیین‌نامه است، به منزله وجود بیمه‌نامه یا تعهدنامه قابل قبول است.

طبق این مصوبه، دولت، سازمان بنادر و دریانوردی را موظف کرده است از ورود، ترک بندر یا فعالیت کشتی، نفتکش و شناور فاقد بیمه‌نامه، تعهدنامه یا گواهی‌نامه در آب‌های مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان و آب‌های تحت حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و رودخانه‌های قابل کشتیرانی جلوگیری به عمل آورد.

همچنین مالک یا سایر مسئولان کشتی، نفتکش و شناور باید بیمه‌نامه یا تعهدنامه و گواهی‌نامه را در کشتی، نفتکش و شناور نگهداری کنند و در صورت درخواست سازمان بنادر و دریانوردی ارائه کنند.

شامل: تا ۱۰۰ تن ظرفیت ناخالص ۵۰۰ هزار واحد محاسبه، از ۱۰۱ تا ۱۵۰ تن ظرفیت ناخالص یک میلیون واحد محاسبه، از ۱۵۱ تا ۶۰۰ تن ظرفیت ناخالص یک میلیون واحد محاسبه، از ۶۰۰ تا ۵۰۰ هزار واحد محاسبه، از ۵۰۱ تا ۲۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص دو میلیون واحد محاسبه، از ۲۰۰۱ تا ۵۰۰ هزار تن ظرفیت ناخالص سه میلیون واحد محاسبه تهیه کند.

مالک هر کشتی، نفتکش و شناور برای جبران خسارات ناشی از نفت سوخت کشتی، نفتکش و شناور، باید بر مبنای ظرفیت ناخالص کشتی، بیمه‌نامه یا تعهدنامه‌ای تهیه کند که شامل: تا ۲۰ تن ظرفیت ناخالص ۲۰۰۰ واحد محاسبه، بیش از ۲۰ تا ۵۰ تن ظرفیت ناخالص ۱۰ هزار واحد محاسبه، بیش از ۵۰ تا ۱۰۰ تن ظرفیت ناخالص ۲۵ هزار واحد محاسبه، بیش از ۱۰۰ تا ۳۰۰ تن ظرفیت ناخالص ۷۰ هزار واحد محاسبه، بیش از ۳۰۰ تا ۵۰۰ تن ظرفیت ناخالص ۱۶۷ هزار واحد محاسبه، بیش از ۵۰۰ تا ۳۰ هزار تن ظرفیت ناخالص ۱۶۷ هزار واحد محاسبه به اضافه ۱۶۷ واحد محاسبه به ازای هر تن ظرفیت اضافه پس از حداکثر ظرفیت معین شده، بیش از ۳۰ هزار تا ۷۰ هزار تن ظرفیت ناخالص، ۱۲۵ واحد محاسبه به ازای هر تن ظرفیت اضافه به علاوه حداکثر مقدار واحد محاسبه شده، بیش از ۷۰۰۰ تن ظرفیت ناخالص، ۸۳ واحد محاسبه به ازای هر تن ظرفیت اضافه به علاوه حداکثر مقدار واحد محاسبه شده تهیه کند.

همچنین در بیمه‌نامه حداقل باید مشخصات کشتی، نفتکش و شناور مطابق گواهی‌نامه ثبت، مشخصات و اقامت‌گاه مالک یا مالکان و

با موافقت دولت، آیین‌نامه اجرایی ماده ۶ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی ابلاغ شد.

هیئت وزیران بنا به پیشنهاد مشترک وزارتخانه‌های راه و شهرسازی، نفت و جهاد کشاورزی و سازمان حفاظت محیط زیست و به استناد تبصره ماده ۶ قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی - مصوب ۱۳۸۹ - آیین‌نامه اجرایی ماده یاد شده را تصویب کرد.

بر این اساس، هر کشتی، نفتکش و شناور، برای جبران خسارات احتمالی ناشی از آلودگی آب‌های مناطق دریایی جمهوری اسلامی ایران در خلیج فارس و دریای عمان و آب‌های تحت حاکمیت دولت جمهوری اسلامی ایران در دریای خزر و رودخانه‌های قابل کشتیرانی به مواد نفتی، باید بیمه‌نامه یا تعهدنامه معادل ریالی یا ارزی بر مبنای حق برداشت ویژه مطابق تعریف صندوق بین‌المللی پول تهیه کند.

همچنین مالک هر کشتی، نفتکش و شناور که بیش از ۲۰۰۰ تن نفت موضوع کنوانسیون مسئولیت به صورت فله به عنوان محموله حمل می‌کند، باید تا حدود مندرج در کنوانسیون یاد شده، برای پوشش خسارات ناشی از آلودگی نفتی، تخلیه یا نشست نفت یا مواد نفتی یا آب‌توازن کشتی‌ها، نفتکش‌ها و شناورها در آب‌های موضوع قانون، بیمه‌نامه یا تعهدنامه مالی تهیه کند.

بر اساس این مصوبه مالک هر کشتی، نفتکش و شناور که حداکثر تا ۲۰۰۰ تن نفت موضوع کنوانسیون مسئولیت را به صورت فله به عنوان کالا حمل می‌کند، باید بیمه‌نامه یا تعهدنامه مالی را

مذاکره این فضا را ایجاد کنید که براساس خواست مشتری، می‌پذیرید که محصول را سریع‌تر تحویل دهید. بعضی از مذاکره‌کنندگان، اگر احساس کنند که فضای منطقی بر مذاکره حاکم است، ترجیح می‌دهند زمینه‌هایی که امکان اعطای امتیاز در آنها وجود دارد را به صورت متقابل برای یکدیگر مشخص کنند. به عنوان مثال، در صورت شکل‌گیری یک رابطه نزدیک و صمیمی ممکن است یکی از مذاکره‌کنندگان، پیشنهاد خود را به این صورت مطرح کند که: «با توجه به شناختی که از یکدیگر داریم، اگر موافق باشید برای تسریع روند مذاکره، زمینه‌هایی را که می‌توان روی آنها مذاکره کرد برای یکدیگر مشخص کنیم.»

«لازم است در ابتدا تأکید کنم که ما نمی‌توانیم قیمت را کاهش دهیم. البته زمان تحویل، نحوه بسته‌بندی و شرایط گارانتی از نظر ما قابل مذاکره است.» چنین روشی تنها در صورتی مفید است که طرفین براساس سوابق قبلی، از رفتار منطقی یکدیگر مطمئن باشند.

به روند اعطای امتیازات در مذاکره دقت کنید

آنهایی که مشغول مذاکره رقابتی هستند، به تدریج در طول مذاکره، با توجه به ترتیب و حجم امتیازهای ارائه شده، نکات مهمی را کشف می‌کنند. عموماً مذاکره‌کنندگان، مذاکره را با دادن امتیازهای بزرگ شروع می‌کنند و به تدریج، هرچه به نقطه هدف خود نزدیک‌تر می‌شوند، امتیازها را کمتر و کوچک‌تر می‌کنند. اگر با اصرار یا فشار طرف مقابل، از نقطه هدف خود عبور کنند، هم‌زمان با نزدیک شدن به نقطه ترک مذاکره، مقدار امتیازها باز هم کمتر و کمتر می‌شود. پس سعی کنید در مذاکره‌های طولانی، امتیازهایی را که طرف مقابل اعطاء می‌کند، ثبت کرده و به روند کاهشی آنها توجه داشته باشید. اگر امتیازها بسیار کوچک شده یا عملاً تحت هیچ شرایطی امتیاز دیگری اعطاء نمی‌شود، می‌توان حدس زد که طرف مقابل به نزدیکی نقطه ترک مذاکره رسیده است.

در چنین شرایطی، بهترین راه‌حل این است که به سراغ موضوع دیگری در مذاکره رفته و سعی کنید امتیازهای بعدی را در حوزه‌های دیگر کسب کنید. همیشه هنگام تحویل روند امتیاز دادن به طرف مقابل، دقت کنید که برایتان بلوف نزنند. برخی از مذاکره‌کنندگان به سرعت امتیازهایی را که به شما می‌دهند، کم و کمتر می‌کنند تا این حس القاء شود که به موضوع آخر آنها نزدیک شده‌اید. تنها روش فرار از این ترفند، این است که قبل از مذاکره، اطلاعاتی در زمینه موضوع مذاکره و سطح احتمالی هر یک از پارامترها (مقدار قیمت بازار، سطح تخفیف متعارف، زمان تحویل متداول و...) کسب کنید.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد



نحوه امتیاز دادن در مذاکرات؛

عقب‌نشینی از مواضع اولیه

تلقی خواهند کرد. همان گونه که بحث شد، این سرمایه‌های نامشهود یعنی شهرت و اعتبار، در برخی مذاکره‌ها شکلی جدی‌تر به خود می‌گیرند. خصوصاً زمانی که مذاکره به صورت «فرد در مقابل فرد» نبوده و مذاکره‌کننده با هیئت همراه خود بر سر میز مذاکره حضور می‌یابد؛ بنابراین حتماً قبل از مذاکره، لیستی از امتیازاتی که حاضرید به طرف مقابل اعطاء کنید و نیز لیستی از امتیازهایی که طرف مقابل می‌تواند به شما اعطاء کند، تهیه کنید. مثلاً فرض کنید قرار است یک مشتری با شما جلسه‌ای داشته باشد و حدس می‌زنید که تخفیفی درخواست خواهد کرد. بهتر است قبل از جلسه با خود فکر کنید که در ازای اعطای تخفیف، چه امتیازی می‌توانید از او بگیرید. اعطای امتیاز بدون اینکه امتیاز متقابلی کسب شود، شما را مذاکره‌کننده ضعیفی نشان خواهد داد. گاه ممکن است در شرایطی باشید که امکان انعطاف‌پذیری زیادی در زمینه موضوع مذاکره برایتان وجود ندارد. در این شرایط حتماً سعی کنید موضوع دیگری بیابید که بتواند فضای لازم برای مذاکره بین شما و مخاطبتان را ایجاد کند. این وظیفه شماست که فضایی ایجاد کنید که در آن مسیری برای نزدیک‌تر شدن شما و طرف مقابل فراهم شود. فرض کنید به عنوان نماینده شرکت، برای فروش محصولی به جلسه مذاکره رفته‌اید و به شما اختیار اعطای تخفیف بیش از پنج درصد داده نشده است. در این شرایط، حتماً قبل از شروع مذاکره، مواردی پیدا کنید که بتوانید روی آنها امتیاز دهید. مثلاً می‌توانید گارانتی ۲۴ ماهه محصول را در ابتدا ۱۲ ماه اعلام کنید و وقتی مشتری بر سر قیمت مذاکره می‌کند، بگویید در زمینه قیمت امکان اعطای تخفیف بیشتر وجود ندارد، اما شاید بتوانیم گارانتی بیشتری برای این محصول در نظر بگیریم. یا اگر محصول مورد بحث، یک محصول با تولید سفارشی است، ممکن است در ابتدا زمان طولانی‌تری برای تحویل پیشنهاد دهید و در طول

برای جلو رفتن مذاکره، هر یک از طرفین به تدریج در عقب‌نشینی از مواضع اولیه خود، امتیازهایی را به طرف مقابل خود اعطاء می‌کنند. اعطای امتیازها، در واقع شروع یک بده‌بستان است. هر طرف مذاکره پس از اعطای یک امتیاز، انتظار دارد طرف مقابل هم امتیازی مشابه و با اهمیتی یکسان اعطاء کند.

اما به یاد داشته باشید که امتیاز دادن و امتیاز گرفتن، صرفاً محدود به تبادل خواسته‌های مشهود نیست. سرمایه‌های نامشهود زیادی در فرآیند مذاکره مبادله می‌شوند که از جمله آنها می‌توان شهرت، احترام و اعتبار را نام برد. زمانی که شما به طرف مقابل امتیازی می‌دهید، پذیرفته‌اید که او برای شما یک طرف ارزشمند است و علاقه‌مند هستید با او به توافق برسید. در زمان تصمیم‌گیری در مورد اعطای امتیاز این نکته را در ذهن داشته باشید. ممکن است شما برنده یک مذاکره باشید، اما ترجیح دهید به طرف مقابل امتیازاتی هر چند کوچک اعطاء کنید تا مطمئن باشید او دست خالی به خانه یا سازمان خود بازمی‌گردد. ممکن است ترجیح دهید امتیازاتی را به طرف مقابل بدهید، فقط از این جهت که او نیز طعم برنده بودن را بچشد و پیش خود از باختن در مذاکره احساس شرم نکند.

