

بلاغ علم و ادب

# بهنگام

تابستان ۱۳۹۳

شماره ۲۱

سال هفتم

فصلنامه، علم - تخصص دریا

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: ملک‌رضا ملک‌پور قربانی

سر دبیر: سعید کاظمی

امور اجرایی: ژاله صداقتی منور

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](mailto:update@asiaclass.org)

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

توزیع: بین المللی و داخل کشور

عضو بانک اطلاعات نشریات کشور ([www.magiran.com](http://www.magiran.com))

چاپ، سبزآرنگ: ۸۸۹۱۲۹۸۴

صحافی، مجتمع چاپ سردی: ۴۴۹۸۷۴۱۸



- 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 به‌هنگام نیست.

## یادداشت مدیر مسئول



۴ استفاده از میکروارگانسیم‌ها و دریا

## سخن سردبیر



۶ توسعه پایدار؛ کلید حل مشکلات زیست محیطی در دریا

## بازرسی ورده بندی



۸ بازرسی‌های مبتنی بر تحلیل ریسک

## حمل و نقل



۱۲ قوانین حمل مسافر با کشتی  
۱۵ تخلیه و بارگیری، عمده فعالیت کارگاه‌های کمک حمل و نقل آبی

## تخلیه و بارگیری



۱۶ تصویب آیین‌نامه یک قانون دریایی

## قوانین و مقررات



۱۸ لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون نایروبی  
۲۰ نگاهی به قرارداد حمل بین‌المللی کالا  
۲۷ الزام نجات افراد توسط کشتی‌ها

## اقتصادی



۲۸ افزایش سرمایه‌گذاری در ایران در سال ۲۰۱۵  
۲۹ کاهش رشد اقتصاد جهان در سال ۲۰۱۴  
۳۰ رشد ۳/۳ درصدی اقتصاد ایران

### بیمه و حقوقی

- آشنایی با بیمه دریایی (۲۰) ..... ۳۱  
نظام حقوقی حاکم بر جزایر طبیعی ..... ۳۴



### مقالات

- دریا چگونه آلوده می شود؟ ..... ۳۸  
تک اپراتوری بندر ننگین؛ تهدید یا فرصت ..... ۳۹  
بندرلنگه در گذر زمان ..... ۴۴  
هواشناسی در ۲۷۰۰ سال پیش ..... ۴۷



### مدیریت

- فرمولی برای مدیران موفق ..... ۴۹  
ویژگی کارکردی مدیران موفق چیست؟ ..... ۵۰



### گوناگون

- ۱۵ دلیل برای بی‌اعتمادی در محیط کار ..... ۵۲  
معرفی یک هتل پنج ستاره دریایی ..... ۵۴  
سلام بی جواب ..... ۵۵  
آینه و شیشه ..... ۵۵



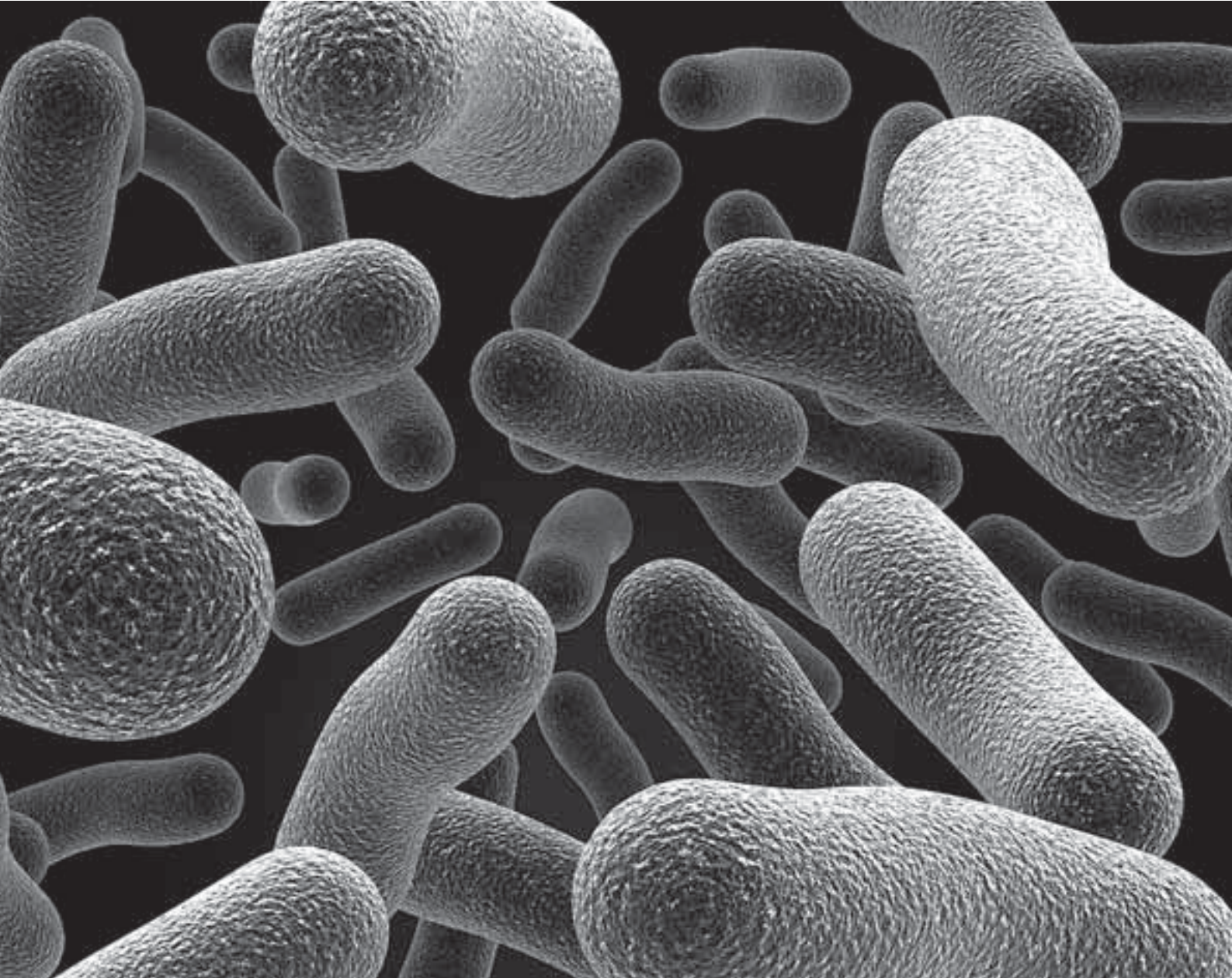
### معرفی کتاب

- راهنمای حمل و نقل ایمن کانتینرها در دریا ..... ۵۶



### فرهنگ لغت

- واژگان مصوب بخش حمل و نقل دریایی ..... ۵۷



## استفاده از میکروارگانسیم‌ها

### و دریا

میکروارگانسیم‌ها، باکتری‌های مفیدی هستند که از اسید لاکتیک، مخمر و انرژی خورشیدی تولید می‌شوند و با حذف بخش بیماری‌زای این باکتری‌ها، برای انسان، حیوان، گیاه و محیط‌زیست مفید است.

باکتری‌های اسیدلاکتیک از طریق تخمیر اسیدلاکتیک و تبدیل مقادیر زیادی از قند به اسید لاکتیک رشد کرده و کاهش PH را مهار می‌کنند. باکتری‌های اسید لاکتیک به طور گسترده‌ای در تولید مواد غذایی تخمیر شده مانند پنیر و ماست، که می‌توانند به طور طبیعی برای یک دوره زمانی طولانی محفوظ بمانند، دست دارند.

از زمان کشف باکتری‌های اسید لاکتیک توسط لویی پاستور در سال ۱۸۵۷ میلادی



به اثرات سودمند آن بر سلامت و طول عمر پی برده شد. تحقیقات اخیر نشان می‌دهد که این باکتری‌ها علاوه بر تنظیم روده‌ها برای استفاده در فعالیت‌های ایمنی بدن نقش مهمی ایفا کرده و با داشتن خواص Antioncotic (خواص ضد جهشی) در پایین آوردن کلسترول و فشار خون اثر دارند.

مخمر، میکروارگانیسمی است که برای دم کردن الکل و ساخت نان به کار می‌رود. مخمر توسط تاجر هلندی آنتونی ون لیوونهوک (۱۶۳۲-۱۷۲۳) کشف شد که کاشف اولیه دنیای میکروارگانیسم‌ها بود. از نظر رده‌بندی‌شناسی (Taxonomy) مخمر، یوکاریوتیک است. مخمر متفاوت از قارچ بوده، از این جهت که به طور کلی در طول زندگی تک سلولی است.

مخمر در جهان میکروب‌ها تجمع کوچکی از میکروارگانیسم‌ها را تشکیل می‌دهد ولی برای زندگی انسان ضروری است. مخمر در محیط‌های غنی از قند مانند شهد و سطح میوه‌ها زندگی می‌کند. باکتری فتوتروفیک با استفاده از انرژی خورشیدی برای سوخت‌وساز مواد آلی و غیرآلی تولید می‌شود. این باکتری در مزارع برنج و دریاچه‌ها و همه جای زمین به ویژه در محیط زیست وجود دارد. به جهت توان این باکتری در تجزیه مواد آلی، در کنار سایر مصارف آن در تصفیه فاضلاب نیز استفاده می‌شود. تحقیقات حاکی از تاثیر کاربرد این باکتری در کشاورزی، کشت آبی و دامپروری است. تحقیقاتی نیز در مورد استفاده این باکتری در تولید اکسیژن و توان آن در تجزیه مواد آلی در دست انجام است. این باکتری در سیستم‌های مختلف سوخت‌وساز بدن و در چرخه نیتروژن و در چرخه کربن نقش دارد.

انواع مختلف مواد غذایی تخمیر شده در رژیم غذایی لبنی روزانه بشر وجود دارند.

بسیاری از آنها در طول تاریخ به طور تصادفی تولید یا کشف شده‌اند. به طور مثال هزاران سال پیش، ماست به طور ناخواسته از تخمیر شیر در کیسه‌هایی از جنس پوست بز توسط قبایل بالکان تولید شده است. پنیر، خمیر مایه نان و غیره نیز از کشفیات تصادفی محسوب می‌شوند.

تراکم میکروارگانیسم‌ها در خاک و آب بسیار بیشتر از هواست و وضعیت بوم‌شناختی در خاک و هوا وابسته به نوع میکروارگانیسم غالب در آن است. البته بخش اندکی از این نوع باکتری‌ها (حدود پنج درصد) نقش منفی ایفا کرده و به فساد میوه و غذا و غیره کمک می‌کند که این پنج درصد در نهایت برای طبیعت لازم است ولی پنج درصد نقش مثبت داشته و برای حفظ مواد غذایی ایفای نقش می‌کند. ۹۰ درصد باقیمانده، باکتری‌های خنثی هستند که به طرف بخشی می‌روند که به طور منفی یا مثبت مشغول کار شده‌اند.

حدود ۳۰ سال پیش پروفیسور هیگای ژاپنی با آگاهی از اینگونه باکتری‌ها دنبال یافتن جایگزینی برای کود شیمیایی در کشاورزی می‌رود و به دستاوردهای بزرگی راه می‌یابد و برای اینکه فقط بخش مفید میکروارگانیسم‌ها مطرح باشد از اصطلاح مؤثر (Effective) استفاده کرده و حروف EM را برای آن انتخاب می‌کند. وی دستور تهیه چند نوع EM یا (EM Effective Microorganism) که بیشتر از ملاس چغندر قند گرفته می‌شود را از طریق سایت [www.emprojapan.com](http://www.emprojapan.com) به آگاهی جهانیان می‌رساند. ما نیز در این شماره از فصلنامه به‌هنگام فقط به کاربردهای بخش دریایی و مرتبط به آب می‌پردازیم.

میکروارگانیسم‌ها در فرآیند تصفیه آب در طبیعت نقش دارند. حتی در آخرین فناوری تصفیه آب نظیر فرآیند لجن فعال، میکروارگانیسم‌ها نقش عمده‌ای

ایفا می‌کنند. قدرت خودتصفیه آب تحت اکوسیستم‌های بومی به درستی عمل کرده و حتی بوی زننده آن را از بین می‌برد.

فاضلاب به طور معمول و در صورتی که مستقیماً وارد سیستم فاضلاب شهری یا یک ساختار آبی نشود، وارد مخازن سپتیک یا مخازن سیستم تصفیه فاضلاب می‌شود. بیشتر آب مصرفی به سیستم فاضلاب عمومی شهر ختم و نهایتاً وارد رودخانه‌ها، دریاچه‌ها و اقیانوس‌ها می‌شود. کمبود آب می‌تواند منجر به بروز انواع بیماری‌ها و همچنین از دست دادگی آب در انسان‌ها و از بین رفتن محصولات کشاورزی شود. بخش زیادی از آب مصرفی می‌تواند بازیافت شود. آب شیر، آب مصرفی مخازن که صرف نوشیدن و شستشو می‌شود و نهایتاً وارد مخازن سپتیک یا سیستم تصفیه فاضلاب می‌شود، می‌تواند برای مصارف عمومی شستشوی اتومبیل، خیابان‌ها، منازل و محل کار، آبیاری چمن و باغ و گیاهان خانگی بازیافت شود. این امر نه تنها باعث پرهیز از اضطراب کمبود آب بلکه صرفه‌جویی در مصرف نیز می‌شود.

میکروارگانیسم EM به طور چشمگیری می‌تواند به بازیافت فوق از جمله کاهش قابل ملاحظه و در مواقعی دفع کامل بوی تعفن، لجن و پالایش رودخانه‌ها، دریاچه‌ها و اقیانوس‌ها کمک کند. از آنجا که EM در تمام سیستم فاضلاب پخش و وارد رودخانه‌ها، دریاچه‌ها و اقیانوس‌ها می‌شود، شرایطی را ایجاد می‌کند که باعث تکثیر حیات نباتی می‌شود. احیاء اینچنینی حیات نباتی در طول کرانه رودخانه‌ها، خطوط ساحلی و سواحل دریا از فرسایش آنها جلوگیری می‌کند.

استفاده از میکروارگانیسم EM همچنین در حل مشکلات پس از بروز سوانحی نظیر سونامی و زمین‌لرزه‌ها مثرتر است.



فرانسسیس بیکن (Francis Bacon) سیاست‌مدار و فیلسوف معروف انگلیسی در ۲۲ ژانویه ۱۵۶۱ میلادی در استرند (Strand) نزدیک لندن، به دنیا آمد. بسیاری وی را محور اصلی تحول فکری در قرون وسطی می‌دانند تا جایی که او را از بانیان انقلاب علمی می‌شمارند و پایان سلطه کلیسا بر تفکر را به اندیشه‌های او نسبت می‌دهند.

او برخلاف رویکرد فلسفه باستانی و قرون وسطایی، تعریف جدیدی از معرفت و هدف علم‌آموزی ارائه داد. بیکن صراحتاً این نظر را مطرح می‌کند که غایت علم‌آموزی، ارتقا معنوی و یا رشد وجودی انسان نیست بلکه هدف، افزایش قدرت آدمی است. شاید بزرگ‌ترین تأثیر بیکن در فلسفه غربی همانا نقش او در پیدایش و تأسیس «علوم تجربی» یا «علم مدرن» یا همان Science است. وی در سال ۱۵۷۳ میلادی در سن ۱۲ سالگی وارد دانشگاه کمبریج شد تا آنکه در سال ۱۵۷۶ از طریق سفیر کبیر انگلستان در پاریس به دربار فرانسه راه یافت. در سال ۱۵۸۴ به عضویت مجلس عوام انتخاب و به عنوان مشاور کنت اسکس (Earl of Essex) مشغول به کار شد.

بیکن در سال ۱۶۰۷ معاون دادستان و شش سال بعد دادستان کل انگلستان شد. در سال ۱۶۱۶ رایزن سلطنتی و سال بعد از آن مهرداد سلطنتی شد و نهایتاً در ۵۷ سالگی به مقام صدارت عظمای انگلستان دست یافت. در سال ۱۶۲۱ در محاکماتی که سمت قضاوت در آنها را بر عهده داشت، به اخذ رشوه متهم شد و البته این اتهام را نیز پذیرفت. پس از آن، از مناصب خود خلع شد و باقی زندگی خود را که یکسره مصروف مطالعه و نگارش بود، در عزلت گذراند. وی در نهم آوریل سال ۱۶۲۶ میلادی در ۶۵ سالگی درگذشت.