سعی کنید هیچ وقت در گرماگرم مذاکره، طرف مقابل را - هر چند ضعیف - به صورت کامل خلع سلاح نکنید.

علاوه بر برنامه‌ریزی برای اعطای امتیازات با هدف حفظ شأن و غرور طرف مقابل، به گونه‌ای برنامه‌ریزی کنید که غرور و شهرت خودتان هم حفظ شود. به عنوان مثال، اگر امتیازی اعطاء کنید و طرف مقابل، هیچ امتیازی به شما اعطاء نکند یا امتیاز بسیار کوچکی اعطاء کند، شما بخشی از اعتبار خود را از دست خواهید داد و احتمالاً دیگران - بالاخص گروهی که شما نماینده آنها محسوب می‌شوید - شما را مذاکره‌کننده ضعیفی

چگونه در کسب و کار بی پروا باشید؛ شناسایی خط قرمزها

آیا روش شما مؤثر است یا خیر. طی یک مدت زمان مشخص - چند هفته یا یک ماه - قبل از ورود به بحث یا جلسه از خودتان بپرسید «من از این موقعیت چه می‌خواهم؟» بعد از آن نتایج را بررسی کنید «آیا آنچه را می‌خواستم به دست آوردم؟» این کار باعث می‌شود بتوانید برای موفقیت خود سابقه ایجاد کنید و نشان می‌دهد که آیا نیاز به تغییر روش وجود دارد یا خیر. البته در واقعیت، درجه‌بندی رفتار خود مشکل است. ایمن می‌گوید «ارتباط میان آنچه ما فکر می‌کنیم که انجام می‌دهیم و آنچه دیگران آن را می‌بینند بسیار ضعیف است. اغلب اگر هم ارتباطی وجود داشته باشد، تصادفی است.» به همین خاطر، دریافت بازخورد از همکاران معتمد یا انجام ارزیابی ۳۶۰ درجه می‌تواند، کمک کند.

اهداف را مشخص کنید و به آنها پای‌بند باشید

اگر در ارزیابی خود متوجه شدید در موقعیتی که نباید عقب‌نشینی کنید این کار را انجام می‌دهید، از خودتان بپرسید از گفتن چه موضوعی امتناع می‌کنید و چرا سکوت کرده‌اید. دفعه بعد که موقعیت مشابهی برایتان پیش می‌آید، آنچه می‌خواهید بگویید و چگونگی بیان آن را از قبل تمرین کنید. ایمن و زاندر هر دو پیشنهاد می‌کنند که خود را با ایجاد یک هدف رفتاری طی زمان مشخص به چالش بگیرید. به عنوان مثال به خود یک هفته وقت بدهید تا سه گفت‌وگوی مشکل را با همکاران خود شروع کنید. یا به خود بگویید طی

خود تغییری ایجاد کنید، محتوای کاری که انجام می‌دهید را درک کنید. آیا فرهنگ (از لحاظ ملی، منطقه‌ای یا سازمانی) واقعا برای اعمال قدرت ارزش قائل است؟ یا در محیطی کار می‌کنید که دنبال کردن یک روش پذیرنده و بی‌سروصدا، بیشتر محترم شمرده می‌شود؟ اینکه بی‌پروایی شما محترم شمرده شود به جنسیت شما نیز بستگی دارد. آویوا ویتنبرگ کاکس، به عنوان مدیرعامل شرکت فرست که یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌ها در زمینه مشاوره جنسیت در جهان است هشدار می‌دهد زنانی که خواسته‌های خود را بیان می‌کنند اغلب به عنوان «پررو و خشن» توصیف می‌شوند. ایمن نیز در موافقت می‌گوید: «دامنه آزادی عمل برای زنان در مواردی که بتوانند از سرزنش فرار کنند، کوچک‌تر است». بنابراین، قبل از آنکه رفتار خود را تغییر دهید به پیامدهای آن فکر کنید.

سطح بی‌پروایی خود را ارزیابی کنید
این کار را می‌توانید هم با ارزیابی رفتار خودتان انجام دهید و هم از دیگران بخواهید به شما بگویند. زاندر پیشنهاد می‌کند از خودتان بپرسید: «آیا تمایل دارید درباره آنچه می‌خواهید با دیگران صحبت کنید؟» پاسخ بیشتر افراد به این سؤال با چند شرط همراه است که نشان‌دهنده نیاز آنها به غلبه بر ترس و بیان نظراتشان در موارد بیشتری است.

ایمن همچنین پیشنهاد می‌کند که یک «فهرست موفقیت» برای خود تهیه کنید تا متوجه شوید که

عقل سلیم می‌گوید که انسان‌های جسور رشد می‌کنند. آنها نظر خود را به دیگران می‌گویند، منابعی که نیاز دارند عنوان می‌کنند، همواره پیشرفت طلب می‌کنند و جواب نه را نمی‌پذیرند. پس افرادی که جسارت ندارند چه کاری باید انجام دهند، اگر فرهنگ شرکتشان تنها برای افراد بی‌پروا ارزش قائل است؟ اگر شما فردی خجالتی یا گوشه‌گیر هستید، نگران نباشید. می‌توانید آنچه را به آن نیاز دارید بخواهید و آن را دریافت کنید و همچنان خود واقعی‌تان را حفظ کنید.

افراد خبره چه می‌گویند

مدیران برای آنکه تأثیرگذار باشند به درجه‌ای از اعتماد به نفس نیاز دارند. لارن زاندر به عنوان یکی از مؤسسان و رئیس گروه هاندل که یک شرکت مشاوره مدیریت در نیویورک است می‌گوید: «آنچه یک رهبر ایده‌آل را می‌سازد عبارت است از میزان کنترل شده بی‌پروایی، احترام به دیگران و هوش». با این وجود، داشتن تعادل لازم است. دانیل ایمن به عنوان استاد مدیریت دانشگاه بازرگانی کلمبیا و نویسنده «هدایت به منظور رشد» می‌گوید: خبر خوب این است که «خجالتی بودن همیشگی نیست، جسور بودن می‌تواند آموخته شود.» مهم درک محتوا، ارزیابی رفتار خود و سپس ایجاد اصلاح مناسب است.

درک محتوا

بی‌پروایی به صورت عام به عنوان یک ویژگی مثبت شناخته نمی‌شود. قبل از آنکه در رفتار

دو هفته آینده هرگاه در موقعیت یک گفت‌وگوی گروهی قرار گرفتید، در همان دو دقیقه اول صحبت کنید. ایمل می‌گوید: «تغییرات تدریجی متمرکز باعث ایجاد تغییرات واقعی می‌شوند.» اگر موفق شدید، هدف دیگری ایجاد کنید و به آن پای‌بند باشید. اگر نتوانستید، خودتان را اذیت نکنید. هدف دیگری را امتحان کنید. او می‌گوید: «این بار روش خود را با چاشنی بازیگوشی پیاده کنید.»

ارتباط ایجاد کنید

بیشتر اوقات، افراد به این علت عقب‌نشینی می‌کنند که یا در یک موقعیت احساس ناراحتی می‌کنند، یا افراد دیگر را نمی‌شناسند یا از اینکه دیگران چه فکر خواهند کرد واهمه دارند. ایمل می‌گوید «تجربه من در ارتباط با افراد کم‌حرف و خجالتی نشان می‌دهد که موضوع رابطه برای آنها مهم است.» به همین خاطر، می‌توانید با افراد در خارج از محیط کار بیشتر آشنا شوید. ایمل پیشنهاد می‌کند «با همکارانی که فقط گاهی آنها را می‌بینید ارتباط ایجاد کنید. با همکاران خود طوری ارتباط برقرار کنید که موانع از میان برداشته شود. اگر در ایجاد ارتباط راحت باشید، بهتر می‌توانید ارتباط برقرار کنید.»

با خود صادق باشید

تغییر روش رفتاری به شیوه جسورانه‌تر می‌تواند در انسان احساس نامعتبر بودن ایجاد کند؛ اما الزاماً می‌تواند این گونه نباشد. شما شخصیت خود را تغییر نمی‌دهید؛ بلکه کاملاً تئماً انتخاب می‌کنید که چگونه رفتار کنید. ایمل می‌گوید: «این احساس را نداشته باشید که برای اثبات بی‌پروایی خود لازم است روابط میان‌فردی سردی ایجاد کنید. در عین حال که عملی کردن خواسته‌های خود را طلب می‌کنید، با دیگران دوستانه و یکدل رفتار کنید.» به جای آنکه از دیگران تقلید کنید، روش خودتان را پیدا کنید. این امر به خصوص در مورد زنان صادق است. کاکس می‌گوید: «زنان باید آگاه باشند که تلاش برای هر چه بیشتر شبیه مردان شدن نمی‌تواند فرآیند ادامه‌داری باشد.» همچنین لازم نیست هر روز در همه زمینه‌ها بی‌پروا تر شوید. ایمل می‌گوید: «می‌توانید جنبه رقابتی شخصیت خود را در زمان لزوم نشان دهید و هرگاه لازم است، به وضعیت قبلی خود برگردید و فردی سازگار و خوش‌مشرب باشید.»

خط قرمزها را تشخیص دهید

بسیار دقت کنید که در تلاش خود، تبدیل به یک فرد قلدر یا یک انسان مزاحم نشوید. زاندر هشدار می‌دهد که بی‌پروا بودن بیش از حد، اغلب به عنوان خودمحوری یا خودخواهی تفسیر می‌شود. به تأثیری که بر دیگران می‌گذارید دقت کنید. ایمل می‌گوید: «هزینه‌های بیش از حد جسور بودن فوراً بر ما آشکار نمی‌شوند. اگر بر سر یکی از زیردستان خود داد بزنید، او ممکن

است آنچه خواسته‌اید را انجام بدهد؛ اما ممکن است به خانه برود و برای کار جدید رزومه خود را به روز کند.» مطمئن شوید که تلاش شما برای اعمال فشار بیشتر برنامه‌ریزی شده و هدفمند باشد. زاندر می‌گوید: «بی‌پروایی زمانی بیشترین مطلوبیت را دارد که در خدمت تیم قرار گیرد.» اصولی که باید به خاطر داشت:

- سطح بی‌پروایی خود را اندازه‌گیری کنید و از دیگران بخواهید بازخور بدهند.
- برای ایجاد تغییرات کوچک در رفتار خود اهداف واقع‌بینانه ایجاد کنید و به آنها پای‌بند باشید.
- با همکاران خود در خارج از محیط کار ارتباط ایجاد کنید تا برای صحبت کردن راحت‌تر باشید.
- فکر نکنید که بی‌پروایی و جسوری همیشه کار خوبی است - زمینه کار و جنسیت شما هر دو مهم هستند.
- سعی نکنید رفتار دیگران را تقلید کنید - می‌توانید در عین حال که با خود صادق هستید در خود تغییر ایجاد کنید.
- زیاده‌روی نکنید و خشن نباشید - بی‌پروایی متعادل همراه با ملاحظه دیگران داشته باشید.

* مورد کاوی شماره ۱

قول دادن و عمل به آن

کتی تورپی فیلمساز و فیلمنامه‌نویس است. در حرفه او مدیران جسور و افراد مصمم وجود دارند. کتی موفق بود. چندین فیلم و سریال تلویزیونی تهیه کرد، اما اغلب در جلسات عقب می‌نشست و به ندرت آنچه را در ذهن داشت بیان می‌کرد. در عوض، او آن چیزی را می‌گفت که فکر می‌کرد دیگران مایلند بشنوند. او می‌گوید: «من می‌خواستم دیگران راضی باشند. نمی‌خواستم کسی را آزار دهم یا احساسات کسی را جریحه‌دار کنم.» وقتی کتی کاری را نزد تهیه‌کنندگان می‌برد، آنها اغلب او را منصرف می‌کردند. او می‌گوید: «من کار می‌گرفتم اما نه آن کاری که لایقش بودم.» او هیچکس به جز خودش را سرزنش نمی‌کند. کتی می‌گوید: «هر مبلغی را که آنها پیشنهاد می‌کردند من قبول می‌کردم چون می‌ترسیدم مبلغ مدنظر خود را بگویم.» او می‌ترسید پروژه شکست بخورد یا آنها کارگردان دیگری پیدا کنند. کم‌کم این مسئله برای کتی روشن شد که این وضعیت جلوی موفقیت حرفه‌ای او را می‌گیرد. او برای ایجاد تغییر به خودش قول داد: اگر موقعیتی را بدون اینکه بگوید چه می‌خواهد ترک کرد، باید آن را ظرف ۲۴ ساعت جبران کند. این کار مؤثر افتاد. بعد از آنکه بسیاری از مسائل را برای خود حل‌الحی کرد به این نتیجه رسید که بهتر است از همان ابتدا بی‌پروا باشد. او می‌گوید: «در زندگی وقتی آنچه را فکر و احساس می‌کنید بیان می‌کنید، نسبت به زمانی که همه چیز را در خود می‌ریزید احساس آزادی بسیار بیشتری خواهید داشت.» این مسئله، تأثیر

مثبتی در موفقیت حرفه‌ای کتی داشت. او می‌گوید: «افراد اکنون به من احترام می‌گذارند. توانایی‌های من تغییری نکرده است اما اکنون بیشتر اعتماد به نفس دارم. حالا دیگران می‌دانند که من کاری را قبول نمی‌کنم مگر آنکه قلبم آن را بپذیرد و دستمزد خوبی دریافت کنم.» اگر تهیه‌کنندگان از او بخواهند قیمت کمتری پیشنهاد دهد، او در مقابل این درخواست می‌ایستد و می‌گوید «من بهترین کار را برای شما انجام می‌دهم و شما باید قیمتی را که من خواسته‌ام بپردازید.»