در دو قرن گذشته، محیط به طور عمده به عنوان یک موضوع خارجی نسبت به بشر، تلقی می‌شده است. در این دیدگاه، ارتباط انسان و محیط، به صورت غلبه انسان بر طبیعت درک می‌شد و باور داشتند که دانش و فناوری بشر می‌تواند بر تمام

## توسعه پایدار؛ کلید حل مشکلات زیست محیطی در دریا

موانع محیطی و طبیعی فایق آید. این دیدگاه مرتبط با توسعه سرمایه‌داری و انقلاب صنعتی و علم مدرن است. مبنای این تفکر، بر اساس اندیشه فرانسویس بیکن بنا شده است که: «جهان برای بشر ساخته می‌شود و نه بشر برای جهان».

مفهوم توسعه پایدار (Sustainable Development) حاصل رشد آگاهی از پیوندهای جهانی، مشکلات زیست‌محیطی در کشورهای در حال رشد، موضوعات اجتماعی - اقتصادی، فقر و نابرابری و نگرانی‌ها درباره آینده سالم برای بشر است. از زمان کنفرانس سازمان ملل با عنوان توسعه و محیط که در سال ۱۹۹۲ میلادی در ریو برگزار شد، عنوان «توسعه» یکی از حساس‌ترین و مهم‌ترین موضوعات در مباحث مطرح شده است. در پشت این عنوان، مفاهیم عمیقی واقع شده است: از یک طرف تلاش در جهت حل مسائل زیست‌محیطی، علوم طبیعی و نگرانی درباره حفاظت طبیعت، و از سویی دیگر، مشکلات فقر و فلاکت جهان سوم. در سال ۱۹۸۷ میلادی، کمیته جهانی توسعه و محیط سازمان ملل (WCED)، در گزارشی تحت عنوان «آینده مشترک ما» یک تعریف جامع از توسعه پایدار ارائه داد: رفع نیازهای نسل حاضر بدون مصالحه با نسل‌های آینده درباره نیازهای آنها.

در اصل پنجاهم قانون اساسی ایران، که از آن می‌توان به عنوان سندی مترقی در این حوزه یاد کرد، نیز آمده است: «در ایران حفاظت محیط‌زیست که نسل امروز و نسل‌های بعد باید در آن حیات اجتماعی رو به رشدی داشته باشند وظیفه عمومی تلقی می‌گردد. از این رو فعالیت‌های اقتصادی و غیر آن که با آلودگی محیط‌زیست یا تخریب غیر قابل جبران آن ملازمه پیدا کند ممنوع است».

خشک شدن دریاچه‌های ارومیه، پریشان، هامون، رودخانه زاینده‌رود و تالاب گاوخونی، پدیده کشنده قرمز در خلیج فارس، خطر انقراض ماهی سفید، کیلکا و ماهیان خاویاری در دریای خزر و ماهی صبور در خلیج فارس به‌علت آلودگی‌های

صنعتی و تغییرات شرایط محیطی آب‌های دریای خزر و خلیج فارس از نمونه‌های بارز و نگران‌کننده اثرات مستقیم و غیرمستقیم زیست‌محیطی فعالیت‌های توسعه‌ای بدون در نظر گرفتن شرط پایداری آنها است که جای تأمل دارد.

به عنوان بخشی از این عوارض می‌توان به بحران آب در ایران در تابستان امسال که به علت گرمای بی‌سابقه هوا بیشتر نمود یافته است، اشاره کرد: یکی از علل مهم این مسئله جدا از بحث الگوی مصرف آب در ایران که ۷۰ درصد بیش از متوسط جهانی است، کاهش بارش‌ها در ایران به علت تغییر جهانی آب و هوا در نتیجه تولید زیاد گازهای گلخانه‌ای است. براساس گزارشی که در سال ۲۰۱۳ توسط آژانس ارزیابی محیط‌زیست هلند منتشر شد، ایران در سال ۲۰۱۲ با سوزاندن سوخت‌های فسیلی و تولید سیمان در مجموع ۴۱۰ میلیون تن دی‌اکسیدکربن در اتمسفر زمین منتشر کرده است. بخشی از این تولید سیمان در راستای تلاش گسترده ایران در سالیان گذشته برای ساخت سد بوده که هدف آن تأمین نیاز روزافزون جمعیت کشور به آب بود، یک راه‌حل مبتنی بر تضعیف لایه اوزون با نتایجی مغایر با اهداف اولیه ساخت سدها!! نتیجه اینکه، اکنون ایران با بیش از ۵۰۰ سد، سومین کشور دارای بیشترین تعداد سد در جهان است، در حالی که ۴۰۰ سد دیگر را نیز در دست احداث دارد!

در دومین گزارش ملی ایران که در سال ۲۰۱۰ در گردهمایی سازمان ملل در زمینه تغییر آب و هوا توسط رئیس وقت سازمان محیط زیست ایران ارائه شد، چنین آمده است: انتظار می‌رود انتشار گازهای گلخانه‌ای در بخش غیرانرژی ایران مانند سیمان و خودرو از ۱۰۰ میلیون تن در سال ۲۰۰۰ به ۲۲۵ میلیون تن در سال ۲۰۲۵ افزایش یابد.

در یک نگاه کلی و فراگیر می‌توان عوامل اساسی در یک فرآیند توسعه پایدار را به چهار عامل تقسیم کرد: فرهنگ (باورها و ارزش‌ها)، دانایی (آموزش و پژوهش)، توانایی (فناوری، تجهیزات و سرمایه) و

ساختارها (ضوابط و قوانین) که هر چهار عامل در ارتباط نزدیک، مستقیم و بعضاً غیرمستقیم با نیروی انسانی آموزش‌دیده قرار دارند.

از آنجا که حفظ محیط‌زیست به عنوان یک بحث جهانی نیازمند همکاری‌های بین‌المللی است. تلاش‌ها زمانی به ثمر خواهد رسید که همکاری در سطوح ملی، منطقه‌ای و در نهایت بین‌المللی انجام پذیرد. به همین دلیل کنوانسیون‌های منطقه‌ای نظیر «کنوانسیون کویت» برای خلیج فارس و «کنوانسیون تهران» برای دریای خزر و نیز کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند مارپول، OPRC، BWM Convention و Anti-Fouling Convention به منظور رفع نگرانی‌های زیست‌محیطی دریایی در منطقه و دنیا مورد توافق قرار گرفته‌اند.

با تمام تمهیدات به کار گرفته شده، وقوع آلودگی‌های نفتی در سطح دریاها و اقیانوس‌ها بر اثر حوادث دریایی ناشی از برخورد نفتکش‌های حامل نفت خام و مشتقات آن و نیز آلودگی‌های ناشی از حفاری‌های اکتشافی و عملیات استخراج در سکوهای فراساحلی اجتناب‌ناپذیر است. سازگارترین روش زیستی برای جمع‌آوری لکه‌های نفت از سطح دریا، جذب آن و یا تصفیه طبیعی آن است. از این رو تحقیقات گسترده‌ای به منظور توسعه این روش‌ها در دانشگاه‌ها و پژوهشکده‌های سرتاسر دنیا در حال انجام بوده تا در صورت موفقیت‌آمیز بودن آنها، تجاری‌سازی آنها از منظر کاربرد و مقرون به صرفه بودن به مورد اجرا گذارده شود. از جمله روش‌های سازگار با محیط زیست می‌توان به استفاده از میکروارگانیسم‌های مؤثر (EM) که توسط ژاپنی‌ها معرفی شده است و در یادداشت مدیرمسئول به‌هنگام در این شماره بدان پرداخته شده و یا استفاده از اسفنج‌های نانوسلولزی معرفی شده توسط دانشگاه بورردو فرانسه، اشاره کرد.

saeid.kazemi@hotmail.co.uk



## بازرسی‌های مبتنی بر تحلیل ریسک

از آنجا که حرکت دادن سکوه‌های متحرک فراساحلی (Mobile Offshore Units) هم عملیات حفاری، اکتشاف و بهره‌برداری را مختل می‌کند و هم اینکه تدارک و مقدمات حرکت دادن چنین سکوهایی بسیار هزینه‌بر است و در عین حال پذیرش چنین تأسیساتی در خیلی از کارخانجات تعمیراتی ساحلی امکان‌پذیر نیست، سازمان‌های بازرسی و تأییدکننده نظیر مؤسسات رده‌بندی را به فکر یافتن راهکارهای جایگزین واداشته است.

رژیم کنونی بازرسی‌های رده‌بندی بر اساس آنچه به طور سنتی از صنعت کشتیرانی باقی مانده بنا نهاده شده است، یعنی بازرسی‌های مبتنی بر زمان‌های مشخص و از پیش تعیین شده (Time-Based) که با توجه به توقف کشتی در زمان‌های مختلف در بنادر گوناگون سراسر دنیا و شبکه گسترده دفاتر بازرسی مؤسسات رده‌بندی به راحتی قابل اجراء است.

آنچه هم‌اکنون در صنعت فراساحل توسط بعضی مؤسسات رده‌بندی و بازرسی‌کننده به عنوان تحولی شگرف در کاهش هزینه تعمیرات و نگهداری، تأمین ایمنی، حفظ وضعیت رده‌بندی و پوشش بیمه‌ای مدنظر قرار گرفته است، اجرای یک سیستم بازرسی مبتنی بر تحلیل ریسک (Risk-Based) در اجزاء و قسمت‌های مختلف یک سکوی فراساحلی با هدف حذف فرآیند به حوض خشک روی سکواست.

یک نکته مهم در حذف بازرسی‌های حوض خشک (Dry Docking Surveys) از یک سازه دریایی، کسب اجازه از کشور صاحب پرچم (Flag State) یا کشور ساحلی (Coastal State) در منطقه عملیاتی سکوی مورد نظر است.

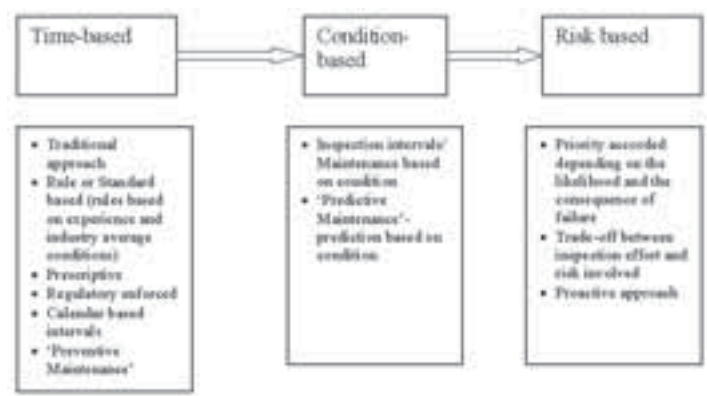




■ آنچه هم اکنون در صنعت فراساحل به عنوان تحولی شگرف در کاهش هزینه تعمیرات و نگهداری، تأمین ایمنی، حفظ وضعیت رده بندی و پوشش بیمه ای مدنظر قرار گرفته، اجرای یک سیستم بازرسی مبتنی بر تحلیل ریسک در اجزاء و قسمت های مختلف یک سکوی فراساحلی است

■ تحلیل و مدیریت ریسک فرآیندی نظام مند است که در آن شناسایی، تجزیه و تحلیل، ارزیابی، مواجهه و پایش هر نوع فعالیت و همچنین دستیابی به یک موازنه قابل قبول بین هزینه های حادثه و هزینه های مربوط به تدابیر پیشگیرانه برای کاهش ریسک وقوع حادثه انجام می گیرد

شکل زیر مقایسه ای بین سه حالت مختلف در انجام بازرسی های سازه های دریایی را به طور شماتیک نمایش می دهد. لازم به ذکر است که در صنعت کشتیرانی در بخش تجاری حالت اول، در بخش نظامی حالت های اول و دوم و یا تلفیقی از هر دو به مورد اجراء گذارده شده و حالت پیشرفته سوم که بازرسی های مبتنی بر تحلیل ریسک است، هم اکنون در سکوهای فراساحلی به مورد اجراء گذارده می شود. هر چند که در بعضی کشورهای پیشرفته دریایی در مورد شناورهای تندرو با ویژگی های طراحی خاص هم از روش های نظام مند تحلیل ریسک نظیر FMEA بهره گرفته می شود، در حالی که ممکن است در کشوری دیگر حتی برای یک سکوی فراساحلی نیمه غوطه ور (Semi-Submersible) هنوز از روش های سنتی رده بندی برای انجام بازرسی های رده بندی استفاده شود!!



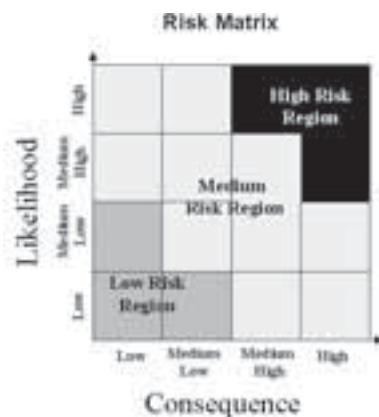
کاربرد سیستم Asset Integrity Management System (AIMS) که قبلاً در شماره های پیشین این فصلنامه بدان پرداخته شد و هم اکنون گسترش روزافزونی در صنعت فراساحل یافته و در بیشتر سازه های فراساحلی نظیر FPSO، TLP، Spar و Semi-Submersible مورد استفاده قرار می گیرد، در راستای روش های مبتنی بر تحلیل ریسک و قابلیت اعتماد (Reliability) سکو در انجام وظایف محوله است.

مخاطرات (Hazards) محتمل در هر یک از فعالیت های سکوی دریایی با در نظر گرفتن احتمال بروز (Frequency/ Probability) و شدت عواقب آنها (Consequences) منجر به ریسک با پتانسیل آسیب رسانی به انسان (People)، اموال (Property) و محیط زیست (Environment) می شوند.

تحلیل و مدیریت ریسک فرآیندی نظام مند است که در آن شناسایی، تجزیه و تحلیل، ارزیابی، مواجهه و پایش هر نوع فعالیت و همچنین دستیابی به یک موازنه قابل قبول بین هزینه های حادثه و هزینه های مربوط به تدابیر پیشگیرانه برای کاهش ریسک وقوع حادثه انجام می گیرد. تحلیل ریسک در یک برنامه بازرسی Risk-Based در جستجوی پاسخگویی به سؤالات زیر برای اجزاء مختلف سکو است:

Basic Elements	Questions to Answer
Identification of potential modes of failure for the components within the scope	How can an event be initiated? What can go wrong?
Development of accident scenarios	How the accident evolves?
Assessment of likelihood of accident scenarios	How likely is it?
Assessment of consequences of accident scenarios	What are the consequences?
Assessment of risk and prioritization	Which components contribute the most to risk?

برای طبقه‌بندی ریسک به یک ماتریس ریسک نیاز است. این ماتریس امکان ایجاد تمایز بین ریسک‌های خطرناک‌تر شناسایی شده را دارا است. نمونه‌هایی از ماتریس ریسک در شکل زیر نمایش داده شده‌اند:



احتمال وقوع	شدت حادثه			
	ناچیز (ضریب=1)	کم (ضریب=2)	بحرانی (ضریب=3)	فاجعه بار (ضریب=4)
بالا (ضریب=5)	نامطلوب	غیر قابل تحمل	غیر قابل تحمل	غیر قابل تحمل
محتمل (ضریب=4)	قابل تحمل	نامطلوب	غیر قابل تحمل	غیر قابل تحمل
ممکن (ضریب=3)	قابل تحمل	نامطلوب	نامطلوب	غیر قابل تحمل
کم (ضریب=2)	قابل اغماض	قابل تحمل	نامطلوب	نامطلوب
غیر محتمل (ضریب=1)	قابل اغماض	قابل اغماض	قابل تحمل	قابل تحمل

شدت حادثه در ماتریس فوق معیاری از اهمیت آثار ناشی از وقوع حادثه مذکور در نتیجه وجود یک خطر است. رده‌بندی شدت آثار حوادث در حد زیادی به مطالعات مربوط به فرآیند شناسایی خطرات (Hazzards) و در نظر گرفتن عوامل گوناگونی از جمله موارد زیر بستگی دارد:

- ماهیت سیستم و اینکه وقوع حادثه چه تأثیری بر استفاده‌کنندگان و محیط پیرامون می‌گذارد.
- عملکرد سیستم.
- الزامات قراردادی.
- مقررات ایمنی ملی و صنعتی.

جدول زیر نمونه‌ای توصیفی از رده‌بندی شدت حادثه است:

رده	شدت	تبعات حادثه بر روی انسان، اموال و محیط زیست
۴	فاجعه‌بار	خطری که بالقوه کارکرد اصلی سیستم را تهدید می‌کند و در اثر وقوع آن صدمه جدی به سیستم، محیط زیست و انسان وارد می‌شود.
۳	بحرانی	خطری که بالقوه کارکرد اصلی سیستم را تهدید می‌کند و در اثر وقوع آن صدمه قابل توجهی به سیستم و محیط زیست وارد می‌شود؛ ولی تهدید جدی برای انسان نیست.
۲	کم	خطری که بالقوه می‌تواند کیفیت عملکرد سیستم را کاهش دهد بدون آنکه صدمه قابل توجهی به سیستم وارد و یا خطری متوجه انسان کند.
۱	ناچیز	خطری که بالقوه می‌تواند کیفیت عملکرد سیستم را کاهش دهد بدون وارد کردن صدمه به سیستم و بدون هیچ خطری برای انسان.



بر اساس اصل (Low As Reasonably Practicable ALARP)، ریسک ناشی از یک خطر بالقوه باید تا حد امکان کم باشد. در شکل زیر این اصل نمایش داده شده است:



بازرسی های مبتنی بر تحلیل ریسک ابزار و فرآیندهایی را به منظور مشخص کردن ترکیب بهینه روش های بازرسی و زمان انجام آنها فراهم می کند. بدین منظور قدم های زیر بایستی برداشته شود:

- ۱- مشخص کردن میزان ریسک هر یک از خطاها یا ایرادهای بالقوه اجزای مختلف سکوی دریایی.
- ۲- شناسایی سازوکار فرسایش (Degradation Mechanisms) هر جزء سکو که منجر به ایجاد خطا و ایراد مورد انتظار می شود.
- ۳- انتخاب روش های بازرسی مؤثر که امکان ردیابی پیشرفت فرسایش را داشته باشند.
- ۴- توسعه طرح بهینه بازرسی بر اساس اطلاعات به دست آمده از سه قدم قبلی.
- ۵- تحلیل داده های جمع آوری شده از بازرسی ها و به روزسانی طرح بازرسی ها بر اساس آخرین تغییرات در اجزاء مختلف سکو.

سعید کاظمی

عضو هیئت علمی گروه مهندسی دریا دانشگاه خلیج فارس بوشهر

saeid.kazemi@pgu.ac.ir



## قوانین حمل مسافر با کشتی

### قسمت اول - حدود مسئولیت متصدی حمل

ماده ۱۱۱- (تعاریف): اصطلاحاتی که در این فصل به کار رفته دارای معانی ذیل است:

الف) متصدی حمل:

متصدی حمل عبارت است از مالک یا مستأجر و یا تجهیزکننده کشتی که طرف قرارداد حمل واقع شود.

ب) قرارداد حمل:

به استثناء قرارداد اجاره کشتی قرارداد حمل قراردادی است که از طرف متصدی حمل و یا به حساب او برای حمل مسافر منعقد شود.

ج) مسافر:

مسافر فقط به کسی اطلاق می شود که بر طبق قرارداد حمل با کشتی سفر کند.

د) کشتی:

منظور از کشتی فقط کشتی های دریایماست.

ه) مدت حمل:

مدت حمل، مدتی است که مسافر در کشتی است و یا در حال سوار شدن و یا پیاده شدن

از آن باشد؛ ولی این مدت شامل زمانی که مسافر در ایستگاه دریایی و یا روی اسکله و یا تأسیسات دیگر بندری توقف کند نخواهد بود. به علاوه مدت حمل شامل زمانی است که مسافر از طریق آب یا از خشکی به کشتی و یا بالعکس حمل شود؛ مشروط بر آنکه قیمت این حمل در بهای بلیط منظور شده باشد و یا وسیله به کار برده شده برای این حمل اضافی از طرف متصدی حمل در اختیار مسافر قرار گرفته باشد.

و) حمل و نقل بین المللی:

حمل و نقل بین المللی عبارت از هر حمل و نقلی است که به موجب قرارداد حمل مبدأ و مقصد در دو کشور مختلف قرار گرفته باشد.

ماده ۱۱۲- (وظایف متصدی حمل):

۱- در صورتی که متصدی حمل خود مالک کشتی باشد موظف است سعی و اهتمام کافی معمول دارد و مسئولیت اعمال مأموران مجاز خود را حین انجام وظیفه از ابتدا سفر و در تمام مدت حمل در مورد آماده کردن کشتی برای دریانوردی، تهیه

کارکنان و تدارک خواربار و تجهیز کشتی و تأمین جانی مسافری را از هر حیث به عهده بگیرد.

۲- در صورتی که متصدی حمل مالک کشتی نباشد، بر حسب مورد مسئول اعمال مالک کشتی یا تجهیزکننده و مأموران مجاز آنها حین انجام وظیفه خواهد بود تا نامبرندگان در انجام وظایف محوله مذکور در بند ۱ این ماده، سعی و اهتمام کافی معمول دارند.

ماده ۱۱۳- (فوت یا صدمات بدنی در اثر خطای متصدی حمل):

۱- متصدی حمل مسئول خسارات ناشی از فوت یا صدمات بدنی مسافر است، مشروط بر آنکه حادثه ای که منجر به ایجاد خسارت شده در جریان مسافرت و بر اثر غفلت و تقصیر متصدی حمل یا مأموران مجاز وی حین انجام وظیفه پیش آمده باشد.

۲- در صورتی که فوت یا صدمات بدنی ناشی از تصادم یا به گل نشستن یا انفجار یا حریق و یا غرق شدن کشتی بشود، فرض این است که حادثه بر اثر تقصیر و یا غفلت متصدی حمل و یا مأمورین مجاز او اتفاق



افتاده است مگر آنکه خلاف آن اثبات شود. ۳- به استثناء بند دو این ماده اثبات تقصیر و یا غفلت متصدی حمل یا مأموران مجاز او به عهده مدعی است.

**ماده ۱۱۴- (فوت یا صدمات بدنی بر اثر خطای مسافر):**

در صورتی که متصدی حمل ثابت کند فوت یا صدمات بدنی بر اثر تقصیر و یا غفلت خود مسافر بوده و یا عمل مسافر در وقوع آن تأثیر داشته، دادگاه بر حسب مورد متصدی حمل را کلاً و یا جزئاً از مسئولیت بری خواهد کرد.

**ماده ۱۱۵- (حدود مسئولیت متصدی حمل):**

۱- مسئولیت متصدی حمل در مورد فوت و یا صدمات بدنی وارد به مسافر در هیچ مورد از ۲۰ میلیون ریال و یا معادل آن به ارز خارجی تجاوز نخواهد کرد.

۲- در صورتی که بر طبق قوانین مربوطه پرداخت خسارات به صورت درآمد مرتب و مستمر و یا به صورت اقساط صورت گیرد، مبلغ کل پرداختی نباید از میزان تعیین شده در فوق تجاوز کند.

۳- متصدی حمل و مسافر می توانند بر طبق قرارداد خصوصی مسئولیت های بیشتری را تعیین کنند.

۴- هزینه های دادرسی که در دعوی خسارات به وسیله دادگاه معین می شود جزء مبلغ مذکور در این ماده منظور نخواهد شد.

خواسته کلیه دعاوی در یک حادثه مشخص که از طرف مسافر و یا از طرف نماینده قانونی او (و یا از طرف وراثت و یا اشخاصی که تحت تکفل وی هستند) ممکن است اقامه شود نمی تواند زاید بر حداکثر مسئولیت مقرر در این ماده باشد.

**ماده ۱۱۶- (محرومیت از حق استفاده از تحدید مسئولیت):**

هرگاه ثابت شود علت خسارت فعلی یا ترک فعلی باشد که متصدی حمل عامداً یا با علم بر احتمال وقوع خسارت انجام داده، در این صورت از تحدید مسئولیت مقرر در ماده ۱۱۵ نمی تواند استفاده کند.

**ماده ۱۱۷- (آثار ناشی از اجرای این فصل):**

مقررات این فصل به هیچ وجه در حقوق

و تعهدات و تحدید مسئولیت متصدی حمل مذکور در فصل پنجم تأثیری نخواهد داشت.

**ماده ۱۱۸- (آثار ناشی از شرایط خاص):**

در صورتی که قبل از وقوع حادثه مورد خسارات در قرارداد شروطی به منظور بری ساختن متصدی حمل در مقابل مسافر (نماینده او و وراثت و یا اشخاصی که تحت تکفل او هستند) شده باشد و یا در مورد تحدید مسئولیت مبلغی کمتر از آنچه در این فصل ذکر شد تعیین شود یا در مواردی که اثبات امر به عهده متصدی حمل باشد تغییری داده شود و یا آنکه شرط شود که اختلافات به داوری یا دادگاه مخصوص ارجاع شود شرایط مذکور باطل است ولی مبطل خود قرارداد که تابع این فصل است نخواهد بود.

**ماده ۱۱۹- (طرح دعوی):**

۱- اقامه و طرح هرگونه دعوی مربوط به خسارات ناشی از حمل و نقل به هر نحوی که ایجاد شده باشد تابع شرایط و حدود مسئولیت های پیش بینی شده در این فصل خواهد بود.

۲- دعاوی خسارات ناشی از صدمات بدنی به مسافر به وسیله شخص مسافر و یا به نمایندگی از طرف او اقامه خواهد شد.

۳- در مورد فوت مسافر خسارات باید فقط به وسیله نمایندگان قانونی او یا وراثت یا اشخاصی که تحت تکفل او بودند اقامه شود، مشروط بر اینکه اشخاص مذکور مطابق قانون دادگاه رسیدگی کننده حق مطالبه داشته باشند.

**ماده ۱۲۰- (مرور زمان):**

۱- در موردی که به مسافر صدمات بدنی وارد شود باید ظرف ۱۵ روز از تاریخ پیاده شدن اخطار کتبی به متصدی حمل دایر به وقوع صدمات بدنی تسلیم کنند. در غیر این صورت فرض این است که مسافر سالم پیاده شده است، مگر اینکه خلاف آن ثابت شود.

۲- دعاوی جبران خسارات ناشیه از فوت و صدمات بدنی به مسافر پس از دو سال مشمول مرور زمان می شود.

۳- مرور زمان در دعاوی مربوط به صدمات بدنی از روز پیاده شدن مسافر از کشتی شروع می شود.

■ متصدی حمل مسئول

خسارات ناشی از فوت یا

صدمات بدنی مسافر است،

مشروط بر آنکه حادثه ای که

منجر به ایجاد خسارت شده در

جریان مسافرت و بر اثر غفلت و

تقصیر متصدی حمل یا مأموران

مجاز وی حین انجام وظیفه پیش

آمده باشد

■ مسافر نمی تواند بدون موافقت فرمانده کشتی و یا عاملین مجاز فروشنده بلیط حقوق اختصاصی مربوط به بلیط خود را به دیگری واگذار کند

۲- مجموع مبلغی که ممکن است از متصدی حمل و مأموران مجاز او دریافت دارند از حدود معافیت های متصدی حمل و نقل مذکور در این قانون تجاوز نخواهد کرد.

۳- در صورتی که مأمور مجاز متصدی حمل در ایجاد خسارت عامد باشد و یا با علم به احتمال وقوع خسارت مرتکب فعل یا ترک فعلی شود نمی تواند به بند یک و دو استناد کند.

ماده ۱۲۲- (حمل و نقل دریایی توسط دولت):

مقررات این فصل شامل حمل و نقل های تجاری مذکور در ماده ۱۱۱ که به وسیله دولت و یا مؤسسات عمومی انجام می شود نیز خواهد بود.

#### قسمت دوم - حقوق مسافری

ماده ۱۲۳- (غیرقابل انتقال بودن بلیط کشتی):

مسافر نمی تواند بدون موافقت فرمانده کشتی و یا عاملین مجاز فروشنده بلیط حقوق اختصاصی مربوط به بلیط خود را به دیگری واگذار کند.

ماده ۱۲۴- (هزینه غذا و کرایه):

کرایه مسافر شامل هزینه غذا نیز هست و چنانچه قرار دیگری در بین باشد فرمانده موظف است غذای مورد نیاز را به قیمت عادلانه در اختیار مسافر بگذارد.

ماده ۱۲۵- (توشه):

مسافر نسبت به توشه ای که همراه خود در کشتی دارد فرستنده بار تلقی می شود. چنانچه به توشه ای که مسافر نزد خود نگاهداری می کند خساراتی وارد شود، مسئولیت متوجه فرمانده نخواهد بود مگر اینکه خسارت در نتیجه عمل فرمانده یا کارکنان کشتی باشد.

ماده ۱۲۶- (رعایت مقررات):

مسافر باید دستورهای فرمانده را درباره حفظ نظم در کشتی رعایت کند.

ماده ۱۲۷- (مواظبت از توشه متوفی):

فرمانده موظف است توشه مسافری را که در بین راه در گذشته است تا ورود به مقصد حفظ کند.

ماده ۱۲۹- (الزام به تعقیب مسیر):

فرمانده موظف است مستقیماً مسیر خود را

تعقیب و به سوی مقصد مسافرت حرکت کند، مگر آنکه قرارداد خاصی موجود و یا انحراف مسیر برای نجات و حفظ اموال و جان اشخاص باشد. در صورت تخلف مسافر حق دارد قرارداد را فسخ و خسارات خود را مطالبه کند.

ماده ۱۳۰- (تأخیر حرکتی کشتی):

هرگاه کشتی در روز معین به علت مسامحه یا تقصیر فرمانده کشتی حرکت نکند، مسافر حق مطالبه خسارت وارده و فسخ قرارداد را دارد.

ماده ۱۳۱- (عدم حرکت کشتی):

هرگاه کشتی نتواند به علت ممنوع بودن تجارت با بندر مقصد و یا محاصره اقتصادی بندر مقصد و یا به علت قوه قهریه حرکت کند قرارداد مسافر کان لم یکن تلقی می شود و هیچ یک از طرفین حق مطالبه خسارات از طرف دیگر را نخواهد داشت.

ماده ۱۳۲- (ادامه ندادن سفر):

در صورتی که در بین راه مسافری به میل خود از کشتی پیاده شود باید تمام کرایه سفر را بپردازد. اگر مسافر فوت و یا به علت بیماری مجبور به ترک کشتی شود، کرایه سفر فقط به نسبت راه پیموده شده پرداخت خواهد شد.

ماده ۱۳۳- (نرسیدن به مقصد):

هرگاه کشتی به علت ضبط یا غرق شدن و یا اعلام عدم قابلیت دریانوردی به مقصد نرسد، فرمانده فقط حق مطالبه هزینه غذای مسافر را خواهد داشت.

ماده ۱۳۴- (حقوق مسافر هنگام تعمیر کشتی):

هرگاه فرمانده مجبور شود در ضمن سفر کشتی را تعمیر کند، مدت انتظار مسافر در حدود متعارف خواهد بود، والا حق دارد از فرمانده بخواهد که موجبات ادامه سفر وی را در کشتی هم پایه دیگری فراهم کند. در تمام مدت تعمیر حق مسکن و غذای مسافر مجانی و متناسب با درجه بلیط او خواهد بود. مسافری که در مدت متعارف صبر نکند حق دریافت وجهی از بابت بلیط خود ندارد.

مأخذ: قانونی دریایی ایران مصوب ۱۳۴۳/۶/۲۹



## تخلیه و بارگیری، عمده فعالیت کارگاه های کمکی حمل و نقل آبی

جدیدترین آمار مرکز ملی آمار ایران درباره فعالیت کارگاه های دارای فعالیت های کمکی حمل و نقل آبی نشان می دهد در سال ۹۱، بیشترین فعالیت اصلی این کارگاه ها، تخلیه و بارگیری و بیشترین فعالیت فرعی آنها، بارشماری بوده است. آخرین نتایج منتشر شده از سوی مرکز ملی آمار ایران درباره آمارگیری از فعالیت های کمکی حمل و نقل آبی، نشان می دهد که در سال ۹۱ در سراسر کشور، ۸۶۹ کارگاه دارای فعالیت کمکی حمل و نقل آبی بوده اند.

از این میان، فعالیت اصلی ۴۹/۹ درصد کارگاه ها، تخلیه و بارگیری و فعالیت ۴۱/۱ درصد کارگاه ها، نمایندگی شرکت های کشتیرانی بوده است. همچنین فعالیت ۳/۳ درصد آنها، بارشماری، فعالیت ۱/۹ درصد کارگاه ها، کرایه شناور و فعالیت سایر کارگاه ها، شامل اداره بندر، کشتیرانی و بازرسی کالا بوده است.

### بارشماری؛ بیشترین فعالیت فرعی کارگاه ها

بر اساس همین یافته ها، از مجموع ۸۶۹ کارگاه دارای فعالیت های کمکی حمل و نقل آبی در سال ۹۱، میزان ۶۹/۷ درصد کارگاه ها، هیچ فعالیت فرعی نداشته و ۳۰/۳ درصد کارگاه ها دارای فعالیت فرعی بوده اند که در این میان، ۱۰/۶ درصد کارگاه ها، دارای فعالیت فرعی بارشماری، ۸/۶ درصد کارگاه ها، دارای فعالیت فرعی نمایندگی شرکت های کشتیرانی و ۵/۷ درصد کارگاه ها، دارای فعالیت فرعی تخلیه و بارگیری بوده اند.