* مورد کاوی شماره ۲

خود را در موقعیت قرار دادن

جیگار پارینخ به عنوان وکیل در اداره حقوقی نیویورک کار می‌کرد، اما از شغلش متنفر بود و به همین خاطر، یک مشاور شخصی استخدام کرد تا به او در یافتن یک حرفه جدید کمک کند.

اما او خیلی زود دریافت که مشکل در زمینه کاری او نیست، بلکه از سازمانی است که در آن کار می‌کند. مشاور از او خواست شبکه خود را تشکیل دهد و به اندازه کافی مشتری جذب کند تا بتواند دفتر حقوقی خود را تأسیس کند. اما جیگار خجالتی بود و از صحبت با افرادی که نمی‌شناخت احساس ناراحتی می‌کرد. او می‌گوید: «من شخصی بودم که همیشه عقب‌نشینی می‌کردم.»

بنابراین، جیگار از کاری کوچک شروع کرد. او تصمیم گرفت درباره ایجاد مؤسسه حقوقی خود روزانه با یک یا دو نفر صحبت کند. این کار از آنچه فکر می‌کرد سخت‌تر بود. او می‌گوید: «نمی‌خواستم کارفرمای فعلی‌ام از این موضوع بویی ببرد؛ بنابراین باید بسیار محتاط عمل می‌کردم.» او همچنان به گسترش شبکه خود ادامه می‌داد اما میل داشت به تعهدات سازمانی‌اش نیز پای‌بند باشد؛ بنابراین گسترش شبکه خود را به خارج از سازمان بسط داد. او در مترو و رستوران با افراد صحبت می‌کرد. او می‌گوید «یک بار با دکترای صحبت کردم که خود یک کارآفرین بود و او توصیه‌های بسیار با ارزشی به من ارائه داد. من گفت‌وگوهای جالبی با افراد داشتم.»

همه این مسائل، به او اعتمادبه‌نفس کافی را برای ترک شرکت داد. او می‌گوید «اگر بی‌پروا نباشید، ناچارید از همه چیز راضی باشید و طاقت من برای تحمل مکان‌هایی که در آن خوشحال نبودم بسیار زیاد بود.» اکنون او احساس می‌کند انسان متفاوتی شده است و می‌گوید: «اکنون هر کسی که مرا می‌شناسد، تعجب می‌کند که من زمانی خجالتی بودهام. اما این کار همیشه آسان نیست. من هنوز باید مرتباً به خود گوشزد کنم که آنچه را می‌خواهم به دست خواهم آورد.»

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

مرگ‌بارترین جزایر دنیا کجاست؟

جزیره‌ها معمولاً نقاط اسرارآمیزی به شمار می‌روند مخصوصاً اگر به جزیره‌های مرگ‌بار هم مشهور باشند. با هم نگاهی به مرگ‌بارترین جزایر دنیا داریم.

جزیره مارهای بوستون

«جزیره مارهای بوستون» دقیقاً وسط لانگرگاه بوستون قرار دارد. بلندترین نقطه این جزیره که ۱۲ هزار مترمربع مساحت دارد فقط سه متر از سطح دریا بلندتر است. این جزیره جزو مناطق بازیافت شده ملی به شمار می‌رود و خالی از سکنه است. از آنجا که هیچ انسانی به جزیره پا نمی‌گذارد، خاک جزیره تبدیل به محل مناسبی برای لانه‌گذاری و تخم‌گذاری پرندهای مهاجر و مارها شده است و زیاد بودن تعداد مارهای این جزیره باعث شده است که کمتر انسانی به آنجا پا بگذارد.

شهر بزرگ

«گولم گراد» در زبان مقدونیایی به معنی «شهر بزرگ» است؛ اما این شهر بزرگ، جزیره‌ای بیش نیست که در دریاچه پرسیا و در مرز مشترک آلبانی، یونان و مقدونیه قرار دارد. این جزیره برخلاف نامش، ۲۰ هکتار بیشتر مساحت ندارد و مردم بومی روستایی در آن زندگی می‌کنند. علاوه بر روستاییان در شهر بزرگ مارهای سمی بسیاری نیز ساکن هستند. اگرچه مارهای سمی در جزیره پوسه می‌زنند، اما این جزیره از سال ۲۰۰۸ محل رفت‌وآمد و اقامت توریست‌های ماجراجویی شده

است که برای تجربه زندگی در کنار مارهای سمی به آنجا سفر می‌کنند.

جزیره افعی‌های کشنده

جزیره «شیداو» کمی دورتر از شبه‌جزیره «لیاوانگ» در نزدیکی شهر دالیان چین محل زندگی یکی از خطرناک‌ترین گونه مارهای جهان یعنی افعی است. مرغ‌های دریایی، خوراک همیشگی افعی‌های جزیره شیداو است و برای همین سم این مارها نسبت به افعی دیگر قدرت تأثیرگذاری بیشتری دارد.

مارهای این جزیره معمولاً روی درخت‌ها دیده می‌شوند. این خزندگان خود را میان شاخ و برگ درختان پنهان می‌کنند تا در صورت لزوم بتوانند مرغ دریایی را شکار کنند. از زمانی که افعی‌ها در جزیره ساکن شدند گردشگران از ترس جانشان کمتر به جزیره شیداو سفر می‌کنند.

اوستریو زمینی

در دریای سیاه و دورتر از سواحل رومانی و اوکراین جزیره کوچکی پوشیده از سنگ‌های آتشفشانی وجود دارد که به آن «اوستریو زمینی» یا «جزیره مارها» می‌گویند. این جزیره ۱۷ کیلومتر مربعی در حقیقت روستایی به نام بیل است که ۱۰۰ نفر جمعیت دارد و با وجود اینکه آب خوراکی در این جزیره یافت نمی‌شود اما روستاییان زندگی در این جزیره را به هر جای دیگر ترجیح می‌دهند. جزیره

مارها آنقدر مشهور است که حتی یونانی‌های باستان هم آن را می‌شناختند و در ۲۰۰ سال گذشته کشورهایی مانند روسیه، رومانی و اوکراین بر سر مالکیت آن نزاع داشتند تا اینکه سال ۲۰۰۹ مالکیت آن به اوکراین داده شد. در جزیره مارها همان‌طور که از نامش پیداست انواع و اقسام مارها زندگی می‌کنند. مارهای این جزیره هم سمی و هم غیرسمی هستند و تنها ویژگی‌ای که باعث شده است اوستریو زمینی مشهور شود وجود همین مارهای خوش خط و خال در جزیره است.

جزیره‌ای برای مارهای آبی

پارک «پالواتیگا» در سواحل ایالت صباح مالزی، از سه جزیره تشکیل شده است. بزرگ‌ترین این جزیره‌ها، «پالواتیگا» و کوچک‌ترین آنها «پالواتاکالامونیان دامیت» یا «جزیره مارن» نام دارد، جایی که مارهای سمی دریایی در آنجا زندگی می‌کنند.

البته مارهای سمی این جزیره به انسان‌ها حمله نمی‌کنند و فقط در مواقع احساس خطر و اگر یک نفر اشتباهی پایش را روی آنها بگذارد مطمئناً دچار گزیدگی توسط این مارهای آبی خواهد شد؛ اما باید توجه داشت که مارهای جزیره پالواتا بسیار خطرناک هستند و سم آنها سه تا چهار برابر کشنده‌تر از سم مارهای کبراست.

منبع: سایت خبری تابناک



پادشاهی با یک چشم و یک پا



پادشاه به تمام نقاشان قلمرو خود دستور داد تا یک پرتره زیبا از او نقاشی کنند. اما هیچکدام نتوانستند؛ آنان چگونه می‌توانستند با وجود نقص در یک چشم و یک پای پادشاه، نقاشی زیبایی از او بکشند؟

سرانجام یکی از نقاشان گفت که می‌تواند این کار را انجام دهد و یک تصویر کلاسیک از پادشاه نقاشی کرد. نقاشی او فوق‌العاده بود و همه را غافلگیر کرد. او شاه را در حالتی نقاشی کرد که یک شکار را مورد هدف قرار داده بود؛ نشانه‌گیری با یک چشم بسته و یک پای خم شده.

چرا ما نتوانیم از دیگران چنین تصاویری نقاشی کنیم؛ پنهان کردن نقاط ضعف و برجسته ساختن نقاط قوت آنان.

شما کارمندان خود را چگونه نقاشی می‌کنید؟



واژگان مصوب بخش حمل و نقل دریایی

I

ice anchor	لنگر یخ گیر
ice breaker	یخ شکن
IMDG code	آیین نامه کالای خطرناک
in ballast	باترازه
inside cabin	اتاقک بدون پنجره
intermodal bill of lading → combined bill of lading	
international safety management code	آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی
international ship and port facility code	آیین نامه بین المللی امنیت کشتی ها و تسهیلات بندری
international ship security certificate	گواهی نامه بین المللی امنیت کشتی
ISM code	آیین نامه بما
ISPS code	آیین نامه باکوب
ISSC	گبک

J

joint owner	شریک کشتی
joint owners → joint owner	

K

kick ahead	تکان به جلو
kick astern	تکان به عقب

L

landing order → delivery order	
LASH	ساب
LASH ship → lighter aboard ship	
LCL	بام
lead → grow	
leave	مرخصی
lee	بادپناه
lee anchor	لنگر بادپناه
lee gauge	بودگاه بادپناه
lee helm	سکان به بادپناه
lee shore	ساحل بادپناه
lee side	طرف بادپناه
lee tide	کشد بادپناه
leeward → lee side	
leeward tide → lee tide	
leeway	پناه روی
less than container load	بار گنج مشترک
let go anchor	لنگر به آب



liberty → shore leave	
lift crane	جرثقیل قلاب‌دار
lift-on lift-off → lo-lo	
lift truck satellite	افرازه‌یار
lightboat	قایق نورانی
lighter	سبک‌ساز
lighter aboard ship	سبک‌ساز بر
lighterage ¹	سبک‌سازی
lighterage ²	هزینه سبک‌سازی
lighthouse	فانوس دریایی
lightship	کشتی نورانی
light vessel/lightvessel	شناور نورانی
list	کژمان
loading	بارگیری
loading agent	نماینده بارگیری
loading berth	پهلگاه بارگیری
loading broker	واسطه بارگیری
loading in turn	بارگیری به نوبت
loading mark	علامت خط شاهین
loading spot	محل بارگیری
loading turn	نوبت بارگیری
loading warranties	محدودیت حمل
loadline disc → loading mark	
loadline mark → loading mark	
log grab	الوارگیر
log grapple → grapple	
loll	لمبیدگی
lo-lo	لو-لو
long blast → prolonged blast	
long leave	مرخصی طولانی‌مدت
long stay	ماند بلند
look-out ¹ /lookout → look-out man	
look-out ²	دیده‌بانی
look-out man/lookout man	دیده‌بان
look-outs → look-out ²	
lump sum → lump sum freight	
lump sum freight	کرایه سرجمع

بگذارید تا قوام بیاید!

در آشپزی اصطلاحی است که می‌گویند: «بگذارید تا قوام بیاد»

اصطلاح «قوام آمدن» به معنی سفت شدن و جا افتادن غذاست.

اما حکایت آن جالب است:

یک روز به قوام السلطنه گزارش می‌دهند که ماست گران شده است، بازاری‌ها ماست را می‌دهند کیلویی یک ریال!