همچنین ۳/۱ درصد کارگاه ها، دارای فعالیت فرعی کرایه شناور و سه درصد دارای فعالیت فرعی حمل و نقل آبی بار و مسافر بوده اند. هشت درصد کارگاه ها نیز سایر فعالیت های فرعی انجام داده اند.

### تخلیه بیش از ۷۴ هزار و بارگیری بیش از ۵۵ هزار فرزند شناور

آمار منتشر شده از سوی مرکز آمار ایران نشان می دهد که در سال ۹۱، تعداد ۷۴ هزار و ۵۲ فرزند شناور توسط کارگاه های دارای فعالیت های کمکی حمل و نقل آبی، تخلیه و ۵۵ هزار و ۶۱۷ فرزند نیز بارگیری شده است.

همچنین مقدار کالای تخلیه شده توسط این شناورها ۱۵۲/۴ میلیون تن و مقدار کالای بارگیری شده آنها ۹۵/۸ میلیون تن بوده است که نشان می دهد به طور متوسط سهم هر شناور از تخلیه کالا، دو هزار و ۵۷ تن و از بارگیری یک هزار و ۷۲۲ تن است.

در این سال همچنین سهم هر کارگاه از شناورهای تخلیه شده، ۱۵۳ فرزند، از شناورهای بارگیری شده، ۱۱۵ فرزند و از شناور کرایه داده شده، ۲۲ فرزند بوده است.

منبع: سایت خبری تین نیوز

■ از مجموع ۸۶۹ کارگاه دارای فعالیت های کمکی حمل و نقل آبی در سال ۹۱، میزان ۶۹/۷ درصد کارگاه ها، هیچ فعالیت فرعی نداشته و ۳۰/۳ درصد کارگاه ها نیز دارای فعالیت فرعی بوده اند

■ براساس آمارها در سال ۹۱، تعداد ۷۴ هزار و ۵۲ فرزند شناور، توسط کارگاه های دارای فعالیت های کمکی حمل و نقل آبی، تخلیه و ۵۵ هزار و ۶۱۷ فرزند، بارگیری شده است



# تصویب آیین نامه یک قانون دریایی

باشد باید به همراه دلایل مربوط در دفاتر ثبت نفت ثبت شود. دفتر ثبت نفت هم باید در محلی نگهداری شود که به راحتی برای بازرسی در دسترس باشد.

بر اساس مواد دیگری از این آیین نامه، هر کشتی غیرنفتکش با ظرفیت ناخالص ۴۰۰ تن و بیشتر و هر کشتی نفتکش با ظرفیت ناخالص ۱۵۰ تن و بیشتر مکلف است اطلاعات و گزارش‌های مربوط به عملیات محوطه موتورخانه را در هنگام عملیاتی همچون برداشت آب توازن یا شستشوی مخازن سوخت، جمع‌آوری، انتقال و تحویل بازمانده نفت (لجن)، تخلیه یا دفع آب خن و یا سوختگیری یا دریافت روغن روان‌کننده بر اساس عملیات مخزن به مخزن تکمیل و در دفتر ثبت نفت - عملیات فضای موتورخانه (کشتی کنوانسیون) ثبت و نگهداری کند.

همچنین هر کشتی نفتکش با ظرفیت ناخالص ۱۵۰ تن و بیشتر مکلف است اطلاعات و گزارش‌های مربوط به عملیات بار و توازن خود را در هنگام انجام عملیاتی همچون بارگیری یا تخلیه کالای نفتی، پاکسازی و شستشوی مخازن کالا، تخلیه آب توازن و تخلیه آب از مخازن لجن و دفع پسماندها بر اساس عملیات مخزن به مخزن تکمیل و در دفتر ثبت - عملیات فضای موتورخانه (کشتی کنوانسیون) ثبت و نگهداری کند.

بر اساس مواد دیگر این آیین‌نامه، هر کشتی نفتکش با ظرفیت ناخالص کمتر از ۱۵۰ تن و هر کشتی غیرنفتکش با ظرفیت ناخالص

آیین نامه قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی تصویب شد.

در بخشی از این آیین‌نامه با اشاره به ایجاد دفتر ثبت نفت آمده است: این دفتر جزء اسناد قابل استناد کشتی‌ها و تأسیسات نفتی بوده و قابل ارائه در مراجع قضایی است و تأسیسات نفتی و نفتکش‌ها، کشتی‌ها و شناورهای که در آب‌های موضوع این قانون تردد یا توقف می‌کنند مکلفند دفتر مذکور را بر اساس مفاد این آیین نامه نگهداری کنند.

در این آیین‌نامه همچنین در خصوص الزامات دفتر ثبت نفت هم آمده است: ثبت اطلاعات در دفتر ثبت نفت باید به طور صحیح و کامل صورت گیرد و مشخصات کشتی یا تأسیسات نفتی باید در ابتدای دفتر ثبت نفت و بالای همه صفحات آن درج شود.

همچنین پایان هر صفحه از دفتر ثبت نفت باید توسط فرمانده کشتی یا مسئول تأسیسات نفتی یا نفتکش و شناور امضاء و مهر شود. ضمناً تحویل هر گونه مواد زاید نفتی به تسهیلات دریافت مواد زائد و هر گونه خرابی یا از کار افتادگی تجهیزات مربوط به عملیات جداسازی نفت باید در دفتر ثبت نفت درج شود.

این آیین‌نامه می‌افزاید: هر گونه تخلیه یا دفع نفت که به منظور نجات جان اشخاص یا رفع خطر از نفتکش، تأسیسات نفتی، شناور و کشتی غیرکنوانسیون یا در اثر سانحه یا هر شرایط ناخواسته دیگر صورت گرفته

از ۵۰ تا ۴۰۰ تن و هر کشتی مسافری با ظرفیت حمل ۴۰ نفر مسافر و بیشتر موظف است اطلاعات و گزارش‌های مربوط به فضای موتورخانه را در هنگام عملیاتی همچون شستشوی مخازن سوخت، جمع‌آوری، انتقال و تحویل بازمانده نفت، دفع و تخلیه آب خن بر اساس عملیات مخزن به مخزن تکمیل و در دفتر ثبت نفت - عملیات فضای موتورخانه (کشتی کنوانسیون) ثبت و نگهداری کند.

بر اساس تبصره این ماده قانونی، کشتی‌های غیرکنوانسیونی با ظرفیت ناخالص از ۲۵ تا ۵۰ تن از ابتدای سال ۱۳۹۶ مشمول مقررات این ماده هستند.

در ماده دیگری از این آیین‌نامه آمده است:





■ هرگونه تخلیه یا دفع نفت که به منظور نجات جان اشخاص یا رفع خطر از نفتکش، تأسیسات نفتی، شناور و کشتی غیرکنوانسیون یا در اثر سانحه یا هر شرایط ناخواسته دیگر صورت گرفته باشد باید به همراه دلایل مربوط در دفاتر ثبت نفت ثبت شود

بر اساس عملیات مخزن به مخزن تکمیل و در دفتر ثبت نفت - تأسیسات نفتی (فضای تلمبه خانه و مخازن) ثبت و نگهداری کند. بر اساس این آیین نامه، بازرسان ذی صلاح می توانند در هر زمانی دفتر ثبت نفت کشتی، سکو یا تأسیسات نفتی را مورد بازرسی قرار دهند. همچنین سازمان باید بر اساس زمان بندی ابلاغی خود از دفاتر ثبت نفت کشتی ها و تأسیسات نفتی بازرسی و در صورت مشاهده هر گونه تخلف از مفاد این آیین نامه برای اجرای مجازات های تعیین شده در قانون اقدام کند. این مصوبه در تاریخ ۹۳/۳/۸ از سوی معاون اول رئیس جمهور برای اجراء ابلاغ شده است.

هر کشتی نفتکش غیرکنوانسیونی با ظرفیت ناخالص کمتر از ۱۵۰ تن مکلف است اطلاعات و گزارش های مربوط به عملیات بار و توازن خود را هنگام بارگیری یا تخلیه کالای نفتی پاکسازی و شستشوی مخازن کالا، تخلیه آب توازن و دفع پسماندها بر اساس عملیات مخزن به مخزن تکمیل و در دفتر ثبت نفت - بارکشتی های غیرکنوانسیونی ثبت و نگهداری کند. تأسیسات نفتی هم مکلفند اطلاعات و گزارش های مربوط به عملیات تلمبه خانه و مخازن خود را هنگام شستشوی مخازن نفت یا مخازن سوخت تأسیسات جمع آوری انتقال و تحویل بازمانده نفت و سوختگیری یا دریافت روغن روان کننده به صورت فله

سال ۱۳۹۰ سند الحاق به این کنوانسیون را نزد دبیرکل IMO تودیع کرد و بنابراین کنوانسیون مذکور به محض لازم‌الاجراء شدن، ۱۲ ماه بعد برای ایران کنند.

#### مواد کنوانسیون نایروبی

• گزارش و جانمایی کشتی‌ها و محل به گل نشستن یا غرق شدن آن؛ گزارش این گونه سوانح به نزدیک‌ترین کشور ساحلی، هشدار به دریانوردان و کشورهای ساحلی درخصوص به گل نشستن یا غرق شدن، اقدامات کشور ساحلی برای تعیین جانمایی کشتی غرق شده.

• تعیین معیار برای خطرات ناشی از مغروقه از جمله عمق آب بالای آن، نزدیکی مسیرهای کشتیرانی، ترافیک دریایی، نوع ترافیک و آسیب‌پذیری تسهیلات بندر؛ معیارهای زیست‌محیطی مانند آسیب‌های ناشی از نشست محموله یا روغن به محیط دریایی نیز شامل این موضوع می‌شود.

• اقدام در جهت تسهیل خارج‌سازی مغروقه‌ها از جمله حقوق و تعهدات برای خارج‌سازی مغروقه‌های خطرناک که مالک کشتی مسئول آن است و یا زمانی که یک کشور در این امر دخالت می‌کند.

• الزام مالک کشتی برای پرداخت

## لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون نایروبی

کشورهای عضو این امکان را می‌دهد که برخی مفاد قانونی را درخصوص سرزمین خود از جمله آب‌های سرزمینی‌شان اجراء کنند.

این کنوانسیون چارچوب قانونی مناسبی برای کشورها جهت خارج‌سازی مغروقه‌ها ایجاد می‌کند که می‌تواند بر ایمنی جان اشخاص، کالا و اموال در دریا و نیز محیط زیست دریا و ساحل تأثیر بگذارد.

کنوانسیون نایروبی، این تعهد مالی را برعهده مالکان کشتی می‌گذارد و از آنان می‌خواهد بیمه یا سایر ضمانت‌های مالی را برای تحت پوشش قراردادن هزینه‌های ناشی از خارج‌سازی مغروقه‌ها تقبل کنند و همچنین به کشورها حق هر نوع اقدام فوری در برابر بیمه‌گران را می‌دهد.

ایران جزو اولین کشورهای است که در

کنوانسیون بین‌المللی نایروبی درخصوص انتقال لاشه کشتی‌ها با پیوستن دانمارک به این کنوانسیون در تاریخ ۱۴ آوریل ۲۰۱۴ از سال آینده یعنی ۱۴ آوریل ۲۰۱۵ لازم‌الاجراء خواهد شد.

این کنوانسیون مسئولیت مالی خارج‌سازی مغروقه‌ها را برعهده مالکان کشتی قرار داده و بیمه و سایر ضمانت‌های مالی را اجباری کرده است.

دانمارک، دهمین کشوری است که به این کنوانسیون ملحق شد و به موجب آن اجراء این کنوانسیون دقیقاً از ۱۲ ماه بعد الزامی می‌شود. این کنوانسیون خلأ موجود در چارچوب قانونی بین‌المللی را با ایجاد اولین مجموعه قوانین بین‌المللی خارج‌سازی مغروقه‌ها در خارج از آب‌های سرزمینی یک کشور از بین برد. کنوانسیون مذکور همچنین شامل ماده‌ای است که به



■ اگرچه وقوع حوادث دریایی در طی سال‌های اخیر کاهش یافته که حاصل کار IMO و تلاش‌های مستمر دولت‌ها و صنایع جهت توسعه ایمنی کشتیرانی است اما تعداد مغروقه‌های رها شده در دریا افزایش یافته که این امر مشکلات کشورهای ساحلی و کشتیرانی را شدیدتر کرده است

مغروقه ممکن است خطراتی برای ناوبری در برداشته باشد، و سایر کشتی‌ها و خدمه را دچار خطر کند. دوم اینکه با توجه به نوع کالا، می‌تواند آسیب جدی به دریا و محیط زیست آن وارد کند و سوم در عصری که کالاها و خدمات به طور روزافزون گران می‌شوند، مسئله هزینه‌های علامت‌گذاری و خارج‌سازی مغروقه‌ها بسیار مهم است؛ زیرا بسیاری از این حوادث در آب‌های ساحلی کم‌عمق اتفاق می‌افتند که در داخل آب‌های سرزمینی است و کشورهای ساحلی حق برداشتن آنها را بدون دخالت مالکان کشتی دارا هستند. این کنوانسیون تلاش دارد تا به حل این مشکلات و سایر مسائل مرتبط با خارج‌سازی مغروقه‌ها کمک کند.

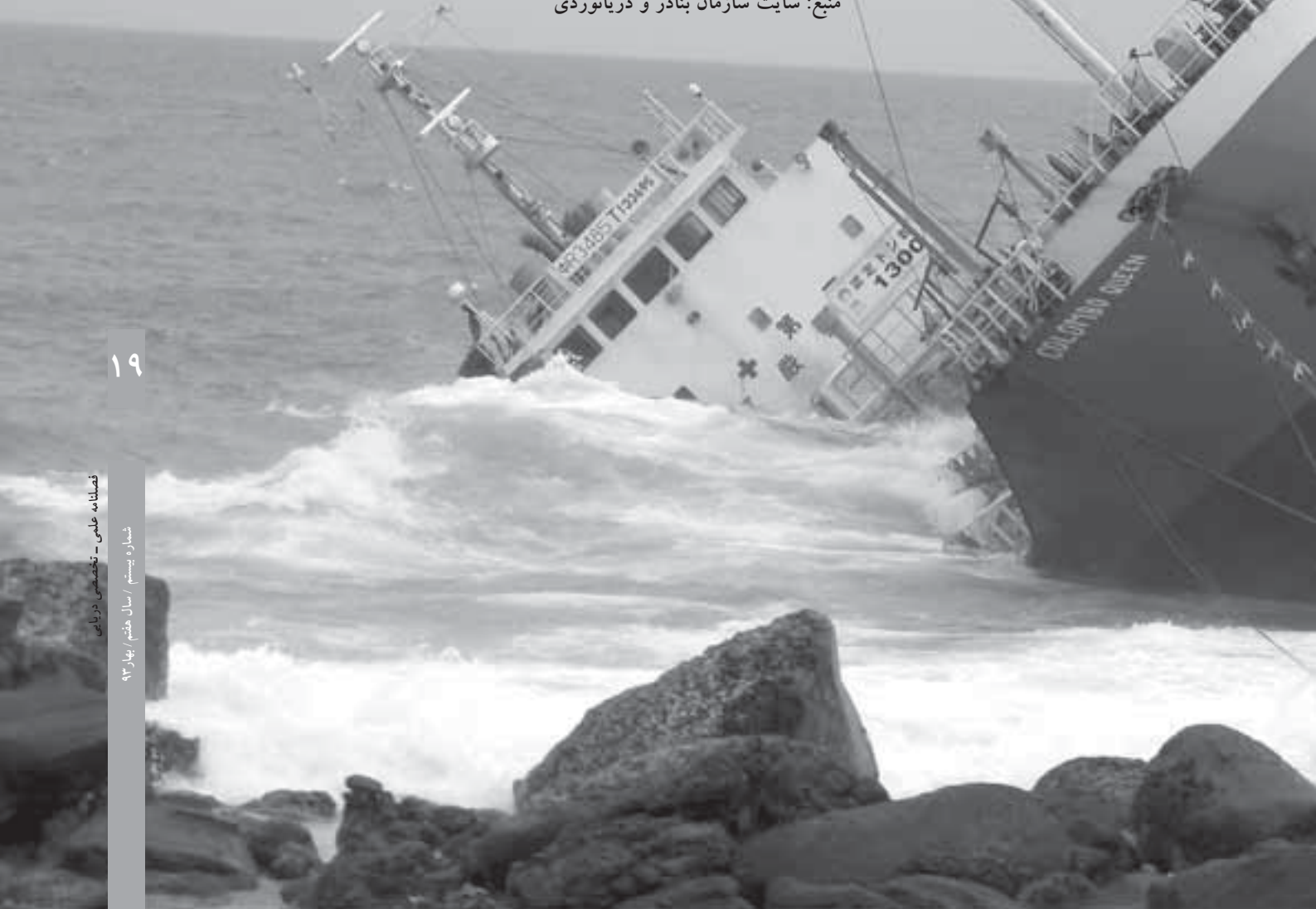
این کنوانسیون در یک کنفرانس بین‌المللی پنج روزه در دفتر سازمان ملل در نایروبی، کنیا در سال ۲۰۰۷ به تصویب رسیده است.

منبع: سایت سازمان بنادر و دریانوردی

هزینه‌های تعیین‌جانمایی، علامت‌گذاری و خارج‌سازی مغروقه؛ مالک ثبت شده کشتی باید بیمه اجباری یا سایر ضمانت‌های مالی را برای پوشش دادن هزینه‌ها مطابق کنوانسیون و حل و فصل اختلافات تقبل کند.

اگرچه وقوع حوادث دریایی در طی سال‌های اخیر کاهش یافته که حاصل کار IMO و تلاش‌های مستمر دولت‌ها و صنایع جهت توسعه ایمنی کشتیرانی است اما تعداد مغروقه‌های رها شده در دریا افزایش یافته است که این امر مشکلات کشورهای ساحلی و کشتیرانی را شدیدتر کرده است.

مشکلات زیادی در زمینه مغروقه‌ها وجود دارد؛ اولاً و با توجه به مکان غرق شدن،





نگاهی به قرارداد حمل بین‌المللی کالا؛

## الگو کمیته ایران اتاق بازرگان بین‌المللی

بسته بندی که فرستنده یا تحویل دهنده به حمل کننده بسپارد. تجهیزات یا کانتینر متعلق به حمل کننده جزء کالا محسوب نخواهد شد.

۲-۸ کانتینر: عبارت است از محفظه، تریلر، مخزن قابل حمل یا کانتینری که چندین کالا یا تجهیزات را در آن بارچینی کنند.

۲-۹ پیمانکار دست دوم: عبارتست از صاحب وسیله نقلیه، عاملین حمل، اجاره کنندگان کشتی / وسیله نقلیه، پیمانکار تخلیه و بارگیری، اپراتورهای بندری و گروپاژ در بخش های دریایی، ریلی، جاده ای و هوایی و هر پیمانکار مستقل دیگری که به طور مستقیم یا غیرمستقیم حمل کننده از خدمات آنها در اجرای قرارداد حمل استفاده می کند.

۲-۱۰ حمل ترکیبی: عبارتست از حملی که حداقل دو شیوه متفاوت از حمل کالا را در بر بگیرد.

۲-۱۱ تحویل کالا: عبارتست از تحویل دادن کالا به گیرنده یا در اختیار قرار دادن کالا طبق مقررات یا عرف حاکم در محل تحویل گیرنده یا تحویل کالا به شخص

فرستنده کالا در قرارداد یا سند حمل مشخص و کالا به وسیله او یا از طرف او به حمل کننده سپرده می شود.

۲-۴ بازرگان: عبارت است از فرستنده، گیرنده، تحویل دهنده، مالک، دریافت کننده، دارنده سند حمل، نماینده (اجنت) و مستخدمین مالک.

۲-۵ حمل: عبارت است از تمام یا بخشی از عملیات و خدمات حمل کننده در رابطه با محموله موضوع قرارداد/ سند حمل.

۲-۶ حمل بندر به بندر: عبارتست از حمل از بندر بارگیری به بندر تخلیه تحت مسئولیت حمل کننده.

۲-۷ کالا: عبارتست از تمام یا بخشی از محموله موضوع قرارداد حمل با هر نوع

### ۱- قابلیت اجراء

شروط مندرج در این قرارداد حمل، شامل حمل ساده و حمل ترکیبی به وسیله یک یا چند حمل کننده است.

### ۲- تعاریف

۲-۱ حمل کننده: شخصی است که قرارداد حمل را منعقد و امضاء یا سند حمل مربوطه را مهر و امضاء می کند.

۲-۲ وسیله نقلیه: شامل وسیله حمل نام برده شده در قرارداد یا سند حمل یا هر وسیله حملی است که در اختیار، مالکیت یا تحت قرارداد دست دوم فعالیت می کند و در تمامی یا بخشی از مسیر حمل مورد استفاده واقع می شود.

۲-۳ فرستنده: شخصی است که به عنوان



ثالثی که در اجرای قرارداد حمل تحویل مقامات مقصد می شود.

### ۳- پذیرش قرارداد/ سند حمل

به معنای موافقت بازرگان و حمل کننده با تمامی شرایط مندرج در قرارداد/ سند حمل است و به استناد آن پرداخت کرایه حمل صورت می گیرد. در این صورت تمامی شرایط مندرج در قرارداد حمل برای طرفین ملاک عمل می باشد حتی اگر مقررات حاکم در مقصد برخلاف آن بوده باشد.

### ۴- مدت حمل

قرارداد حمل از لحظه ای شروع می شود که کالا به حمل کننده در مبدأ حمل سپرده می شود و تا تحویل کالا در مقصد به گیرنده ادامه می یابد.

### ۵- قلمرو قضایی و مقررات حاکم

این قرارداد/ سند حمل تابع مقررات و قلمرو قضایی است که طرفین (بازرگان و حمل کننده) با هم توافق می کنند. در غیاب چنین توافقی مقررات کشور محل فعالیت به ثبت رسیده حمل کننده حاکم است. طرفین قرارداد حمل می توانند در مورد نحوه رسیدگی به اختلافات/ شکایات نیز توافق کنند. مثلاً رسیدگی از طریق داوری بین المللی اتاق بازرگانی مورد قبول طرفین واقع شود. در غیاب چنین توافقی شکایات منحصراً تابع قلمرو قضایی محاکمی است که مرکز فعالیت تجاری به ثبت رسیده حمل کننده است.

### ۶- قبول تعهدات

بازرگان (فروشنده) ضمانت می کند که با شرایط مندرج در قرارداد/ سند حمل به نمایندگی از طرف صاحب کالا (گیرنده) یا شخصی که مالکیت کالا را به عهده دارد، موافقت کرده است.

### ۷- قرارداد دست دوم

۱-۷ بازرگان با امضاء قرارداد/ سند حمل اجازه می دهد که حمل کننده از پیمانکاران دست دوم در اجرای قرارداد حمل استفاده کند. بدین ترتیب پیمانکاران دست دوم نیز از مسئولیت ها و مصونیت های مندرج در قرارداد حمل برخوردارند.

۲-۷ در صورت عدم درج ارزش کالا در سند حمل، حمل کننده و حمل کنندگان دست دوم می توانند از حق محدودیت مسئولیت مندرج در قرارداد حمل حاکم در

صورت فقدان، خسارت یا تأخیر در تحویل استفاده کنند.

### ۸- مسئولیت های حمل کننده ترکیبی کالا

۱-۸ اگر حمل به صورت ترکیبی باشد حمل کننده از محل دریافت کالا در مبدأ حمل تا محل تحویل کالا در مقصد نهایی مسئول و پاسخگو است. چنانچه فقدان یا خسارت در مورد محموله اتفاق بیافتد یا تأخیر در تحویل کالا در مقصد پیش آید مقررات UNCTAD/ICC برای اسناد حمل ترکیبی کالا حاکم می باشد.

۲-۸ بازرگان و حمل کننده می توانند فقدان یا خسارت وارده به کالا یا تأخیر در تحویل در شاخه دریایی را تابع مقررات روتردام کرده و یا توافق کنند به خسارت در شاخه غیردریایی طبق مقررات کشور محل ثبت فعالیت حمل کننده رسیدگی شود. در این صورت مقررات CIM، CMR، ورشو و ویرایشی از آنها که الحاق رسمی به آنها صورت گرفته و لازم الاجراء شده است، ملاک عمل است.

۳-۸ مسئولیت اثبات اینکه خسارت، فقدان یا تأخیر در تحویل به علت کوتاهی حمل کننده در انجام وظایف رخ داده است در مقررات حاکم بر قرارداد حمل مشخص شده است، مگر طرفین قرارداد/ سند حمل به نحو دیگری توافق کرده باشند.

### ۹- مسئولیت های حمل کننده دریایی در

#### حمل بندر به بندر

۱-۹ مبنای رسیدگی به مسئولیت های حمل کننده در صورت فقدان یا خسارت وارده بر کالا از لحظه بارگیری کالا به کشتی تا لحظه تخلیه در مقصد از کشتی تابع مقررات روتردام است.

۲-۹ حمل کننده در مقابل خسارت وارده به کالا در قبل از بارگیری و پس از تخلیه مسئول نیست. در این نوع حمل، حمل کننده از کلیه مصونیت های مندرج در مقررات روتردام برخوردار است و مسئولیت اثبات تقصیر/ قصور حمل کننده در مقررات روتردام مشخص شده است.

#### ۱۰- شروط گوناگون

۱-۱۰ درج ارزش کالا در سند حمل؛ طرفین قرارداد حمل می توانند توافق کنند که ارزش کالا در سند حمل به طور مشخص درج شود. در صورت اظهار

■ اگر حمل کننده در حین حمل متوجه شود وضعیت کالا طوری است که حمل نمی تواند به طور صحیح و ایمن ادامه یابد، مگر در رابطه با آن هزینه هایی نظیر بسته بندی مجدد، انبار کردن کالا در محل سرباز یا سرپوشیده و غیره انجام شود، حمل کننده مکلف است اقدامات لازم به عمل آورد و جبران هزینه های مربوطه را از بازرگان طلب کند

ارزش کالا از سوی بازرگان و پذیرش حمل کننده برای درج در سند حمل، حق محدودیت مسئولیت حمل کننده به شرح مندرج در قرارداد حمل قابل اعمال نیست. بدین لحاظ سقف خسارات پرداختی به بازرگان در صورت فقدان یا خسارت وارده بر کالا ارزش آن است (خسارات جنبی قابل پوشش و جبران نیست) و حمل کننده حق بیمه مسئولیت خود به دلیل درج ارزش کالا در سند حمل را به میزان کرایه معمول خواهد افزود.

۱۰-۲ تحویل در زمان مقرر؛ در صورت توافق طرفین در مورد مدت حمل، بازرگان می تواند از حمل کننده بخواهد تحویل در زمان مقرر را در سند حمل درج کند. بدین ترتیب در صورت عدم تحویل کالا در تاریخ (محدوده) یاد شده تأخیر در تحویل اتفاق افتاده است. بازرگان و حمل کننده می توانند غرامت تأخیر در تحویل را به ازاء هر روز (یا هر ۲۴ ساعت) در قرارداد حمل معین و توافق کنند.

در صورت آنکه تحویل در زمان مقرر مطرح نشده باشد، شرایط مندرج در مقررات حاکم بر قرارداد/ سند حمل حاکم است. در هر دو حالت (تحویل در زمان مقرر مطرح باشد یا نباشد) حمل کننده در مقابل خسارات مستقیم و غیرمستقیم ناشی از تأخیر مسئولیتی ندارد.

۱۰-۳ بازرسی از محموله به وسیله مراجع/ سازمان های قانونی؛ اگر براساس دستورات مراجع قانونی بازدید از محموله/ کانتینر الزامی شود، حمل کننده در مقابل فقدان یا خسارات وارده به کالا مسئولیتی ندارد. هزینه های مربوط به باز کردن بسته ها برای بازرسی از محموله به عهده بازرگان است.

### ۱۱- کانتینرهای تحویل شده به وسیله فرستنده

اگر حمل کننده یا مستخدمین وی در بارچینی به داخل کانتینر یا بسته ها دخالتی نداشته باشند:

۱۱-۱ حمل کننده مسئول خسارات وارده به کالا یا فقدان آن بیشتر از حدی که در کنترل وی بوده است، نخواهد بود. حمل کننده در مورد نحوه چیدمان کالا در داخل کانتینر، عدم تناسب یا معیوب بودن کانتینر، تنظیم نادرست دمای کنترل محتویات کانتینر

مسئولیتی ندارد، مگر آنکه موارد فوق هنگام تحویل کانتینر به حمل کننده قابل رؤیت و کنترل باشد.

۱۱-۲ فرستنده مسئول بسته بندی و لاک و مهر کردن کانتینرهایی است که تحویل حمل کننده می دهد. در این صورت هرگونه کسری یا اختلاف در مورد محمولات داخل کانتینر مشروط بر سالم بودن لاک و مهر کانتینر در مسئولیت حمل کننده نیست. چنانچه گیرنده کالا در این مورد بر علیه حمل کننده ادعای خسارتی کند، بازرگان تضمین می کند کلیه خسارات و هزینه های حادث شده را جبران کند.

۱۱-۳ جبران هزینه ها و خسارات حمل کننده توسط بازرگان به شرح بند ۱۱-۲ هنگامی که موردی قابل رؤیت و کنترل حمل کننده بوده و به آن توجهی نکرده باشد، قابل اعمال نیست.

### ۱۲- بازرسی کالا

حمل کننده و بازرگان در قرارداد حمل در مورد چگونگی و مراحل بازرسی کالا شرایطی را پیش بینی کرده و در مورد آن توافق خواهند کرد. در غیر این صورت حمل کننده یا پیمانکاران دست دوم او یا شخصی که از طرف حمل کننده مشغول انجام وظیفه است هیچ گونه مسئولیتی در برابر کنترل بازرسین کالا برای اندازه گیری، باز و بسته کردن بسته ها و کنترل وزن ندارد.

### ۱۳- وضعیت کالا در حین حمل

اگر حمل کننده در حین حمل متوجه شود وضعیت کالا طوری است که حمل نمی تواند به طور صحیح و ایمن ادامه یابد، مگر در رابطه با آن هزینه هایی نظیر بسته بندی مجدد، انبار کردن کالا در محل سرباز یا سرپوشیده و غیره انجام شود، حمل کننده مکلف است اقدامات لازم به عمل آورد و جبران هزینه های مربوطه را از بازرگان طلب کند. در بعضی از موارد نظیر کالاهای فسادپذیر، طرفین قرارداد/ سند حمل باید توافق کرده باشند که حمل کننده اختیار داشته باشد نسبت به فروش کالا یا واگذاری آن با اطلاع قبلی بازرگان اقدام و بازرگان کلیه هزینه های حمل کننده در این رابطه را جبران کند.

### ۱۴- وظایف و مسئولیت های فرستنده کالا/ بازرگان و حمل کننده در مقابل

### یکدیگر

۱۴-۱ حمل کننده و تمامی اشخاصی که نام آنها در ماده ۲ این قرارداد الگو به عنوان بازرگان آمده است در مقابل یکدیگر به صورت انفرادی و دسته جمعی مسئول و پاسخگو هستند. طرفین قرارداد باید مقطع تغییر مالکیت کالا را مشخص کرده و تعریف کنند.

۱۴-۲ فرستنده کالا باید تضمین کند که تمامی مشخصات کالا به شرح مندرج در اسناد حمل صحیح بوده و کفایت لازم را داشته است. فرستنده باید تضمین کند کالا قانونی بوده و قاچاق نیست. فرستنده باید تضمین کند اگر از کانتینری غیر از آنکه به وسیله حمل کننده تأمین شده برای چیدن کالا استفاده می شود، تمامی شرایط مندرج در متن راهنماها و استانداردهای ISO و معیارهای ایمنی را دارا بوده و از گواهینامه معتبر بین المللی برخوردار است.

۱۴-۳ کانتینرهای تأمین شده از سوی حمل کننده نیز باید کلیه مشخصات مندرج در بند ۱۴-۲ را دارا باشند. طرفین مکلف اند کلیه خسارات یا هزینه های طرف دیگر را در صورت عدم رعایت شروط مندرج در این ماده جبران و تضمین کنند.

۱۴-۴ طرفین باید کلیه مقررات گمرکی، ایمنی و امنیتی حاکم بر حمل و نقل کالا را رعایت کنند و هزینه های مربوط به حقوق، عوارض، مجوزها و تشریفات گمرکی، بندری، دریایی، هوایی و زمینی مربوط به خود را به عهده داشته و در صورت عدم رعایت این ماده، هزینه های طرف دیگر را جبران و تضمین کنند.

۱۴-۵ اگر کانتینر عرضه شده از سوی حمل کننده در محوطه بازرگان باز و کالا در آن بارگیری و تخلیه شود، بازرگان ملزم به استرداد محفظه به صورت صحیح، سالم، تمیز، بدون بو و بدون علائم اضافی به حمل کننده در محلی که حمل کننده مشخص می کند، است. اگر کانتینر در محدوده زمانی تعریف شده مسترد نشود، بازرگان مکلف به جبران کلیه ضرر و زیان و هزینه های حمل کننده است.