قوام اعلام می‌کند: ماست کیلویی ۱۰ شاهی؛ هر کسی بیشتر بفروشد جریمه می‌شود!

چند روز بعد به قوام گزارش می‌دهند که بازاری‌ها در ماست آب می‌ریزند، ماستی آبکی درست کرده‌اند، اسمش را هم گذاشته‌اند «ماست قوام»، می‌فروشند کیلویی ۱۰ شاهی!! اما یک ماست سفت و خوب دارند، آن را می‌دهند کیلویی یک ریال! قوام با لباس مبدل می‌رود به بازار، به لبنیاتی می‌گوید: ۱۰ کیلو ماست بده؟

فروشنده می‌گوید: ماست خوب بدم یا ماست قوام؟ قوام السلطنه می‌گوید: ماست قوام بده!

او هم ۱۰ کیلو ماست به او می‌دهد، قوام به ۱۰ مغازه بزرگ دیگر تهران هم سر می‌زند و همین کار را تکرار می‌کند.

بعد دستور می‌دهد در ۱۰ میدان بزرگ شهر فلک درست کنند و از ساعت هشت صبح سر هر میدان یکی از فروشنده‌ها را به فلک می‌بندد.

به گزمه‌ها دستور می‌دهد پاچه شلوار فروشنده‌ها را محکم با کش ببندند، بعد ماست را از بالا می‌ریزند داخل شلوار آنها، از بالا هم شلوارهایشان را با بند محکم می‌بندند، بعد هم به جارچی می‌گویند: به همه فروشنده‌ها بگویید ساعت ۶ عصر بیایند تا ماست قوام را نشانشان بدهم!! ساعت ۶ بعد از ظهر آب ماست‌ها از شلوار رد شده بود و یک ماست سفت و چکیده، توی شلوارها باقی مانده بود.

قوام می‌گوید: این ماست قوامه!! کیلویی ۱۰ شاهی؛ بعد هم بدن نیمه‌جان فروشنده‌ها را می‌کشد پایین! از آن روز اصطلاح «قوام آمدن» در آشپزی رایج شده و وقتی می‌خواهند بگویند که بگذارید تا آب غذا گرفته شود؛ می‌گویند: «بگذارید تا قوام بیاد»!



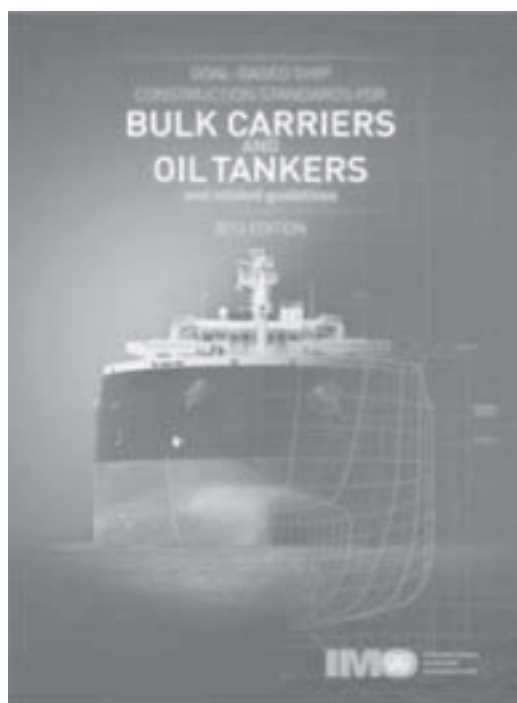
استانداردهای ساخت کشتی

Ship Construction Standards

Publisher: IMO

Publication date: 15th July, 2013

معرفی کتاب



این کتاب موارد زیر را پوشش می‌دهد:

- استانداردهای بین‌المللی هدف‌محور ساخت کشتی‌های فله‌بر و نفتکش‌ها (قطعنامه MSC.287(87))

- اصلاحات مربوطه کنوانسیون سولاس (MSC.290(87)) که به موجب آنها استاندارد فوق الزام‌آور می‌شود

- راهنمای تصدیق انطباق با استانداردهای هدف‌محور ساخت کشتی‌های فله‌بر و نفتکش‌ها (MSC.296(87))

- راهنما در مورد اطلاعاتی که باید در پرونده ساخت کشتی گنجانده شود (MSC.1/Circ. (1343))

- راهنمای کلی جهت تدوین استانداردهای هدف‌محور IMO (MSC.1/Circ. (1394))

قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

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

نشریه "بهنگام" ضمن استقبال از تعامل سازنده با اساتید و متخصصان خبره و دانشجویان علوم و فنون دریایی و استفاده از دانش و تجارب ایشان و نیز در جهت ارتقاء سطح ایمنی دریایی و اعتلای فرهنگ دریایی، آمادگی خود را برای چاپ و نشر مقالات شما عزیزان در زمینه‌های ذیل اعلام می‌کند:

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

خواهشمند است مقالات خود را به همراه مشخصات کامل نویسنده (نویسندگان) بر روی CD و به صورت فایل WORD 2003 به آدرس فصلنامه و یا به صورت فایل الکترونیکی به آدرس update@asiaclass.org ارسال فرمایید.

پیشاپیش از بذل توجه کلیه محققان و پژوهشگران دریایی کمال تشکر را داریم.

باسپاس
سردبیر فصلنامه "بهنگام"

فرم اشتراک

فصلنامه علمی - تخصصی "بهنگام"

سازمان درخواست‌کننده:

نام و نام خانوادگی: شغل:

نوع درخواست:

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

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

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

نشانی:

کدپستی: تلفن: صندوق پستی:

خواهشمند است هزینه‌های مربوطه را به حساب بانکی شماره ۰۱۰۶۸۲۸۲۸۲۰۰۲ نشریه "بهنگام" قابل پرداخت در کلیه شعب بانک ملی واریز کرده و رسید آن را به همراه فرم تکمیل شده به نشانی فصلنامه "بهنگام" قسمت مشترکین ارسال کنید.

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

نشانی دفتر فصلنامه: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم، پلاک ۳۱
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵ فاکس: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸ کدپستی: ۱۴۳۹۶ - ۳۴۵۶۱
پست الکترونیک: update@asiaclass.org

تعرفه چاپ آگهی در فصلنامه "به‌هنگام"

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

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

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



قرارداد چاپ آگهی

قرارداد زیر فی‌مابین ----- به نشانی: -----
و به شماره تماس ----- که "کارفرما" نامیده می‌شود از یک طرف و فصلنامه "به‌هنگام" به نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم، پلاک ۳۱، کدپستی ۳۴۵۶۱ - ۱۴۳۹۶ و شماره تماس ۰۲۱ - ۸۴۳۹۷۰۵ که "پیمانکار" خوانده می‌شود از طرف دیگر، به شرح ذیل منعقد شد.
• چاپ ----- نوبت آگهی شرکت، با کیفیت سیاه و سفید ☐ رنگی ☐ و در اندازه ----- صفحه.
• محل درج آگهی ----- تعیین شد.
• آگهی در شماره ----- فصلنامه "به‌هنگام" منتشر خواهد شد و هزینه آن به مبلغ: ----- طی چک/فیش بانکی به شماره ----- به حساب بانکی شماره ۰۱۰۶۸۲۸۲۸۲۰۰۲ نشریه "به‌هنگام" نزد بانک ملی پرداخت شد.

امضاء کارفرما -----

امضاء پیمانکار -----

تعهدات پیمانکار

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

وضعیت بحرانی اقیانوس‌ها

کاهش اکسیژن اقیانوس‌ها به دنبال تغییرات جوی و همچنین افزایش نیتروژن موجود در آب ضمن تلفیق با سایر آلودگی‌های شیمیایی همراه با افزایش صید بی‌رویه، توانایی اقیانوس‌ها را در مقابله با پدیده معروف "اختلالات کربنی" کاهش می‌دهد. این به این معناست که نقش اقیانوس‌ها به عنوان "سپر زمین" به شدت در خطر است.

نتایج این یافته‌ها در بولتن ویژه آلودگی دریایی (Marine Pollution Bulletin) منتشر شده است.

این تحقیق بخشی از ارزیابی‌های مداومی است که از سوی "برنامه بین‌المللی بررسی وضعیت اقیانوس‌ها" انجام می‌شود.

این نمایندگان در آخرین ارزیابی خود از وضعیت سلامت اقیانوس‌ها مواردی از جمله اکسیژن‌زدایی، اسیدی شدن، گرم شدن و اثر سه‌گانه مرگ‌آور عوامل تنش‌زای فوق و همچنین ادامه صید بی‌رویه را بزرگ‌ترین عامل نگرانی عنوان کردند.

یک هیئت بین‌المللی از نمایندگان و محققان علوم دریایی شامل کارشناسان اتحادیه جهانی حفاظت از طبیعت (IUCN) برای یافتن یک راه‌حل سریع با هدف مقابله با روند نابودی اقیانوس‌ها درخواستی منتشر کرده‌اند. به گزارش مانا: این هیئت کارشناسی اعلام کردند که براساس یافته‌های علمی، تأثیر تغییرات در اقیانوس‌های کره زمین بسیار جدی‌تر، سریع‌تر و قطعی‌تر از آن است که در گذشته تصور می‌شد.

نتایج حاصل از آخرین "برنامه بین‌المللی ارزیابی وضعیت اقیانوس‌ها" (IPSO) و بازبینی IUCN از سیر تکاملی عوامل تنش‌زا بر اقیانوس‌ها نشان داد که اقیانوس‌ها در حال حاضر بیش از همیشه گرما و حجم بی‌سابقه‌ای دی‌اکسید کربن جذب می‌کنند. آنها همچنین نسبت به ترکیب این فاکتور با سایر عوامل تنش‌زا برای سلامت اقیانوس‌ها هشدار داده‌اند و اثر آن را خطرناک‌تر از آنچه که تصور می‌شد، اعلام کردند.

لزوم تشکیل شرکت‌های توانمند حمل‌ونقلی

و رضایت‌مندی مشتریان مهم توصیف کرد و گفت: تلاش می‌کنیم در حوزه راه و شهرسازی بحث رقابت را سرلوحه فعالیت‌ها قرار دهیم و مشکلات را برطرف کنیم.

وزیر راه و شهرسازی با اعلام اینکه اکثر بانک‌ها در تأمین منابع مالی در وضعیت قرمز هستند گفت: یکی از مهم‌ترین و جدی‌ترین راه‌حل تأمین منابع مالی در بخش حمل‌ونقل تأمین مستقیم منابع مالی از بازار سرمایه است. آخوندی در ادامه سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در پسرکانه‌ها را مطلوب توصیف کرد و اظهار داشت: پیشنهاد من این است که مدیران مربوطه و کسانی که در بخش خصوصی فعالیت می‌کنند در انجام اقدامات و فعالیت‌های خود حس تعلق به زندگی درون شهری نشان دهند و در واقع به بهبود چهره شهرها کمک کنند.

وی ادامه داد: حمایت اجتماعی از سرمایه‌گذاری‌ها باید مورد توجه قرار گیرد، چرا که بدون حمایت اجتماعی امکان توسعه سرمایه‌گذاری وجود ندارد.

وزیر راه و شهرسازی خاطر نشان کرد: ما نیز حمایت‌های لازم را انجام می‌دهیم و وزارت راه و شهرسازی در این زمینه همکاری و همراهی جدی خواهد کرد. وی با ابراز خشنودی از استقبال بخش خصوصی از حمل‌ونقل ترکیبی، گفت: رصد کردن اتفاقات و آشنایی با تکنولوژی‌های روز نقش بسیار مهمی در این حوزه دارد.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به وجود رقابت جدی در حوزه حمل‌ونقل کشور گفت: اکثر بانک‌ها در تأمین منابع مالی در وضعیت قرمز هستند که یکی از راه‌حل‌ها تأمین منابع بخش حمل‌ونقل، تأمین مستقیم منابع مالی از بازار سرمایه است.

به گزارش مانا: عباس آخوندی در حاشیه بازدید از مجتمع بندر امام خمینی در جمع فعالان حوزه حمل‌ونقل اظهار کرد: بحث رقابت در حوزه حمل‌ونقل بسیار جدی است.

وی بر لزوم تشکیل شرکت‌های توانمند در زمینه حمل‌ونقل تأکید کرد و افزود: برای افزایش سهم ایران در اقتصاد جهانی باید شرکت‌های بزرگ‌مقیاس حمل‌ونقل تشکیل شوند.