۱۴-۶ کانتینری که برای بارگیری و تخلیه کالا تحویل بازرگان می شود در ریسک کامل بازرگان قرار دارد و بازرگان مکلف

است تا زمان استرداد آن به حمل کننده کلیه هزینه‌ها را جبران کند و در مقابل صدمات جانی و مالی به اشخاص ثالث در محدوده زمانی که کانتینر در اختیار بازرگان است پاسخگو می‌باشد.

#### ۱۵- شرح کالا

۱۵-۱ درج شرح کالا در اسناد حمل به استناد اظهارات فرستنده صورت می‌گیرد. حمل کننده نظارتی در مورد کانتینرهای FCL از نظر وزن بار، اندازه‌ها، علائم، تعداد و کیفیت کالا ندارد و درج این اطلاعات در سند حمل مسئولیتی را متوجه حمل کننده نمی‌کند. البته حمل کننده در مقابل وزن ناخالص کانتینر پاسخگو می‌باشد.

۱۵-۲ توضیحاتی نظیر شماره اعتبار اسنادی، پیش فاکتور، تعرفه گمرکی، بیمه کالا، پروانه صادراتی / وارداتی، قرارداد فروش و دستور خرید در سند حمل صرفاً برای ارائه تسهیلات به بازرگان انجام می‌شود و هیچگونه تعهدی از نظر ارزش کالا برای حمل کننده تلقی نمی‌شود. برای حمل کننده به جز آنچه که در بند ۱۰-۱ آمده است ارزش کالا نامشخص است.

#### ۱۶- آتش سوزی

حمل کننده و اشخاصی که در اجرای قرارداد حمل از آنها استفاده می‌شود مسئولیتی در برابر خسارات ناشی از آتش سوزی ندارند، مگر آنکه آتش سوزی به خاطر قصور عوامل حمل کننده اتفاق بیافتد و تلاشی در اطفاء حریق نکرده باشند.

#### ۱۷- کرایه و هزینه‌های حمل

۱۷-۱ حمل کننده به محض دریافت کالا در مبدأ حمل استحقاق دریافت کرایه حمل را پیدا می‌کند؛ مگر پرداخت کرایه منوط به رسیدن کالا به مقصد تعریف شده در قرارداد شده باشد. طرفین قرارداد حمل می‌توانند در مورد هزینه‌های مازاد بر کرایه نیز در قرارداد حمل توافق کنند. تأخیر در پرداخت به موقع کرایه یا هزینه‌های حملی که حمل کننده استحقاق دریافت آنها را داشته باشد ممکن است از جریمه درصدی ماهیانه تأخیر در پرداخت بهره‌مند شود.

۱۷-۲ طرفین در مورد پرداخت کرایه و هزینه‌های حمل به ارز توافق کرده و باید به نرخ تبدیل و روزی که انتقال باید صورت

گیرد تفاهم کنند.

۱۷-۳ بازرگان باید تضمین کند که اگر در اطلاعات اظهار شده در اسناد ارائه شده به حمل کننده تغییراتی رخ دهد یا در نتیجه بازدید/ بازرسی از بسته‌ها معلوم شود اصلاحاتی در محاسبات مربوط به کرایه رخ دهد، کلیه هزینه‌ها و کرایه مازاد را جبران می‌کند. در بعضی از قراردادهای حمل، نادرست بودن اطلاعات اظهار شده جریمه خواهد داشت.

۱۷-۴ اگر حمل کننده برای دریافت کرایه حمل و هزینه‌های مربوطه مجبور به اقدامات حقوقی شود، کلیه هزینه‌های قابل اثبات به عهده بازرگان است.

۱۷-۵ چگونگی دریافت کرایه و هزینه‌های حمل در قرارداد باید مشخص شود و شفاف باشد. پرداخت آنها به حساب‌هایی که توافق نشده در ریسک و مسئولیت بازرگان خواهد بود.

۱۷-۶ طرفین قرارداد حمل باید در مورد مالیات‌ها، عوارض و هزینه‌های قانونی مازاد بر کرایه حمل توافق کنند، در غیر این صورت بازرگان مکلف به پرداخت آنها است.

#### ۱۸- حق حبس کالا

حمل کننده بابت دریافت کرایه، هزینه‌های قانونی و سایر هزینه‌های دیگر، جریمه معطلی و وسیله نقلیه یا اسناد مربوطه و خسارات همگانی حق حبس پیدا می‌کند و می‌تواند در هر زمان یا مکانی که مناسب تشخیص دهد نسبت به استیفای حق خود اقدام کند. بازرگان می‌تواند هنگام انعقاد قرارداد حمل تمامی موارد فوق را مشخص کند و با حمل کننده به توافق برسد. اگر حمل کننده برای دریافت کرایه و هزینه‌ها مجبور به اقداماتی شود، بازرگان مکلف به جبران آنها نیز هست. طرفین می‌توانند شروطی را در قرارداد حمل پیش‌بینی کنند تا در صورت عدول از آن شروط، حمل کننده برای دریافت حقوق خود نسبت به حراج کالا از طریق مزایده عمومی یا مزایده محدود با اطلاع قبلی بازرگان در هر زمان و محلی که مناسب تشخیص دهد اقدام کند.

۱۹- بازرگانی روی عرشه و استفاده از

■ طرفین قرارداد حمل باید مشخص کنند که ارزش کشتی در لحظه خسارات همگانی به وسیله بازرس مستقلی که منتخب طرفین هست محاسبه و اعلام شود

■ حمل کننده و اشخاصی که در اجرای قرارداد حمل از آنها استفاده می‌شود مسئولیتی در برابر خسارات ناشی از آتش سوزی ندارند، مگر آنکه آتش سوزی به خاطر قصور عوامل حمل کننده اتفاق بیافتد و تلاشی در اطفاء حریق نکرده باشند

## فضای حمل بار

۱۹-۱ اگر در قرارداد حمل، حمل درست شرط نشده باشد، حمل کننده اختیار دارد از فضای مازاد وسیله نقلیه خود برای حمل کالاهای دیگر استفاده کند.

۱۹-۲ حمل کالا بر روی عرشه تابع مقررات روتردام است. حمل کننده می تواند احتمال حمل کالا بر روی عرشه را برای خود محفوظ دارد. بدیهی است کلیه کالاهای حمل شده در کشتی (روی عرشه و زیر عرشه) در خسارات همگانی مشارکت خواهند داشت.

۱۹-۳ اگر حمل کننده در سند حمل نوشته باشد حمل کالا بر روی عرشه خواهد بود و عملاً هم کالا روی عرشه کشتی حمل شود، حمل کننده در مورد فقدان، خسارت وارده به کالا و تأخیر در تحویل مسئولیتی نخواهد داشت.

## ۲۰- حمل حیوانات زنده

مقررات روتردام در مورد چگونگی حمل حیوانات زنده حاکم است. ممکنست حمل کننده شرط کند که حیوانات زنده را با ریسک بازرگان حمل خواهد کرد. در این صورت در قبال صدمات، جراحات، اتلاف و تأخیر در تحویل مسئولیتی ندارد و فرمانده می تواند به تشخیص و صلاحدید خود نسبت به نابودی و امحاء حیواناتی که باعث مرگ و میر حیوت دیگر و انسان ها می شود اقدام و کلیه هزینه های مربوطه را از بازرگان مطالبه کند.

## ۲۱- روش ها و مسیر حمل کالا

۲۱-۱ بازرگان باید در جریان باشد که حمل کننده در اجرای وظایف و مسئولیت های خود مختار است و بدون هرگونه اطلاعی به بازرگان اقدامات زیر را به عمل آورد:

۲۱-۱-۱ از هر وسیله نقلیه برای حمل کالا و از هر انباری برای نگهداری کالا استفاده کند؛

۲۱-۱-۲ کالا را از یک محل به محل دیگر جابه جا کند؛

۲۱-۱-۳ کالا را از یک وسیله نقلیه به وسیله نقلیه دیگر ترانسشپ کند؛

۲۱-۱-۴ کالا را به وسیله کشتی نام برده شده یا هر کشتی دیگری حمل کند؛

۲۱-۱-۵ بسته های کالا را جابه جا یا باز

و به محل دیگر یا کانتینر دیگر منتقل کند؛  
۲۱-۱-۶ نزدیک ترین، متعارف ترین و متداول ترین مسیر را برای حمل کالا انتخاب کند هر چند که انتخاب مسیر در اختیار کامل حمل کننده با هر سرعت و توقف در هر محلی است که لازم بداند؛

۲۱-۱-۷ بار را در هر محل یا بندری (چه آنچه که در سند حمل ذکر شده است باشد یا ذکر نشده باشد) بارگیری و تخلیه یا انبار کند؛

۲۱-۱-۸ دستورات سازمان ها، دولت ها یا توصیه افرادی که مجاز بدین امر هستند را اجراء کند و طبق شروط بیمه ای مکلف به اجراء باشند؛

۲۱-۱-۹ اجازه دهد کشتی با راهنما (پایلوت) یا بدون راهنما هدایت شود یا به حوض خشک برود.

۲۱-۲ حمل کننده می تواند برای سوخت گیری و تأمین مایحتاج خود، تعمیرات، سوار و پیاده کردن اشخاصی که در ارتباط با تعمیر و نگهداری وسیله نقلیه هستند، مسیر خود را منحرف کند و در مقابل تأخیر ناشی از آنها مسئول نباشد.

۲۱-۳ حمل کننده و در مورد کشتی فرمانده می تواند از حق اختیارات تفویض شده برای ایمنی و کاهش ریسک وسیله نقلیه و کالا استفاده و نسبت به انبار کردن کالا یا انتخاب مسیرهای حمل جایگزین اقدام کند و در این صورت کلیه هزینه های مترتبه به عهده بازرگان است.

## ۲۲- حمل کالای خطرناک

بازرگان مکلف است طبق مقررات حاکم بر حمل کالاهای خطرناک نسبت به علامت گذاری و نصب برچسب بر روی بسته های کالای خطرناک اقدام و ماهیت کالای بسته بندی شده را همراه با اقدامات احتیاطی مرتبط به طور مکتوب به حمل کننده اعلام کند. هرگونه کوتاهی بازرگان در این زمینه یا درج اطلاعات نادرست در مستندات مربوطه به حمل کننده حق خواهد داد نسبت به تخلیه، نابود کردن و خنثی سازی محموله اقدام کند و ضمن دریافت هزینه ها و خسارات مربوطه، هیچگونه غرامتی به بازرگان بابت از بین بردن محموله نپردازد.

با وجود اطلاع حمل کننده از وضعیت

و ماهیت کالای خطرناک، بازرگان به حمل کننده اجازه خواهد داد برای حفظ وسیله نقلیه، اموال دیگران و جان اشخاص نسبت به تخلیه، نابودسازی و خنثی کردن کالای خطرناک اقدام و هیچگونه غرامتی به بازرگان نپردازد و هزینه ها و خسارات خود را نیز از بازرگان مطالبه کند.

## ۲۳- تحویل کالا و اخطاریه

۲۳-۱ حمل کننده مکلف است به محض ورود به مقصد اطلاعی/ اخطاریه ورود کالا را به گیرنده/ بازرگان ابلاغ کند.

۲۳-۲ بازرگان مکلف است به محض آمادگی تحویل کالا، کالا را تحویل بگیرد.

تحویل کالا به معنای اتمام تعهدات حمل کننده و خاتمه قرارداد حمل نیست. عدم تحویل کالا این حق را به حمل کننده می دهد که نسبت به تخلیه و نگهداری کالا، باز کردن بسته ها و رها کردن کانتینر به ریسک و هزینه بازرگان اقدام کند. این اقدامات به معنی تحویل کالا به حمل کننده نیز تلقی می شود. تحویل گرفتن کالا از سوی بازرگان به معنای صرف نظر کردن از ادعای خسارات و غرامت تلقی نمی شود.

۲۳-۳ طرفین قرارداد حمل باید توافق کنند که اگر ظرف ۳۰ روز از تخلیه کالا در مقصد، بازرگان از تحویل کالا خودداری کند، حمل کننده بتواند با توجه به ماهیت کالا تصمیم بگیرد و حتی کالا را به فروش برساند یا نابود و یا مصرف کند. در این صورت تعهدات بازرگان در تحویل گرفتن کالا از نظر ریسک و هزینه کاهش یابد.

۲۳-۴ اگر حمل کننده با درخواست بازرگان مبنی بر تحویل کالا در محل دیگر موافقت کند، شرایط قرارداد/ سند حمل اولیه تا تحویل کالا در محل جدید حاکم است؛ لیکن هزینه های اضافی حمل کننده بابت تغییر محل تحویل و حقوق و عوارض و مالیات های جدیدی که در محل دیگر مشمول حمل کننده و محموله شود به عهده بازرگان است. اگر درمورد تحویل کانتینر FCL چندین پایانه مطرح باشد، تخلیه کالا در اولین پایانه به تشخیص حمل کننده به معنی تحویل کالا به بازرگان است. هرگونه کار بعدی حمل کننده حسب تقاضای بازرگان به عنوان اجنت بازرگان صورت می پذیرد.





۲۳-۵ طرفین قرارداد حمل باید مشخص کنند که سند حمل صادره قابل معامله باشد یا نباشد، یا سند حمل به صورت "حامل" صادر شود یا نشود. آیا ابراز هویت گیرنده کالا در مقصد نهایی برای بازرگان مهم است یا خیر هرکس نسخه‌ای از اصل سند حمل را تسلیم حمل کننده کند، کالا تحویل وی شود.

#### ۲۴- بارنامه‌های حمل ترکیبی کانتینر FCL

۲۴-۱ کالا در داخل کانتینر در محلی که سند حمل مشخص می‌کند تحویل گیرنده می‌شود. اگر قرار باشد حمل کننده محموله را به صورت LCL در چند مرحله یا چند محل یا زمان تحویل گیرنده دهد، باید مراتب در قرارداد حمل درج و در مورد آنها توافق شود. در این صورت کلیه هزینه‌های خدمات اضافی حمل کننده باید توسط بازرگان جبران شود.

۲۴-۲ اگر شرح کالای بارگیری شده

به کانتینر FCL حاکی از وجود اقلام مختلف باشد، حمل کننده می‌تواند حسب درخواست بازرگان کالا را به گیرندگان مختلف تحویل دهد؛ لیکن کلیه هزینه‌ها به عهده بازرگان خواهد بود. در این صورت اگر محتویات کانتینر فاقد علائم یا مشخصات کافی باشد، حمل کننده مسئول کسری و تحویل سالم کالا به گیرندگان نیست.

#### ۲۵- نجات و خسارات همگانی

۲۵-۱ پرداخت خسارات همگانی تابع مقررات یورک آنتورپ ۱۹۷۴ و اصلاحیه‌های بعدی آن است و سهم صاحبان کالا (بازرگان) توسط تعدیل کننده ای (Adjuster) خواهد بود که حمل کننده انتخاب می‌کند. هرگونه اختلافی بین بازرگان و حمل کننده در این زمینه تابع مقررات ایران/ انگلیس خواهد بود و مرور زمان قراردادی یا قانونی از مقطعی شروع می‌شود که تعدیل کننده معین

و اعلام می‌کند.

۲۵-۲ سهم بازرگان در خسارات همگانی به نسبت ارزش کالایی خواهد بود که در کشتی وجود داشته و متعلق به بازرگان است. مشارکت بازرگان در خسارات همگانی به واحد پولی خواهد بود که تعدیل کننده مشخص می‌کند. سهم بازرگان در هزینه‌های نجات نیز به قوت خود باقی است.

۲۵-۳ طرفین قرارداد حمل باید مشخص کنند که ارزش کشتی در لحظه خسارات همگانی به وسیله بازررس مستقلاً که منتخب طرفین هست محاسبه و اعلام شود.

۲۵-۴ بازرگان مکلف به مشارکت در خسارات همگانی و هزینه نجات سانه‌ای که قبل یا بعد از سفر دریایی رخ می‌دهد (چه با غفلت حمل کننده یا بدون غفلت حمل کننده) به نسبت ارزش کالای خود است.

۲۵-۵ حمل کننده فقط در صورت قصور/

تقصیر فاحش در ایجاد حادثه منتهی به خسارات همگانی در مقابل بازرگان مسئول می باشد.

۶-۲۵ ارزش مورد نظر برای پرداخت سهم بازرگان در خسارات همگانی و روزی که باید محاسبات مربوط به ارزش کالا و کشتی صورت پذیرد توسط تعدیل کننده معین خواهد شد.

۷-۲۵ چنانچه حمل کننده مجبور شود از حق حبس خود در به وثیقه گرفتن کالا و اسناد برای تحویل سهم بازرگان در خسارات همگانی استفاده کند، کلیه هزینه های مربوطه (انبارداری و اقدامات قانونی) به عهده بازرگان می باشد.

۸-۲۵ طرفین قرارداد حمل می توانند در فهرست شرکت های مجاز نجات دهنده هنگام انعقاد قرارداد حمل به توافق برسند. در غیر این صورت فرمانده به صلاحدید خود حتی بدون مشاورت مالک شرکت نجات دهنده را انتخاب و به عنوان وکیل (اجنت) بازرگان تصمیم گیری می کند. بازرگان متعهد است سهم خود در هزینه های نجات را نیز بپردازد.

۹-۲۵ اگر بازرگان به میزان سهم خود در خسارات همگانی، هزینه های نجات و غیره اعتراض داشته باشد، می تواند پس از پرداخت آنها به صندوقی که طرفین توافق می کنند، پیگیر اعتراضات خود تا به نتیجه رسیدن باشد، در غیر این صورت حمل کننده یا بیمه گر حمل کننده درصد خاصی جریمه تأخیر به دلیل استفاده از اعتبارات بانکی برای انجام کارهای بعدی اعمال خواهد کرد.

۱۰-۲۵ طرفین قرارداد حمل باید در مورد مدت تسویه حساب و محاسبات خسارات همگانی نیز به توافق برسند. معمولاً تا مدت پنج سال بعد از حادثه بازرگان مکلف به پرداخت سهم خود می باشد.

۱۱-۲۵ بازرگان می تواند در قرارداد حمل منعقد مدتی را برای اظهار میزان سهم خود در خسارات همگانی مشخص کند تا در مدت مذکور فرصت تأمین منابع و رسیدگی های کارشناسی برای او فراهم شود.

۲۶- اعلام خسارت و مدت زمان لازم برای ابلاغ خطاریه

۱-۲۶ در قرارداد حمل و مقررات حاکم بر سند حمل مدت خطاریه کتبی برای تسلیم ادعای خسارت وارده به کالا معین شده است. طرفین می توانند در صورت لزوم مدت مشخص دیگری را نیز حسب مسیر حمل و نوع کالا تعیین و توافق کنند. در شرایط عادی برای خسارات ظاهری بازرگان باید هنگام تحویل کالا خطاریه کتبی خود را به حمل کننده (با ذکر ماهیت خسارت) ابلاغ کند و برای خسارات غیرظاهری ظرف سه روز پس از تحویل این عمل انجام شود. در غیر این صورت تحویل کالا بدون هرگونه اعتراض یا خطاریه به منزله تحویل آن طبق قرارداد/ سند حمل است.

۲-۲۶ در قرارداد حمل و مقررات حاکم بر سند حمل (مقررات UNCTAD/ICC برای سند حمل ترکیبی و مقررات روتردام) حداکثر مدت زمان لازم برای ادعای خسارت وارده به کالا، عدم تحویل کالا یا تأخیر در تحویل کالا تعریف شده است. طرفین می توانند مدت یک سال را برای این فرآیند تعریف و از تاریخ تحویل کالا یا تاریخی که کالا باید تحویل می شد محاسبه کنند.

۳-۲۶ طرفین می توانند مهلت تسلیم دادخواست را نیز در قرارداد حمل مشخص کنند. در بعضی از قراردادهای حمل چنین ذکر می شود که اگر ظرف ۹ ماه از تاریخ تحویل کالا یا تاریخی که باید کالا تحویل می شد دادخواست ادعای خسارت از سوی بازرگان تنظیم نشود، به منزله تحویل کالا به بازرگان طبق قرارداد/ سند حمل است.

۲۷- محدودیت مسئولیت  
۱-۲۷ هیچیک از مفاد مندرج در قرارداد حمل نمی تواند سقف میزان محدودیت مسئولیت حمل کننده را کاهش داده یا تبری وی از مسئولیت طبق مقررات حاکم بر قرارداد/ سند حمل را تغییر دهد. هرچند که طرفین می توانند سقف مذکور را با توافق بالا ببرند.

۲-۲۷ طرفین قرارداد حمل هنگام انعقاد قرارداد باید به قوانین محلی و مقررات آمره نیز توجه داشته و در مورد آنها پیش بینی لازم در قرارداد حمل به عمل آید.

۳-۲۷ هنگام طرح ارزش کالا در تأدیه

خسارت، طرفین قرارداد حمل باید منظور خود از ارزش کالا را مشخص و محل آن را نیز تعیین کنند. مثلاً ارزش کالا در مقصد عبارتست از قیمت FCA خرید کالا به علاوه هزینه و کرایه حمل و هزینه بیمه کالا.

۲۸- اعتبار مفاد مندرج در قرارداد حمل  
طرفین قرارداد حمل (بازرگان و حمل کننده) باید آگاه باشند که در صورت عدم هماهنگی بین شرایط مندرج در قرارداد حمل و مقررات/ کنوانسیون های بین المللی یا مقررات ملی/ محلی، مفاد ناهماهنگ با این دسته از مقررات قابل اجراء و اعمال نیست؛ هرچند که مابقی شروط مندرج در قرارداد حمل اعتبار خواهد داشت.

۲۹- ایجاد تغییر در قرارداد حمل  
هیچ یک از عوامل حمل کننده حق ندارند نسبت به تغییر یا لغو برخی از مفاد قرارداد حمل اقدام کنند، مگر موضوع به طور مکتوب به امضاء مجاز طرفین برسد.

۳۰- متصدیان حمل بدون وسیله نقلیه  
چنانچه قرارداد حمل بین حمل کننده ای که در زمره متصدیان حمل بدون وسیله نقلیه هست و بازرگان به امضاء برسد، طرفین پذیرفته اند که شخص ثالثی عملاً حمل را انجام خواهد داد، لیکن حمل کننده تضمین می کند کلیه مفاد مندرج در قرارداد حمل در قراردادهای فرعی بعدی بین مشارالیه و حمل کننده واقعی و اسناد حمل صادره جاری بوده و معتبر است و هرگونه کوتاهی در این زمینه توسط حمل کننده جواب داده می شود.

۳۱- بارنامه حمل درست  
اگر قرارداد حمل یا سند حمل صادره متکی به قرارداد اجاره حمل درست یا فرم چاپ شده اتحادیه خاصی باشد، طرفین قرارداد حمل توافق می کنند که ضمن حفظ رابطه حمل کننده با مالک وسیله نقلیه یا دارندگان سند حمل دیگری که بر مبنای حمل درست صادر شده است، مفاد مندرج در این قرارداد/ سند حمل رابطه طرفین را تعریف و مشخص می کند و طرح مفاد دیگر از قراردادهای اجاره باطل و بلااثر است.



## الزام نجات افراد توسط کشتی‌ها

مطابق اصلاحیه و الزامات جدید کنوانسیون سولاس، نجات افراد از آب توسط کشتی‌ها لازم‌الاجراء شد.

از اول ژوئیه سال ۲۰۱۴ میلادی (۱۰ تیر ماه)، الزامات جدید برای کشتی‌ها مبنی بر داشتن برنامه و دستورالعمل نجات افراد از درون آب، لازم‌الاجراء شد. از سال ۲۰۱۲ بخشی از اصلاحیه‌های IMO در مورد ایمنی کشتی‌های مسافری بزرگ به این مطلب اختصاص یافت که همه کشتی‌ها به واسطه تجهیزات کارآمد، قابلیت نجات افراد افتاده در آب یا افراد درون قایق‌های نجات در شرایط سانحه دریایی را داشته باشند. این الزامات جدید با هدف ارتقای ایمنی در دریا و همچنین همکاری با گروه‌های جستجو و نجات، به ویژه در شرایطی که ظرفیت نیروهای نجات ناکافی بوده و یا دسترسی به بالگرد و قایق‌های نجات محدود است، اعمال می‌شود.

با لازم‌الاجراء شدن این مقررات، کلیه کشتی‌ها باید شرایط خود را تا قبل از اولین بازرسی ایمنی تجهیزات، با الزامات جدید تطبیق دهند.

رعایت این الزامات توسط کشتی‌هایی که مقررات سولاس روی آنها اعمال نمی‌شود، طی مقرره‌ای در کمیته ایمنی دریانوردی IMO مورد توجه قرار گرفته است که طبق آن از کشورهای متعهد به سولاس خواسته می‌شود تا برآوردی از میزان نیاز به اعمال این الزامات در کشتی‌های باری، مسافری و صیادی، شناورهای تندرو، شناورهای DP، کشتی‌های با نوع فعالیت خاص و شناورهای حفاری فراساحلی ارائه دهند.

همچنین IMO کتابچه راهنمای روش‌های نجات افراد از درون آب را برای استفاده دریانوردان منتشر و در اختیار جامعه دریایی قرار داده است.

■ از اول ژوئیه سال ۲۰۱۴ میلادی (۱۰ تیر ماه)، الزامات جدید برای کشتی‌ها مبنی بر داشتن برنامه و دستورالعمل نجات افراد از درون آب، لازم‌الاجراء شد

■ با لازم‌الاجراء شدن مقررات سولاس، کلیه کشتی‌ها باید شرایط خود را تا قبل از اولین بازرسی ایمنی تجهیزات، با الزامات جدید تطبیق دهند



## افزایش سرمایه‌گذارگ در ایران در سال ۲۰۱۵

بانک جهانی در جدیدترین گزارش خود رشد اقتصادی ایران برای سال ۲۰۱۴ میلادی را ۵/۱ درصد و تراز حساب‌های جاری کشور برای این سال را معادل ۰/۲ درصد تولید ناخالص داخلی پیش‌بینی کرد.

این نهاد بین‌المللی در گزارشی که فروردین امسال منتشر شده بود نیز رشد ۱/۵ درصدی را برای اقتصاد ایران در سال ۲۰۱۴ پیش‌بینی کرده بود. این در حالی است که بانک جهانی پیش‌بینی خود از رشد اقتصاد جهان در سال ۲۰۱۴ را به ۲/۸ درصد کاهش داده است. پیش‌تر این نهاد، رشد ۳/۲ درصدی را برای اقتصاد جهان در سال جاری میلادی پیش‌بینی کرده بود.

بر اساس این گزارش، اقتصاد ایران در سال ۲۰۱۵ نیز با رشد دو درصدی مواجه خواهد شد این در شرایطی است که اقتصاد این کشور در سال ۲۰۱۳ رشد منفی ۱/۷ درصدی را تجربه کرده بود. این گزارش تراز حساب‌های جاری ایران در سال ۲۰۱۳ را نیز معادل ۰/۳ درصد تولید ناخالص داخلی کشور اعلام کرده و از کاهش این رقم به ۰/۲ درصد در سال ۲۰۱۴ و ۰/۱ درصد در سال ۲۰۱۵ خبر داده است.

بانک جهانی همچنین پیش‌بینی کرده است سرمایه‌گذاری در ایران رشد ۱/۱ درصد طی امسال داشته باشد و در سال ۲۰۱۵ نیز رشد سرمایه‌گذاری در کشور به یک درصد برسد.

این گزارش رشد مصرف بخش‌های دولتی و خصوصی ایران در سال ۲۰۱۴ را به ترتیب ۳/۷ درصد و ۲/۳ درصد و این رقم برای سال ۲۰۱۵ را ۳/۶ درصد و ۲/۹ درصد پیش‌بینی کرده است.

بانک جهانی در بخش دیگری از گزارش خود متوسط تولید نفت ایران در سه ماه نخست ۲۰۱۴ را ۲/۷ میلیون بشکه در روز اعلام کرده است.

گزارش‌های چشم‌اندازهای اقتصادی جهان این بانک دو بار در سال منتشر می‌شود.

■ طبق پیش‌بینی‌ها، اقتصاد ایران در سال ۲۰۱۵ نیز با رشد دو درصدی مواجه خواهد شد این در شرایطی است که اقتصاد کشور در سال ۲۰۱۳ رشد منفی ۱/۷ درصدی را تجربه کرده بود

■ بانک جهانی پیش‌بینی کرد سرمایه‌گذاری در ایران رشد ۱/۱ درصد طی امسال داشته باشد و در سال ۲۰۱۵ نیز رشد سرمایه‌گذاری در کشور به یک درصد برسد





## کاهش رشد اقتصاد جهان در سال ۲۰۱۴

بانک جهانی که در ابتدای سال ۲۰۱۴ رشد ۳/۲ درصدی را برای اقتصاد جهان در این سال پیش‌بینی کرده بود در جدیدترین گزارش خود این رقم را به ۲/۸ درصد کاهش داد.

بانک جهانی اخیراً با کاهش دادن پیش‌بینی خود از رشد اقتصاد جهانی اعلام کرد: تأثیر مجموعه‌ای از اتفاقات از جمله بحران اوکراین و سرمای غیرمعمول در آمریکا، توسعه اقتصادی را در نیمه اول سال جاری میلادی کاهش داده است.

این نهاد بین‌المللی پیش‌بینی کرد که رشد اقتصاد جهانی در سال جاری میلادی به ۲/۸ درصد برسد، در حالی که در پیش‌بینی ماه ژانویه خود، رشد اقتصاد جهانی را ۳/۲ درصد برآورد کرده بود.

بانک جهانی در جدیدترین گزارش خود از سلسله گزارش‌های چشم‌اندازهای اقتصادی جهان که هر سال در دو نوبت منتشر می‌شود، اعلام کرد: تنش‌ها بین اوکراین و روسیه موجب تضعیف اعتماد در سطح جهان شده است. این بانک همچنین پیش‌بینی خود از رشد اقتصاد آمریکا را از ۲/۸ به ۲/۱ درصد کاهش داد که ناشی از توقف رشد اقتصاد این کشور به دلیل سرمای غیرمعمول در ابتدای سال جاری میلادی بود.

اقتصاد آمریکا برای اولین بار در سه سال گذشته، در سه ماهه ابتدایی سال جاری میلادی کوچک شد، اما ظاهراً مجدداً روند ترمیمی خود را در پیش گرفته است.

اندرو بورنز، سرپرست تنظیم‌کنندگان این گزارش گفت: "بله یک کاهش رشد بزرگ در سال ۲۰۱۴ اتفاق افتاده است." وی افزود: "اما این کاهش عمدتاً ناشی از عواملی بوده است که قبلاً اتفاق افتاده‌اند."

بانک جهانی انتظار دارد، رشد اقتصادی جهان در اواخر سال جاری میلادی و در حالی که اقتصادهای ثروتمندتر به روند ترمیمی خود ادامه می‌دهند، سرعت بیشتری به خود بگیرد.

بانک جهانی همچنین پیش‌بینی خود از رشد اقتصاد جهانی در دو سال آینده را بدون تغییر در رقم ۳/۴ و ۳/۵ درصد حفظ کرد.

این پیش‌بینی‌ها بر اساس این پیش‌فرض انجام شده‌اند که تنش‌ها در اوکراین در طی سال جاری میلادی تداوم خواهد داشت، اما تشدید نخواهد شد. بدین ترتیب تشدید بحران می‌تواند بیش از پیش به اعتماد جهانی لطمه بزند.



■ طبق اعلام بانک جهانی، تنش‌ها بین اوکراین و روسیه موجب تضعیف اعتماد در سطح جهان شده است. این بانک همچنین پیش‌بینی خود از رشد اقتصاد آمریکا را از ۲/۸ به ۲/۱ درصد کاهش داد

■ بانک جهانی پیش‌بینی کرد که رشد اقتصاد جهانی در سال جاری میلادی به ۲/۸ درصد برسد، در حالی که در پیش‌بینی ماه ژانویه خود، رشد اقتصاد جهانی را ۳/۲ درصد برآورد کرده بود

بیزینس مانیتور پیش‌بینی کرد:

**رشد ۳/۳ درصدی**

**اقتصاد ایران**

بیزینس مانیتور پیش‌بینی کرد اقتصاد ایران در فاصله سال‌های ۱۳۹۳ تا ۱۳۹۷ متوسط رشد ۳/۳ درصدی و تورم ۱۵/۴ درصدی را تجربه کند.

مؤسسه تحقیقاتی بیزینس مانیتور در گزارشی پیش‌بینی کرد که رشد تولید ناخالص داخلی واقعی ایران در سال ۲۰۱۴ میلادی ۸/۲ درصد خواهد بود که بالاتر از نرخ منفی ۲/۹ درصدی در سال ۲۰۱۳ است. همچنین این مؤسسه پیش‌بینی کرد متوسط رشد تولید ناخالص داخلی کشور در فاصله سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۸ میلادی به ۳/۳ درصد برسد.

نرخ تورم کالاهای مصرفی در سال ۲۰۱۴ نسبت به سال قبل ۲۸ درصد خواهد بود که نسبت به رقم ۳۶ درصدی سال ۲۰۱۳ پایین‌تر است. همچنین پیش‌بینی می‌شود که متوسط نرخ تورم سالانه کشور در فاصله سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۸ به ۱۵/۴ درصد برسد.