وزیر راه و شهرسازی خاطر نشان کرد: برای انجام کارهای بزرگ نیاز به تشکیل شرکت‌های بزرگ‌مقیاس داریم؛ لذا در دولت از تشکیل شرکت‌های سهامی عام در حوزه‌های حمل‌ونقلی حمایت جدی می‌کنیم.

آخوندی اظهار داشت: وزارت راه و شهرسازی آماده است به بخش خصوصی برای فعالیت‌هایی که می‌خواهد انجام دهد کمک کند.

وی خاطر نشان کرد: انتظار داریم بخش خصوصی ارتباط با مجموعه وزارت راه و شهرسازی را در بخش حمل‌ونقل همواره حفظ کند. وی وجود رقابت در بخش حمل‌ونقل را از نظر توسعه، سلامت، ارتقای کیفیت

بانک جهانی:

ایران بیشترین افت در تولیدات صنعتی را در سال ۲۰۱۲ تجربه کرد

در حالی که تولیدات صنعتی جهان در سال گذشته ۲/۴ درصد رشد داشته است، در مقابل تولیدات صنعتی ایران رشد منفی داشته است. بی‌ثباتی، بی‌برنامگی، مشخص نبودن قیمت ارز و هیجان در بازار از جمله دلایل مطرح شده توسط کارشناسان می‌باشد.

رشد منفی ۱۶/۹ درصدی تولیدات صنعتی ایران در سال ۲۰۱۲ باعث شده است که این کشور در میان کشورهای دارای تولیدات صنعتی بیشترین افت را در سال ۲۰۱۲ تحمل کند و در میان ۲۸ اقتصاد بزرگ جهان در پایین‌ترین جایگاه قرار گیرد.

امضاء ۲۹ موافقت‌نامه کشتیرانی با کشورهای خارجی

با بنادر اروپایی و دو مورد نیز با بنادر آفریقا بوده است. ۲۱ مورد نیز یادداشت تفاهم شناسایی گواهی‌نامه‌های دریانوردی، دو مورد یادداشت تفاهم تجسس و نجات دریایی و یک مورد یادداشت تفاهم پیشگیری و مقابله با آلودگی ناشی از کشتی‌ها نیز تا پایان سال گذشته با کشورهای آسیایی، اروپایی، آفریقایی، آمریکای لاتین و اقیانوسیه امضاء شده است. علاوه بر این سه یادداشت تفاهم سفرهای نزدیک به ساحل با کشورهای آسیایی و سه یادداشت تفاهم ایمنی آتش‌نشانی با کشورهای اروپایی امضاء کرده است.

۲۹ موافقت‌نامه کشتیرانی تجاری و دریایی ایران تا پایان سال گذشته با کشورهای مختلف امضاء شده که این موافقت‌نامه‌ها لازم‌الاجراء شده‌اند. به گزارش مانا: سازمان بنادر و دریانوردی این موافقت‌نامه‌ها را با کشورهای آسیایی، اروپایی، آفریقایی و آمریکای لاتین امضاء کرده است که بیشترین آن با آسیایی‌ها بوده است. پس از آسیا، کشورهای اروپایی با هفت مورد، آفریقایی با ۶ مورد و آمریکای لاتین با دو مورد قرار دارند. همچنین تا پایان سال گذشته ۱۶ یادداشت تفاهم خواهرخواندگی بنادر ایران با کشورهای مختلف امضاء شده که هشت مورد آن با بنادر آسیایی، ۶ مورد آن

انتخاب کتاب "توسعه دریامحور" به عنوان اثر برتر دریایی در نمایشگاه بین‌المللی فرانکفورت آلمان (۲۰۱۳)

متنوع بشر از موهبت خدادادی دریا در زمینه‌های گوناگون، ۱۵۰ نکته مهم دیگر در زمینه علوم دریایی و همچنین برترین‌های صنایع دریایی جهان طی سالیان اخیر، آنالیز SWOT، توسعه دریامحور در ایران، آشنایی با بنادر و پورت اپراتورهای برتر جهان، شرکت‌های کشتیرانی، سمینارهای تخصصی دریایی، موزه‌ها و دانشگاه‌های دریایی، صنعت بانکرینگ و همچنین شهرها و کشورهای صاحب‌نام در صنعت دریایی آشنا می‌شوند. لازم به ذکر است، کتاب "توسعه دریامحور؛ مروری بر صنایع دریایی جهان" در ۲۰۵ صفحه رنگی کاغذ گلاسه و با قیمت ۱۸ هزار تومان اوایل تابستان سال جاری توسط انتشارات اسرار دانش به زیور طبع آراسته شده و روانه بازار کتاب شده است. یادآور می‌شود، نمایشگاه بین‌المللی کتاب ایران در فرانکفورت آلمان (۲۰۱۳) اواخر شهریورماه گشایش یافت و پس از یک هفته فعالیت، به کار خود پایان داد که در پایان نمایشگاه، این کتاب به عنوان اثر برتر دریایی ایران انتخاب و معرفی شد.

کتاب "توسعه دریامحور؛ مروری بر صنایع دریایی جهان" نوشته بهزاد الصفی که از کارشناسان امور بندری اداره کل بنادرو دریانوردی هرمزگان می‌باشد، در بخش آکادمیک نمایشگاه بین‌المللی کتاب ایران در فرانکفورت آلمان (۲۰۱۳) عرضه و به عنوان کتاب برتر دریایی ایران انتخاب شد. به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی، بهزاد الصفی نویسنده این اثر گفت: کتاب "توسعه دریامحور؛ مروری بر صنایع دریایی جهان" بر اساس بازدیدهای تخصصی از صنایع دریایی کشورهای مختلف، مشاهدات میدانی و همچنین مصاحبه تخصصی با کاپیتان‌های کشتی‌های وارده به بندر شهید رجایی تدوین و تألیف شده است. وی ادامه داد: در این کتاب توضیح داده شده که چگونه کشوری همچون کره جنوبی با اوراق کردن کشتی‌ها، حضور خود را در صنایع دریایی آغاز کرده و در حال حاضر به برترین سازنده کشتی‌های غول‌پیکر در جهان تبدیل شده است، یا چگونه همسایه جنوبی ایران، امارات متحده عربی، به واسطه رونق صنایع دریایی اقتصاد کشورش را به شکوفایی رسانده است. به گفته بهزاد الصفی خوانندگان در این کتاب با ۱۲۰ مورد از انواع استفاده‌های



پیام دبیرکل سازمان IMO به مناسبت روز جهانی دریانوردی؛ چگونه مفهوم حمل و نقل دریایی پایدار را به واقعیت تبدیل کنیم

سیستم اعلام کرد و گفت: همان طور که سایر عملیات مانند خدمات جستجو و نجات، امنیت دریانوردی، گارد ساحلی و مؤسسات مجری قوانین دریانوردی و بسیاری دیگر از اجزای آن هستند، همه آنها باید در تعیین و حصول به سیستم حمل و نقل پایدار دریایی نقش خود را ایفاء کنند.

وی با بیان اینکه سیستم حمل و نقل دریایی به سه ستون توسعه پایدار؛ یعنی اجتماعی - زیست محیطی و اقتصادی کمک می کند اظهار داشت: اما سؤال اینجاست که چگونه می توان مفهوم سیستم حمل و نقل دریایی پایدار را به یک واقعیت قابل لمس تبدیل کرد؟

به گفته وی اولین گام این است که زمینه های وسیعی که دربرگیرنده پایدار بودن است تعریف و تبیین شود چرا که ایمنی، حفاظت محیط زیست، عملیات کارآمد، امنیت و حفظ منابع از جمله حوزه هایی هستند که باید بر روی آنها تمرکز کنیم.

دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی ادامه داد: من و همکارانم در دبیرخانه IMO، با شرکای صنعت دریانوردی و دیگران در خصوص مفهوم سیستم حمل و نقل دریایی پایدار کار می کنیم. در روز جهانی دریانوردی، از کلیه کشورها و سازمان های عضو و علاقمند دعوت می کنیم این موضوع را در قالب سمپوزیومی به بحث و گفت و گو بگذارند. این ابتکار و پیشنهاد، سهم من در جشن روز دریانوردی امسال به حساب می آید.

وی اعلام کرد: از آنجایی که سیستم حمل و نقل دریایی برای توسعه پایدار و رشد آتی اقتصاد جهانی ضروری است، IMO به صورت پیشگام این موضوع را از طریق وضع استانداردهای جهانی مناسب، ارتقاء همکاری های فنی و اتخاذ سیاست های ضروری ملی حمل و نقل دریایی و تعیین چارچوب های لازم برای یک سیستم حمل و نقل دریایی پایدار دنبال می کند.

دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی اظهار داشت: موضوع توسعه پایدار، نگرانی ما را از دو جهت، هم در زمینه ظرفیت لازم برای سیستم های طبیعی زمین و هم چالش های اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی که بشر با آن روبروست را بر می انگیزد.

به گفته وی شعار روز جهانی دریانوردی امسال بر اهمیت سیستم حمل و نقل دریایی تأکید می ورزد و فرصتی را برای بحث و گفت و گوی بیشتر در این خصوص فراهم می آورد.

دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی می گوید: آینده، توسعه و پیشرفت های بشر نه تنها باید پاسخگوی نیازهای کنونی باشد بلکه باید نیازهای نسل آتی را نیز پاسخگو باشد. به عبارت دیگر، توسعه بشری باید پایدار باشد.

به گزارش مانا: کوچی سکیمیزو در پیامی به مناسبت روز جهانی دریانوردی اعلام کرد: در این راستا سازمان ملل با ایفای نقش جهانی خود، تلاش های جهانی را برای عینیت بخشیدن به ایده و مفهوم توسعه پایدار هدایت می کند.

دبیرکل سازمان بین المللی دریانوردی ادامه داد: یکی از نقاط عطف چشمگیر و مهم در رسیدن به توسعه پایدار، سالی گذشته با برگزاری کنفرانس سازمان ملل درخصوص توسعه پایدار یا اصطلاحاً (Rio+20) پایه گذاری شد که ۲۰ سال پس از برگزاری اولین کنفرانس در همان شهر برگزار شده بود.

وی با بیان اینکه یکی از نتایج اصلی کنفرانس Rio+20 این بود که کلیه کشورهای عضو برای شروع فرآیند توسعه پایدار توافق کردند اظهار داشت: به همین منظور شعار روز جهانی دریانوردی سال ۲۰۱۳ «توسعه پایدار: نقش IMO پس از Rio+20» انتخاب شد.

وی زنجیره توزیع جهانی را یکی از عوامل اصلی در پیشرفت های آتی عنوان کرد و افزود: زنجیره توزیع جهانی، مکانیسم پیچیده ای است که امکان اقتصاد وابسته به داخل امروز را به یک اقتصاد جهانی فراهم می آورد. بخش دریایی نقطه اتصال اصلی و حیاتی در این زنجیره است.

سکیمیزو ادامه داد: بخش حمل و نقل دریایی به عنوان تنها روش حمل و نقل جهانی، مقرون به صرفه و قابل اطمینان برای حمل انرژی، مواد غذایی و محصولات صنعتی، عامل تعیین کننده ای در توسعه پایدار محسوب می شود و سیستم حمل و نقل دریایی باید مطمئن شود که توسعه در بخش دریا به صورت پایدار باشد.

وی گفت: منظور من از توسعه پایدار در صنعت کشتیرانی، نه تنها عملیات کشتی ها بلکه کلیه فعالیت هایی که برای حمایت از کشتیرانی مهم است را در بر می گیرد؛ فعالیت هایی نظیر راه اندازی سیستم های مدیریت ترافیک دریایی و سیستم های ارتباطات جهانی، بنادر و حمل و نقل چندوجهی همه از اجزای این صنعت چندجنبه ای هستند.

سکیمیزو خدماتی نظیر ساخت و طبقه بندی کشتی، ثبت و مدیریت کشتی، سرمایه گذاری، تعمیر و بازیافت کشتی، آموزش دریانوردان، را از اجزای این

اصلاحیه

بدینوسیله خبر مندرج در صفحه ۶۰ شماره ۱۷ فصلنامه "به هنگام" چاپ تابستان ۱۳۹۲ اصلاح می شود:
پاراگراف سوم - خط هفتم: دسامبر ۲۰۱۶ صحیح است.

عراق اولین شریک خارجی ایران در سال ۱۳۹۱

همچون امارات و کره جنوبی بود. موج تغییرات در روابط تجاری تا آنجا پیش رفت که کشور عراق از شصتمین کشور مقصد کالاهای صادراتی ایران در سال ۱۳۸۱ به اولین شریک تجاری ایران در سال ۱۳۹۱ تبدیل شد.

براساس آمار گمرک ایران، سال ۱۳۹۱ در حالی به پایان رسید که طی آن، تجارت خارجی ایران تحولات زیادی را پشت سر گذاشت. یکی از این تحولات، چرخش قابل توجه روابط تجاری کشور به سمت عراق در پی کاهش مبادلات تجاری با کشورهای اروپایی و آمریکایی و پس از آن با شرکای تجاری نزدیک

ادامه رکود در صنعت کشتیرانی جهان

دلار در چهار سال اخیر رسیده است. متوسط درآمدها در بخش حمل و نقل طی نیمه ابتدای سال ۲۰۱۲ معال ۶۹۵۸ دلار در روز بوده که نسبت به رقم نیمه دوم سال ۲۰۱۱ کاهش ۳۱/۸ درصدی را نشان می‌دهد. این نرخها تقریباً در همه سائیزهای کشتی (به استثنای کشتی‌های حامل LNG) نشان‌دهنده ضرر می‌باشد.

بحران جهانی در سال‌های ۲۰۰۸ و ۲۰۰۹ ضربه سختی به بازار حمل‌ونقل دریایی وارد کرد و به رغم بهبود نسبی در سال ۲۰۱۰ شرایط بازار طی سال‌های ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ مجدداً رو به وخامت گذاشت. در طی چهار سال گذشته، رشد ناوگان معادل ۳۵ درصد بود که از رقم ۵۱ درصدی سال ۱۹۷۷ کمتر است. بازار حمل دریایی از شرایط درآمدزایی ۲۲ هزار و ۸۰۰ دلار در روز در هشت الی ۱۰ سال پیش به متوسط حدود ۱۳ هزار

بزرگ‌ترین کشتی کانتینربر جهان

از جمله امتیازات این کشتی کاهش ۵۰ درصدی آلاینده‌های محیط زیست در قوای محرکه آن می‌باشد.

خط کشتیرانی مرسک دانمارک بزرگ‌ترین کشتی کانتینربر جهان که ظرفیت حمل ۱۸ هزار کانتینر ۲۰ فوت را دارا می‌باشد به صنایع کشتی‌سازی دوو کره جنوبی سفارش داده است.

"بندر آنلاین" آمد

کلان و اساسی کشور مغفول بماند. در حالی که بنادر به عنوان پیشانی اقتصاد تمام کشورها شناخته می‌شود، پسندیده این است که مسئولان، مردم و جامعه خبرنگاری کشورمان نیز به مشکلات این بخش توجه ویژه داشته باشند. چرا که به اعتقاد بسیاری از کارشناسان اقتصادی راه برون‌رفت از بحران‌های اقتصادی کنونی کشور قطعاً می‌تواند از راه دریا اتفاق بیافتد. لذا در راستای شفاف‌سازی و مطرح شدن مشکلات کلیدی حوزه بنادر، "بندر آنلاین" به پوشش اخبار این حوزه خواهد پرداخت. جهت مشاهده این سایت از طریق لینک زیر اقدام کنید.

www.bandaronline.ir

در هفته دریانوردی و در روز جهانی دریانوردی، وب سایت "بندر آنلاین" راه‌اندازی شد. از آنجایی که بنادر ایران به واسطه تحریم‌های ناعادلانه غرب و البته سوءمدیریت چند سال اخیر به سمت متروکه شدن پیش می‌رود، جای خالی یک سایت تخصصی حوزه بندر که مشکلات و معضلات این بخش را به گوش افکار عمومی برساند، احساس می‌شد. شاید یکی از دلایل پاسخگو نبودن مسئولان این بخش نسبت به برخی مشکلات، سهم "هیچ درصدی" بنادر از اخبار روز کشور در سایت‌ها، خبرگزاری‌ها، روزنامه‌ها، رسانه ملی و دیگر رسانه‌ها باشد. این خلأ رسانه‌ای سبب می‌شود مشکلات این بخش به چشم نیامده و در حوزه تصمیم‌گیری‌های

پرسرعت‌ترین کشتی مسافربری جهان

می‌کنند ولی ظرفیت حمل بار و مسافر آنها بسیار محدود است. توربین‌های گازی این شناور که می‌توانند از سوخت LNG و فسیلی استفاده کنند باعث شده است چنین سرعتی را برای این شناور ۹۹ متری تأمین کند.

شرکت استرالیایی "این‌کت" موفق شده است کشتی مسافربری فرانسسکو را با سرعت ۵۸/۱ گره دریایی (۱۰۷/۶ کیلومتر در ساعت) و ظرفیت حمل ۱۰۰۰ مسافر و ۱۵۰ خودرو بسازد. قایق‌های تندرو در حال حاضر با سرعت بیش از ۵۸ گره دریایی حرکت



خروج ایران از فهرست وام‌گیرندگان بدحساب

وام‌هایش عقب افتاده، ایران را در وضعیت غیراجرایی قرار داده بود. ایران در آن زمان با اعلام آمادگی برای بازپرداخت وام‌هایش، تحریم‌های غربی را مانع پرداخت اقساطش به این وام‌دهنده جهانی خوانده بود. بر اساس گزارش رویترز، ایران از سال ۲۰۰۵ برنامه‌ای برای دریافت وام جدیدی از بانک جهانی نداشته و تمامی اقساطی که می‌پردازد برای وام‌های قدیمی است. بانک جهانی که در واشنگتن مستقر است، اعلام کرده از تحریم‌های بین‌المللی و سازمان ملل علیه ایران پیروی می‌کند.

ایران با پرداخت اقساط وام‌های قدیمی خود به بانک جهانی، از فهرست وام‌گیرندگان بدحساب این سازمان خارج شد. به گزارش خبرگزاری اقتصاد ایران (econews.ir)، بانک جهانی اعلام کرد که «بانک بین‌المللی بازسازی و توسعه» که واحد وام‌دهی این سازمان است، تمام وام‌های ایران را به دنبال پرداخت اقساط عقب‌افتاده این وام‌ها، از وضعیت غیراجرایی به اجرایی تغییر داده است. بانک جهانی در ۱۶ ژوئیه ۲۰۱۳ با اعلام اینکه ایران ۶ ماه است اقساط وام‌هایش را پرداخت نکرده و پرداخت ۷۹/۱ میلیون دلار از ۶۹۷ میلیون دلار

تطبیق بیش از ۹۰ درصد کشتی‌های ایران با کنوانسیون کار دریایی

نمی‌تواند گواهی‌نامه رسمی مربوط به کنوانسیون کار دریایی را صادر کند، احتمال دارد در بنادر برخی کشورهای عضو کنوانسیون کار دریایی کشتی‌هایی که مطابق با شرایط این کنوانسیون نباشند و بازرسی‌ها نیز این عدم تطبیق را تأیید کند، با مشکلاتی چون توقیف مواجه شوند؛ موضوعی که حتی در صورت عضویت و به دلیل عدم رعایت الزامات این کنوانسیون نیز رخ می‌دهد. استیروی اظهار داشت: با این همه این سازمان آماده است به منظور جلوگیری از ایجاد مشکلات احتمالی برای کشتی‌های ایرانی و در صورت نیاز شرکت‌های کشتیرانی داخلی، نسبت به بازرسی و صدور گواهی‌نامه تطابق با مقررات برای کشتی‌های این شرکت‌ها اقدام کند. این عضو هیئت عامل سازمان بنادر و دریانوردی افزود: این گواهی‌نامه که به منزله تأییدی بر تطابق کشتی با الزامات کنوانسیون کار دریایی است مانع از آن خواهد شد که کشورهای عضو این کنوانسیون مشکلاتی را برای کشتی‌های ایرانی ایجاد کنند.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی اظهار داشت: با توجه به لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون کار دریایی و تا زمانی که ما به طور رسمی به عضویت این کنوانسیون در نیامده‌ایم شرکت‌های کشتیرانی باید به صورت داوطلبانه این کنوانسیون را رعایت کنند اما با عضویت و تودیع اسناد مربوطه مجبور به اعمال مقررات کنوانسیون مذکور هستند.

وی درباره وضعیت کشتی‌های ایران افزود: با توجه به جوان بودن ناوگان کشتی‌های اقیانوس‌پیمای کشور و بررسی که در زمان تدوین موارد مربوط به الحاق به کنوانسیون کار دریایی انجام دادیم، به این نتیجه رسیدیم که بیش از ۹۰ درصد از کشتی‌های ما با مفاد این کنوانسیون مطابقت دارند و با لازم‌الاجراء شدن آن با مشکلی مواجه نخواهند شد؛ تنها ممکن است در مورد کشتی‌های کوچک قدیمی مشکلاتی داشته باشیم.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه ایران هنوز به کنوانسیون کار دریایی ملحق نشده است گفت: لایحه الحاق ایران به این کنوانسیون در دولت قبل در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید؛ اما اسناد آن به دلیل هم‌زمانی با آخرین روزهای کار دولت دهم هنوز مبادله و تودیع نشده است.

به گزارش خبرنگار مانا؛ لایحه کنوانسیون کار دریایی که در ایران به مقوله‌نامه کار دریایی بیشتر شناخته می‌شود در ۱۷ فوریه ۲۰۰۶ میلادی (برابر با ۱۸ بهمن ۱۳۸۴) در سازمان بین‌المللی کار تصویب شد. لایحه الحاق ایران به این کنوانسیون در ۲۹ اردیبهشت سال ۱۳۸۹ در مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید و در تیرماه این سال توسط دولت ابلاغ شد. این کنوانسیون از اوت ۲۰۱۳ میلادی برای کلیه کشورهای عضو لازم‌الاجراء شده است.

کنوانسیون کار دریایی عملاً بیش از ۶۰ کنوانسیون و توصیه‌نامه قبلی سازمان جهانی کار (ILO) را یکجا جمع و بازنگری کرده و از نظر مسائل رفاهی و معیشتی دریانوردان در حدی از اهمیت قرار دارد که از آن به عنوان رکن چهارم کنوانسیون‌های مهم کشتیرانی (در کنار کنوانسیون‌های سولاس، مارپول و STCW) یاد می‌شود.

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه عدم مبادله اسناد به معنای عدم عضویت ایران در کنوانسیون کار دریایی است افزود: با این حال مراحل اداری مبادله و تودیع این اسناد در حال انجام است.

سیدعلی استیروی افزود: با این حال سازمان بنادر و دریانوردی نسبت به تدوین آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های مربوط به کنوانسیون کار دریایی اقدام کرده است.

وی درباره آثار عدم مبادله اسناد کنوانسیون و به عبارتی عدم عضویت رسمی ایران در آن گفت: از آنجا که در شرایط فعلی سازمان بنادر و دریانوردی

DNV GL open for business

The world's largest class society - DNV GL - officially began operations on 12th September.

The go ahead was given as the merger was finally rubber stamped by all the competition authorities.

At the same time, DNV GL also became one of the top three management system certification bodies in the world.

The competition authorities in South Korea, the US, the EU and China have now cleared the merger between the two companies, both of which will soon celebrate 150 years of independent operations.

Formally called DNV GL Group, the new concern comprises 17,000 employees across 300 sites in more than 100 countries and will boast revenues of €2,500 mill per year.

"It is with great pride that we can now inform that this vision-driven merger for growth has been cleared by the competition authorities in all four required jurisdictions. The merging companies both represent leading market positions, complementary commercial positions and an acknowledged reputation for advanced technology and high quality and integrity," said Henrik Madsen, group CEO of DNV GL.

Madsen said that this first consolidation of two classification societies will be a global game changer. "DNV GL will be uniquely positioned to offer a broader set of products and services, more in-depth expertise and a denser global network of sites second to none. And importantly, there is a strong commitment by both DNV and GL to the merged company continuing to invest heavily in technology, research and innovation," he said.

An increasingly complex risk environment for customers is expected to drive demand for the new company's technology and risk management services. "In today's risk-sensitive environment, a company's failure to manage risk properly may lead to adverse events, loss of life, damage to the environment, or critical

business consequences, putting trust and credibility at risk.

"I firmly believe that DNV GL will be in a stronger position to help companies manage their challenges in the new risk reality and enable them to advance the safety and sustainability of their operations," Madsen emphasized.

While companies' compliance with standards and pursuit of safety and protection of the environment has undoubtedly improved over recent years, Madsen believed there is definitely room for improvement.

"Standards are improving, but there is a lack of international governance. The industry needs strong, independent players that promote greater openness, consistency and effectiveness in the profession and push the development of new adequate measures and standards.

"For our part, DNV GL, must take an active stance and show that we have qualified opinions on technical, operational, environmental and risk management issues. We aim to deliver technical solutions that are practical and in the best interests of our customers and other stakeholders," he said.

Integration planning has been ongoing for the past six months. This means that the former DNV and GL customers will now benefit from a broader service capability, while maintaining the same contact points in DNV and GL, as the integration moves forward. All certificates and approvals from DNV and GL will remain valid. In the coming months, DNV GL will accelerate the integration processes to ensure consistent and continuous service operations, avoiding any business interruption for customers.

"We look forward to offering the best capabilities of our respective organizations to further advance the industries we serve and make a global impact for a safe and sustainable future – a safer, smarter and greener future for our customers and society at large," Madsen concluded.

ICS' chief praises London

London is, without doubt, “still the shipping capital of the world,” said International Chamber of Shipping chairman, Masamichi Morooka.

But he also suggested that London should not rest on its laurels and that a truly world class centre would wish to retain its position for the very long term and have an ambitious strategy for achieving this.

Speaking on behalf of the world's shipowners at the London International Shipping Week conference in London, Morooka outlined what he felt as an employee of a major non-UK shipping company, was needed for a city to be a first class maritime centre.

He said that London's continuing success suggested that a large concentration of beneficial ship ownership was not in fact necessary to be successful, as was also the case with its merchant banks, or indeed the British car industry. But in the long term this strategy would only work so long as the foreign companies concerned were committed to stay.

Highlighting the need for a critical mass of

shipping people, a trustworthy legal system, a sound infrastructure, good communications and genuinely international outlook, Morooka said a pre-eminent worldwide maritime centre need to be a 'one stop shop' providing immediate access to the expertise and support services required to conduct international operations on a 24/7 basis.

London is the inventor of marine insurance, is home to one of the largest and oldest classification societies, houses the Baltic Exchange, is the financial capital of the world and has a commitment to open markets and free trade principals, he pointed out.

“As a centre for maritime business services, London still truly lacks a comparable rival,” he said.

He concluded by pointing out the need for any great maritime centre to enjoy strong support from its national government and city authorities and to have policy makers who treat the maritime sector “as being vital to the health of the rest of the economy.”



Day of the Seafarer 2013:

Faces of the Sea

June 25th, 2013, marked the third International Day of the Seafarer, an official United Nations observance day. This year, IMO celebrated the occasion with a social media campaign calling on all supply chain partners, including those beyond the maritime sector, to help highlight the sheer diversity and scale of products used in everyday life that travel by sea, and to recognize the importance of the people that deliver them; more than 1.5 million seafarers.

In his annual Day of the Seafarer message, IMO Secretary-General Koji Sekimizu said, "Seafarers operate on the 'front line' of the shipping industry, and this year's campaign theme, Faces of the Sea, aims to highlight the individuals that are often unseen, but who work to deliver more than 90% of the world's goods. We will ask the seafarers themselves to show us snapshots of their daily life at sea, to give them a voice and share their story on a global stage, via social media".

Mr. Sekimizu noted that 2013 is a landmark year for the seafaring community, as the Maritime Labour Convention (MLC 2006) entered into force in August. "This marks significant progress in the recognition of seafarers' roles and the need to safeguard their well-being and working conditions," he said.

UN Secretary-General Ban Ki-moon also highlighted the Day of the Seafarer, with a special message urging everyone to remember the contribution of seafarers to world trade and development.

"On the Day of the Seafarer, I urge everyone to spare a thought for those courageous seafarers, men and women from all corners of the world, who face danger and tough working conditions to operate today's complex, highly technical ships, every hour of every day of the year – and on whom we all depend," he said.

Source: IMO News – Issue 3, 2013



controls when transiting from one country to another within the Schengen area. However, every time a ship calls on a port, all the paperwork has to be prepared and submitted. Captain Rorbeck showed that, for a ship travelling to six countries in the Schengen area, a total of 80 documents must be prepared and 42 documents must be sent in advance.

Even for a ship calling on multiple ports within the same country, there are examples of countries where all the paperwork must be prepared and submitted for each port.

A way forward

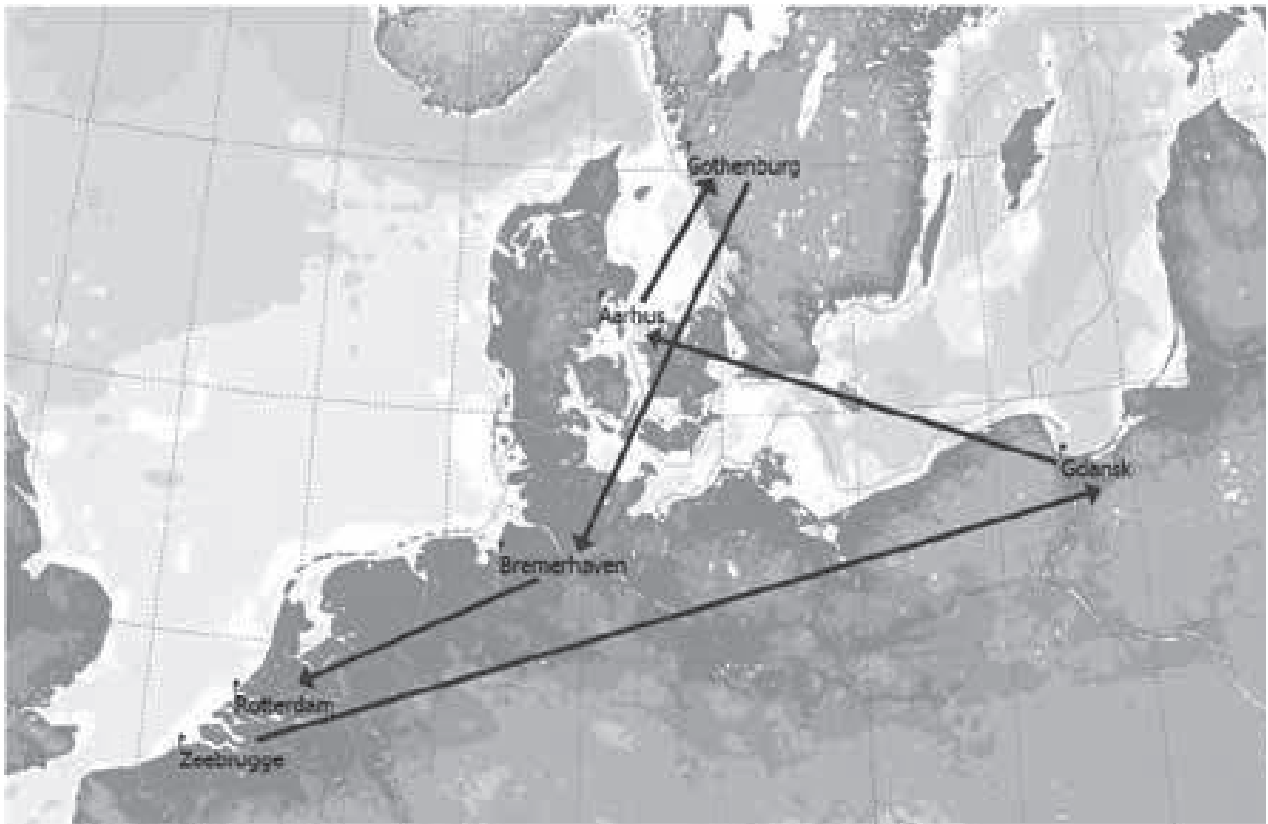
After listing all of his examples of the administrative requirements that ships must deal with when calling on ports around the world, Captain Rorbeck also gave his inputs on solutions that will reduce the amount of paperwork for the masters.

First of all, a single entry reporting point for each country/region should be established. This

could be done along the lines of the aviation sector where a person can travel freely within the borders once he has entered the country. Secondly, the countries and ports should accept electronic forms in order to make it easier for the ships to reuse data from one port to the next. Finally, the number of port documents should be set to a minimum and the international forms should be accepted instead of the ports developing their own local forms.

In the opinion of Captain Rorbeck, such solutions are necessary because they, on the one hand, will reduce the costs of operating a ship. On the other hand, reducing the administrative requirements on the master will allow him to spend time on the primary task – that is, ensuring the safe navigation of his vessel in order to protect her crew, her cargo and the environment.

Source: IMO News - Issue 3, 2013



In the words of Captain Rorbeck: “Without the ship’s stamp, the shipping world would stop...”.

Different ports, different requirements

In his presentation, Captain Rorbeck showed how many copies of each document the 17 randomly selected ports require. 12 of the ports require more copies than recommended in the FAL Convention and 11 have developed their own national forms. These local forms are sometimes provided in the local language which may cause problems to the master of the ship if he does not speak it.

Among the more peculiar documentation requirements presented by Captain Rorbeck was a port asking for the quantity of wine in tanks or barrels carried on board the ship, and another asking for the number of detergents containing alcohol.

My name is...

As an example of the different requirements

made by the ports, Captain Rorbeck talked about the crew lists. In the ports he has called upon, he has experienced several different formats for listing the names of the crew. You would think that the names were the same everywhere in the world, but unfortunately not. Some ports require that you write the name as on an airline ticket: Rorbeck, Christian E. But since the comma is not in the passport, some ports require another format: Rorbeck Christian E. Still others require the names in reverse order with the given name first: Christian E. Rorbeck. Finally, some require each name in a separate column.

Also, some ports require that Mr. is written on the crew list, whereas it absolutely cannot be written on the crew list in other ports. All changes to the crew lists must be made manually when calling on a port, which is very time consuming.

Multiple port calls in the same region

Several of the European countries have joined the Schengen agreement. There are no border



During the April session of the FAL Committee, Denmark hosted a presentation where the Danish Captain Christian Rorbeck shed light on the administrative burdens faced by ships on a daily basis around the world. The specific examples of administrative burdens for a container ship in service were an eye-opener for delegates.

Captain Christian Rorbeck has 27 years of experience travelling the oceans as an employee of a major Danish company – the last nine years as a master. He has sailed the equivalent of 66

times around the world and has made calls to 113 different ports in 38 different countries, so he truly knows the administrative requirements that ships meet worldwide.

In a humorous and thought-provoking way, he told about his own hands-on experience with the large administrative burdens he had encountered. The focus of the presentation was on the FAL forms and the countless local variants of these in connection with port calls in 17 randomly selected ports around the world.

Ship stamps make the world go around

According to the captain, the problem is not the port and pre-arrival documents in themselves; the problem lies in the amount of paperwork and the fact that each port has its own requirements regarding paperwork to be submitted both prior to and on arrival. In his own estimate, he spends 80 per cent of his work time on paperwork.

Many ports have requirements for pre-arrival information. The time limit for sending this information is not the same globally, which means that some ports want the information 24 hours in advance, others 48 hours in advance, and others, 72 hours in advance. There are also examples of ports that require some of the information 48 hours in advance and other information 24 hours in advance. It was noted by Captain Rorbeck that some port authorities do not report back whether or not they have received the submitted information.

In addition, the shipping companies' agents handle the reporting in some ports, whereas the master must communicate directly with the port authorities in others. This goes for both port and pre-arrival documents.

Upon arrival, each port also has its own requirements regarding the paperwork that must be submitted. Some of the information may already have been submitted electronically, but on port arrival the same documents must be printed, signed and stamped.



The administrative burdens of a modern shipmaster



Second, there is no doubt in my mind that a safety culture that goes beyond mere compliance is essential in the future. Ships will become more complex and, as they do, we must move away from safety being simply a series of box-ticking exercises. That approach is not good enough now, and the administrative burden must be reduced.

Third – and this is perhaps the most far reaching – you have considered whether the current safety regulatory framework is appropriate for responding to the future challenges and innovation and new technology associated with the ever-increasing sizes of ships and the need for compliance with environmental regulations; and, if we should change the safety system, how should we do that?

You talked about the human element, the need for self-regulation, and education and training. The serious challenge maritime training institutes are now facing is to keep up with new technology and this must be addressed. Currently, the shipping industry is facing serious financial

difficulties but they need to comply with regulations for marine environment protection. I am sure IMO's Committees will take into account the cost of immediate compliance and ensure the smooth implementation of pending IMO conventions.

But the subject of the symposium has been something beyond overcoming the present challenges. The subject was safety of ships in the future; and discussion on the future must cover all issues relating to ensuring competent seafarers free of stress and fatigue; support for seafarers must be continuously addressed at IMO.

We have touched upon various important issues and I believe that those issues raised during the last two days will remain with us in the years to come when we discuss at the MSC exploring future safety regulations. The symposium was, to my mind, a great success.

Source: IMO News – Issue 3, 2013

Session 4

Responding to regulatory challenges through risk assessment

This session discussed the availability and need for data collection and analysis methodologies to provide the sound scientific basis for continuous improvement in the years to come.

Session 5

Dealing with the human element

This session sought to identify the best way to encourage a safety culture beyond mere compliance with statutory requirements based on both theoretical and practical examples.

Session 6

The need for change

This session looked at whether the current international safety regulatory framework will effectively respond to the future challenges discussed throughout the symposium and identified the actions needed to meet those challenges successfully.

Panel Discussion: SOLAS 74

This session discussed whether the time had come for a new SOLAS Convention.

Following two days of intense discussions on a wide range of issues impacting the future of ship safety, the participants in the symposium adopted a formal Statement, to be presented to IMO's Maritime Safety Committee (MSC). The statement recommends that the MSC should:

- consider how to improve data collection and increase its availability in order to support monitoring and development of safety regulations;
- consider how to better integrate risk-based methodologies and the latest analysis techniques into the safety regulatory framework to provide a sound scientific and practicable basis for the development of future safety regulations;

- consider ways of encouraging a safety culture beyond mere compliance with regulatory requirements;

- take into account the burden any new or changing regulation(s) place on the seafarers and consider how this burden can be minimized; and

- consider undertaking a long-term comprehensive review of the existing safety regulatory framework with a view to ensuring that it will meet the future challenges associated with the application of new technologies, the human element, the needs of the maritime industry and the expectations of society, taking into account the ever-increasing pace of change and technological advancements made since the 1974 SOLAS and the International Load Lines Conventions were adopted.

Speaking at the close of the symposium, IMO Secretary-General Koji Sekimizu said that the symposium had been fascinating, stimulating and insightful and had considered wide-ranging issues.

Closing remarks by the Secretary-General

We have reached the conclusion of what I am sure you will agree has been a fascinating, stimulating and insightful symposium on future ship safety.

Yesterday we embarked on an ambitious programme, covering a number of wide ranging issues and, thanks to the wisdom and experience of all the participants, I believe we have done all that we set out to do and more.

I note with great satisfaction that you have considered wide ranging issues relating to a more goal-based, risk-based approach.

With regard to data collection: there is no doubt that more and better data, and the use of the latest methods to analyze them, are central to the development of future regulations based on risk.



Session 2

Meeting the needs of society and the maritime industry

This session looked at how shipping responds to the needs of society, industry and global trade and examined possible ways forward in the future.

Session 3

Driving forces on maritime safety

This session looked at the economic, environmental and consumer forces impacting maritime safety and how such forces will drive future ship design and operations

promotes operational excellence within clearly accepted high level parameters.

The symposium discussed all these issues from the standpoints of designers, builders, operators, regulators, class and academia, providing the forum for a look over the horizon at the shape of things to come. It pictured the world of the future, and conceptualized shipping in that world.

In the context of environmental protection, a combination of regulatory pressure and society's changing expectations are providing a catalyst for innovation, imagination and blue-sky thinking in ship design.

The regulations that make EEDI mandatory are non-prescriptive: which means that, as long as the required energy efficiency level is attained, ship designers and builders are free to use the most cost-efficient solution or solutions for each particular ship. Ship designers and engineers are already developing a set of design innovations that they can draw on to meet these new challenges. The symposium discussed how such innovative thinking can – and should – also be applied to ship safety.

On the first day, the symposium reviewed the current factors influencing ship safety, and questioned whether these factors were moving ship safety in the desirable direction, from the perspectives of the shipping industry, society and others – in view of current challenges, opportunities and driving forces. The second day addressed approaches to ship design, risk assessment and the human element with a focus on how these elements may best be regulated in the future.

The symposium included six international panels of high-level speakers from across the broad spectrum of ship design, construction, equipment, operation and regulation, who discussed a wide range of issues impacting the future of ship safety.



Session 1 **Future impacts on ship safety**

This session examined recent trends in ship design and their likely impact on ship safety in the decades to come, and discussed how future risks should be assessed.



The IMO Symposium on the Future of Ship Safety, held on 10 and 11 June, at IMO Headquarters in London marked something of a departure from “business as usual” at IMO.

Attended by some 500 delegates, it provided an opportunity for IMO and other sectors of the maritime community to take a step aside from day-to-day business and contemplate the future of ship safety in a holistic and rounded way.

The aim of the symposium was to look ahead to the decades to come, and to the ships of the future. Such vessels will be required to meet clear goals and functional requirements to fulfill the safety and, increasingly, the environmental expectations of society – which are growing ever more demanding.

The ships of the future must provide a sustainable response to the needs of society, industry and global trade and be operated within a framework that encourages a safety culture beyond mere compliance with statutory requirements. This will require all stakeholders not only to accept their own responsibilities, but to work seamlessly with others to ensure that areas of shared or overlapping responsibility are always fully and effectively addressed.

There is a trend towards a more scientific approach, including risk-based methodologies, in the design and operation of the safe ship of today.

This trend is set to continue, but it requires structured data collection and analysis methodologies to give shipping a sound basis from which to continuously improve. The advances in technology unavoidably outpace prescriptive regulation. Ships are being built today to meet demands and challenges not thought of until very recently, and the innovation inherent in their design today will find its way into the mainstream design of tomorrow. As such there is a need to devise a regulatory framework that will encourage designs for safety through technological innovation and

Future ship safety – a time for change?

“IMO Conventions: Effective Implementation”

selected as World Maritime Day theme for 2014

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

Addressing the IMO Council, meeting for its 110th session in London, Mr. 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, “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 World Maritime Day Parallel Event will be held in Morocco and, in 2015 in Japan.

Source: IMO News - Issue 3, 2013



Fukushima nuclear incident. We listened to the views of the younger generation in the shipping industry and to those of suppliers of navigation aids. We heard that previous experience within the industry in facing the challenges involved in meeting new regulations are encouraging.

My strong message to the symposium was that safety should be placed firmly in the centre of IMO's activities and that the maritime community should start considering a new regime for the future. I welcomed the positive contributions made by the industry and classification societies to support these concepts.

The 1974 SOLAS Convention is a good framework. The 1974 SOLAS Convention is a good framework and we can update it as necessary, as we have seen over the last four decades. But, in the years to come, my aspiration is to encourage the maritime community to use more safety-assessment and risk-assessment techniques in framing goal-based regulations. We should also consider how we can make progress in firmly establishing a safety culture.

I took the opportunity to share with the symposium my belief that we need to start, as soon as possible, a holistic review of the current regime. We should not rush now, but we should start working with all stakeholders, taking into account the potential of new technology and innovation, which should be encouraged but, at the same time, seriously assessed, in order to ensure that safety will not be compromised. We should not underestimate the potential of goal-based regulations, if properly introduced and involving all players.

For the future safety regime, risk-based and goal-based approaches should be the main avenues to supplement prescriptive regulations. To realize that objective, it will be essential to invent a new system to collect and analyze casualty and

safety data, involving shipping companies, classification societies, flag States, port States and casualty investigation institutions. This will take time to develop; and even more time will be required to realize the benefits from such a system after its implementation. But, we should start preparing such a system now.

I hope that we can visualize a future safety regime, moving forward to a more systematic safety control by all players, including Governments, Administrations, classification societies, shipping companies, shipbuilders etc, moving towards risk-based and goal orientated approaches. This is the way to embrace new technology and innovation, while maintaining safety.

The availability of essential data is key, as is the need for a new regulatory framework – which might require a review of the SOLAS Convention. 2014 is the 100th anniversary of SOLAS, and 2024 will be the 50th anniversary of the 1974 SOLAS Convention.

My vision is to introduce a system time to change before we celebrate that anniversary in 2024.

Source: IMO News - Issue 3, 2013





A message from IMO Secretary-General Mr. Koji Sekimizu

SOLAS – a time to re-assess, a time to change

IMO is exploring new ways of partnership. Recently, the first ever symposium on the future of ship safety was conducted at IMO headquarters.

The symposium was attended by hundreds of technical experts and influential figures in the maritime community. Representatives from the shipping industry, shipbuilders, classification societies, academia, Governments and IMO took the opportunity to reinforce their already strong partnerships, while contemplating future regimes for ship safety.

We heard views from the cruise industry, container ship operators, the tanker industry, engine manufacturers and ship builders. We heard some of the lessons learnt from the



of States have become parties to it.

- * A treaty usually has no legal effect in an accepting State until it has been incorporated by statute into the national law of the State (although some States give direct effect to treaties without national legislation).
- * The more States that become parties to a treaty, the greater the influence that treaty will have on the development of customary law.
- * The law of the sea has been made at various UN Conferences on the Law of the Sea (UNCLOS).
- * The chief international treaty-making bodies making provisions which regulate

merchant shipping are:

- the International Maritime Organization (IMO);
- the International Labour Organization (ILO);
- the World Health Organization (WHO); and
- the International Telecommunications Union (ITU).

**Source: The Shipmaster's Business Companion
By Malcolm Maclachlan**

1. International law

- is the system of law regulating the relations between sovereign States and their rights and duties with respect to each other. It derives mainly from customary law and treaties.

2. Customary law

- derives from practice followed continuously in a particular location, or by particular States, such that the practice becomes accepted as part of the law in that location or of those States.
- is ascertained from the customary practice of States together with evidence that States regard these practices as a legal obligation.
- is sometimes regarded as the foundation stone of international law.

3. Treaties

- * A treaty is a written international agreement between two States (a bilateral treaty) or between a number of States (a multilateral treaty), which is binding in international law.
- * Treaties are usually made under the auspices of an internationally accepted organization such as the United Nations or one of its agencies, such as IMO or ILO.
- * Treaties are binding only on those States which are parties to the treaty (sometimes called “convention countries”), but they may be binding even on non-party States if their provisions are also a part of customary law.
- * Treaties are generally first drafted (often by a specialist committee), then considered for adoption by a formally convened conference attended by representatives of States which are members of the sponsoring organization.

Drafting and adoption may take several years, although where quick responses are

required in urgent cases, governments may be willing to accelerate this process.

- * Once the conference has formally adopted a treaty it will be opened for signature by States, often for 12 months, after which it will remain open for accession.
- * A treaty will often contain provisions wherein a State may become a party by either:
 - signature alone (without reservation as to ratification, acceptance or approval); or
 - signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
 - accession.
- * Where a State chooses the “signature subject to ratification” option the signature must be followed by deposit of an instrument of ratification with the host organization (called the “depository”). The words “acceptance” and “approval” basically mean the same as ratification, but pose fewer legal or constitutional problems. Many States choose the “subject to ratification” option since it gives them the chance to enact national legislation to give legal effect to the treaty’s provisions before entering into treaty commitments.
- * Accession is the method used by a State to become a party to a treaty which it did not sign while it was open for signature. Technically, the State must deposit an instrument of accession with the depository before the treaty becomes binding on the State.
- * It may take several years before an adopted treaty enters into force (i.e. becomes binding on those governments which have formally accepted it by one of the above methods). A treaty normally enters into force in accordance with criteria incorporated into the treaty itself, e.g. 12 months after a stipulated number



International Maritime Law

Sources of International Maritime Law

Sources of international law include **international law**, **customary law** and **treaties**.

In The Name of God



International Maritime Law	2
SOLAS – a time to re-assess, a time to change	5
“IMO Conventions: Effective Implementation” selected as World Maritime Day theme for 2014	7
Future ship safety – a time for change?	8
The administrative burdens of a modern shipmaster	14
Day of the Seafarer 2013: Faces of the Sea	18
News	19



Update

Marine Quarterly Magazine
Volume 6, Issue 18, Autumn 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 I 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 بازرسی تأیید صلاحیت شده در امر بازرسی کالاهای وارداتی از اروپا، آمریکای جنوبی، آسیا و خاورمیانه و کالای صادراتی از مبدأ ایران به اروپا، آمریکای جنوبی، آسیا و خاورمیانه شامل:

- کالاهای صنعتی
- مواد غذایی، محصولات کشاورزی و روغن های گیاهی
- نفت، مواد نفتی و محصولات پتروشیمی
- تجهیزات صنایع دریایی

واحد صنعتی و ارزیابی انطباق، رده بندی آسیا - کیش (ACS):

آدرس: تهران خیابان کارگر شمالی - بالاتر از بزرگراه جلال آل احمد - کوچه پنجم پلاک ۳۱

تلفن: ۸۴۳۹۶

فکس: ۸۴۳۹۷۳۰۲

پست الکترونیک: Headoffice@asiaclass.org

سایت اینترنتی: www.asiaclass.org