■ طبق پیش‌بینی بیزینس مانیتور رشد تولید ناخالص داخلی واقعی ایران در سال ۲۰۱۴ میلادی به ۲/۸ درصد می‌رسد که بالاتر از نرخ منفی ۲/۹ درصدی در سال ۲۰۱۳ است همچنین متوسط رشد تولید ناخالص داخلی کشور در فاصله سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۸ میلادی نیز به ۳/۳ درصد خواهد رسید





## آشنایی با بیمه دریایی (۲۰)

در ادامه مبحث آشنایی با بیمه های دریایی؛ در این شماره به ادامه مبحث بازایافت خسارت پرداخته، سپس در مورد پوشش های بیمه ای اضافی، مطالبی بیان می شود.

### محاسبه سود بر مبالغ بازایافتی

اصولاً اقدامات بازایافتی از اشخاص ثالث به دلیل انجام فرآیندهای حقوقی و قانونی با تأخیر همراه است و معمولاً پس از گذشت مدت زمان طولانی از وقوع حادثه اقدامات بازایافتی به نتیجه می رسد و مبالغ آن پرداخت می شود. لذا این امری مرسوم است که دادگاه با محاسبه نرخ سود سالانه مبلغی را به اصل رقم بازایافت اضافه کند. میزان سود بر مبنای محاسبه روزشمار و از تاریخ وقوع حادثه تا تاریخ تصفیه مبلغ بازایافتی است. قانون بیمه دریایی سال ۱۹۰۶، شرطی را در مورد تقسیم مبلغ بازایافتی بین بیمه گر و بیمه گزار ارائه نکرده است؛ اما عرف رایج در این قبیل موارد به گونه ای است که بدون لحاظ فرانشیز در صورت لزوم، مبلغ بازایافتی بین بیمه گر و بیمه گزار تقسیم می شود. بند (۱۲-۴) مجموعه شرایط کلوز ۲۸۰ سال ۱۹۹۵ فرآیند انجام این عمل را به شرح ذیل تدوین کرده است:

"(۱۲-۴) سودی که به بازایافتی تعلق می گیرد بین بیمه گر و بیمه گزار تقسیم خواهد شد؛ علی رغم اینکه ممکن است با اضافه شدن سود به بازایافتی، بیمه گر بیش از خسارت پرداختی دریافت کند. در تقسیم سود مبلغ خسارت پرداخت شده توسط بیمه گر و تاریخ پرداخت باید مورد توجه قرار گیرد."

سهم بیمه گزار آن بخشی از سود است که به دوره زمانی تاریخ

وقوع حادثه تا تاریخ پرداخت خسارت به بیمه گزار مربوط می شود. بنابراین سهم بیمه گر از سود، مابقی آن یعنی در دوره زمانی تاریخ پرداخت خسارت به بیمه گزار تا تاریخ دریافت مبلغ بازپرداختی است. برای روشن شدن بیشتر مطلب به مثال های زیر توجه کنید:

#### مثال یک:

حادثه در روز یک اتفاق می افتد. بیمه گر خسارت را بعد از ۱۲۰ روز پرداخت می کند. بازپرداخت خسارت از شخص ثالث ۳۶۰ روز بعد از وقوع حادثه به انجام می رسد. بر اساس رأی دادگاه مبلغ سود برای دوره ۳۶۰ روز ۳،۶۰۰ دلار است.

تقسیم بندی سود نیز بدین شرح خواهد بود:

$$\text{سهم بیمه گزار: } ۱,۲۰۰ \text{ دلار} = ۳۶۰ \div ۱۲۰ \times ۳,۶۰۰ \text{ دلار}$$

$$\text{سهم بیمه گر: } ۲,۴۰۰ \text{ دلار} = ۳۶۰ \div ۲۴۰ \times ۳,۶۰۰ \text{ دلار}$$

لازم است بدانیم که بیمه گر بدون لحاظ محدوده تعیین شده در ارتباط با حق جانشینی طی بند ۷۹(۲) قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶، محق به دریافت سهم خود از سود بازپرداخت خسارت خواهد بود. بنابراین حتی اگر بیمه گر کل مبلغ خسارت پرداختی خود را هم از طریق حق جانشینی از شخص ثالث بازپرداخت کرده باشد، دریافت سهم سود محاسبه شده کماکان حق ایشان خواهد بود.

#### مثال دو:

خسارت وارد به کشتی بیمه شده به میزان ۳۰ هزار دلار است. فرانشیز بیمه نامه ۲۰ هزار دلار بوده و مبلغ بازپرداخت خسارت از شخص ثالث ۱۲ هزار دلار است. بهره محاسبه شده بر روی مبلغ بازپرداختی خسارت (برای ۳۶۰ روز) ۶۰۰ دلار است.

هزینه تعمیرات	۳۰,۰۰۰ دلار	هزینه تعمیرات	۳۰,۰۰۰ دلار
پرداخت خسارت از شخص ثالث	۱۲,۰۰۰ دلار	پرداخت خسارت از شخص ثالث	۱۲,۰۰۰ دلار
خسارت جانی	۰ دلار	خسارت جانی	۰ دلار
سود محاسبه شده بر روی بازپرداخت این شخص	۱,۲۰۰ دلار	سود محاسبه شده بر روی بازپرداخت این شخص	۱,۲۰۰ دلار
سود محاسبه شده بر روی بازپرداخت این شخص	۲,۴۰۰ دلار	سود محاسبه شده بر روی بازپرداخت این شخص	۲,۴۰۰ دلار
سود محاسبه شده بر روی بازپرداخت این شخص	۶۰۰ دلار	سود محاسبه شده بر روی بازپرداخت این شخص	۶۰۰ دلار

\* نکته قابل توجه اینکه بیمه گر محق به دریافت سهم سود خود از بازپرداخت خسارت تنها بر روی خسارت پرداختی بوده (۱۰ هزار دلار)؛ اما بیمه گزار هم محق به دریافت سهم سود بازپرداختی خسارت از میزان خسارت پرداختی و هم مبلغ مازاد خسارت پرداختی توسط بیمه گر (دو هزار دلار) است.

ضمناً زمانی که موضوع فدا کردن در زیان همگانی مطرح است، انتظار محاسبه و جبران خسارت در اجاستمنت زیان همگانی می رود. حق جانشینی بیمه گر در مورد بازپرداختی زیان همگانی شبیه بازپرداختی در خسارات دیگر است. از آنجایی که هزینه فدا کردن در زیان همگانی نیز مشروط به لحاظ فرانشیز است، مثال فوق الذکر دقیقاً بر روی سود محاسبه شده برای بازپرداختی های خسارات زیان همگانی قابل اعمال خواهد بود.

#### پوشش های بیمه ای اضافی

وقتی بیمه نامه بدنه و ماشین آلات برای یک دوره ۱۲ ماهه و برای یک شناور صادر می شود، ارزش مورد بیمه در بیمه نامه بر اساس

ارزش سالم بازار شناور در زمان صدور بیمه نامه خواهد بود. در قرارداد بیمه، مجوزی برای امکان افزایش ارزش مورد بیمه در طول مدت اعتبار بیمه نامه لحاظ نشده است، حتی برای زمانی که ارزش جایگزینی شناور بیش از ارزش مورد بیمه باشد. لذا در بیمه نامه در زمان پرداخت خسارات، افزایش ارزش بازار مورد بیمه تأثیر نداشته، مگر در جایی که هزینه تعمیرات هر خسارت وارده از ارزش مورد بیمه بیشتر شود. دلیل این امر آن است که میزان جبران خسارت وارده به کشتی می باید هزینه های منطقی و معقولانه و مشروط به سقف ارزش مورد بیمه در هر خسارت و همچنین میزان فرانشیز مقرر در بیمه نامه باشد. مثال های ذیل بیانگر مواردی است که یک خسارت در جایی اتفاق افتاده است که ارزش بازار شناور در طول مدت اعتبار بیمه نامه افزایش نیافته و یا افزایش یافته باشد:

#### مثال یک

ارزش بازار شناور در زمان انعقاد قرارداد بیمه ای ۱۰ میلیون دلار مورد مذاکره قرار گرفته است. لذا بیمه نامه براساس ارزش ۱۰ میلیون دلار و برای یک دوره ۱۲ ماهه صادر شده است. شناور دچار خسارتی می شود که تحت پوشش بیمه نامه است. در زمان وقوع خسارت افزایش در ارزش بازار شناور به وجود نیامده است. هزینه تعمیرات (با کسر فرانشیز مقرر در بیمه نامه) دو میلیون دلار است. بنابراین بیمه گر خسارت دو میلیون دلاری را پرداخت می کند.

#### مثال دو

ارزش بازار شناور در زمان انعقاد قرارداد بیمه ای ۱۰ میلیون دلار مورد مذاکره قرار گرفته است. لذا بیمه نامه براساس ارزش ۱۰ میلیون دلار و برای یک دوره ۱۲ ماهه صادر شده است. شناور دچار خسارتی می شود که تحت پوشش بیمه نامه است. در زمان وقوع خسارت ارزش بازار شناور ۱۱ میلیون دلار بود. هزینه تعمیرات (با کسر فرانشیز مقرر در بیمه نامه) دو میلیون دلار است. بنابراین بیمه گر خسارت دو میلیون دلاری را علی رغم وجود یک میلیون دلار کم بیمه شدگی پرداخت می کند.

از مثال های بالا چنین بر می آید، در جایی که ارزش مورد بیمه ذکر شده در بیمه نامه برای بیشتر خسارات جزئی کافی باشد، ممکن است بیمه گزار اقدامی برای افزایش ارزش مورد بیمه (در زمان افزایش ارزش بازار شناور) انجام ندهد؛ لذا از پرداخت حق بیمه اضافی برای افزایش ارزش بازار شناور در طول مدت اعتبار بیمه نامه جلوگیری به عمل می آورد.

علی رغم موضوع فوق، کماکان مشکل عدم کفایت بیمه نامه در زمان وقوع خسارات کلی (Total Loss) باقی خواهد ماند. لذا در عمل سال ها مرسوم است که بیمه گزار بیمه نامه ارزش افزوده (Increased Value) فقط برای موارد وقوع خسارت کلی تهیه کند که شرایط آن کاملاً هماهنگ و به همراه بیمه نامه بدنه و ماشین آلات خواهد بود. ضمناً هر چند این پوشش تحت عنوان ارزش افزوده ارائه می شود، ولی در عمل به عنوان یک قرارداد تکمیلی شامل ذکر قیمت شناور نمی شود. به طور مثال ارزش شناور در این نوع بیمه نامه عنوان نمی شود. لذا همانطور که در بخش (۲۸)



شد، مگر اینکه چنین هزینه‌ای از مبلغ بیمه شده کشتی تجاوز کند و در این صورت نیز تنها هزینه‌های مربوط به یک حادثه و یا آسیب‌هایی که منشاء واحد داشته باشند ملاک مقایسه قرار خواهد گرفت."

#### تأثیرات سرپیچی از شرط تعهدات اضافی

بیمه‌گران برای حصول اطمینان از اینکه ارزش مورد بیمه اعلام شده در بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات، در سطحی قابل قبول باشد، شرط تعهدات اضافی (بند ۲۲-۲) را در کلوژ ۲۸۰ (به شرح ذیل) لحاظ کرده‌اند:

"۲۲-۲) بیمه‌گزار تعهد می‌کند که در مدت اعتبار این بیمه هیچ بیمه‌ای بابت هزینه‌های مذکور در بندهای (۱-۲۲) تا (۱-۲۲-۱) (۷) مازاد مبالغ مجاز تعیین شده و نیز هیچ بیمه دیگری که طبق شرایط FIA و PPI و شرایط مشابه دیگر از بین رفتن کلی کشتی را تحت پوشش قرار دهد توسط یا به حساب بیمه‌گزار، مالکان، مدیران یا مرتبهان کشتی انجام نگرفته و نخواهد گرفت. با این شرط که نقض تعهد فوق برای بیمه‌گر، در مقابل ادعای خسارت مرتبتهنی که بدون اطلاع از نقض تعهد، این بیمه را پذیرفته است وسیله دفاع تلقی نخواهد شد."

به جز استثناء بیمه اضافی که در بند (۱-۲۲) پذیرفته شده است کلوژ بیمه‌گزار را از استفاده از شرط "اثبات نفع بیمه‌ای" و "نفع کامل بیمه‌ای پذیرفته شده" و پوشش فقط خسارت کلی در طول مدت اعتبار بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات منع می‌کند. ضمناً مهم است بدانیم که این التزام مانعی برای بیمه‌نامه‌های فقط خسارت کلی در جایی که نفع بیمه‌ای، همان بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات شناور باشد، ایجاد نکرده و همچنین مانع و یا محدودیتی برای بیمه‌نامه‌های مازاد مسئولیت نخواهد بود.

شرط تعهد هزینه‌ها یک التزام صریح است که در قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶ بیان شده و سرپیچی از آن مشروط به شرایط ذکر شده در قانون در بخش (۳) ۳۳ قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶ خواهد بود. جایی که بیان می‌دارد سرپیچی از تعهدات توسط بیمه‌گزار، بیمه‌گران را از همه مسئولیت‌های خود تحت بیمه‌نامه مبرا می‌سازد، که این موضوع از تاریخ سرپیچی از تعهدات اجرایی می‌شود. در ادامه، درجایی که بیمه‌گزار نسبت به انعقاد قراردادی اقدام می‌کند که تحت شرایط بند ۲۲ کلوژ ۲۸۰ مجاز نیست یا اگر هم مجاز شود، برای مبالغی مازاد سقف مجاز باشد، سرپیچی از تعهدات صورت گرفته است.

این بسیار مهم است که افراد فعال در این بخش بدانند که بر خلاف تعداد زیادی از الزامات دیگر، سرپیچی از شرط تعهدات اضافی شامل شرط بند ۳ کلوژ ۲۸۰ (حفظ پوشش - Held Cover) نخواهد بود.

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

قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶ بیان شده است، بیمه‌نامه ارزش افزوده یک بیمه‌نامه بدون ذکر قیمت بوده و صرفاً سقف تعهد جهت جبران خسارت در بیمه‌نامه ذکر می‌شود.

به دلیل ماهیت ابهام‌دار نفع بیمه‌ای، بیمه‌نامه ارزش اضافی همواره بر اساس شرط "اثبات نفع بیمه‌ای" و "نفع کامل بیمه‌ای پذیرفته شده" صادر می‌شود. بیمه‌نامه‌های شامل شرط اثبات نفع بیمه‌ای در قانون کشور انگلستان به عنوان قراردادهای قانونی لازم‌الاجراء شناخته نمی‌شوند (بخش (b۲-۴) قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶). اما مشروط به این که بیمه‌گزار نفع بیمه‌ای واقعی داشته باشد، استفاده از این نوع قراردادهای غیرقانونی نبوده و به طور عام کاربرد بیمه‌نامه ارزش افزوده در کنار بیمه بدنه و ماشین‌آلات شناورها دیده می‌شوند. با در اختیار داشتن یک بیمه‌نامه بر اساس شرط "اثبات نفع بیمه‌ای" و "نفع کامل بیمه‌ای پذیرفته شده" بیمه‌گزار نیازی به اثبات نفع بیمه‌ای خود برای دریافت خسارت ندارد. در زمان وقوع خسارت کلی (واقعی یا فرضی)، بیمه‌نامه ارزش افزوده پیرو بیمه‌نامه اصلی بدنه و ماشین‌آلات بوده و با اثبات قابلیت پرداخت خسارت کلی در بیمه‌نامه اصلی، کل ارزش مورد بیمه را پرداخت می‌کند. ضمناً به محض پرداخت خسارت توسط بیمه‌نامه ارزش افزوده این بیمه‌نامه منقضی می‌شود. باید توجه داشت، به جز در مواردی که مراتب در بیمه‌نامه به صورت اضافی پوشش داده شده باشد، بیمه‌نامه ارزش افزوده هیچ پوششی را برای مواقعی که کم بیمه شدگی، در کلوژ ۲۸۰ در خسارت هزینه‌های جلوگیری از توسعه خسارت، هزینه‌های نجات، مشارکت در زیان همگانی و مسئولیت تصادم باعث کاهش خسارت شود، در بر نخواهد داشت.

بیمه‌گران بدنه شناورها نیاز به تهیه بیمه‌نامه ارزش افزوده را به رسمیت شناخته‌اند اما نظرشان معطوف به این موضوع است که بیمه‌گزار ممکن است جهت کاهش حق بیمه خود بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلاتی را با اعلام ارزش مورد بیمه بسیار کم تهیه کرده و با تهیه بیمه‌نامه تکمیلی ارزش افزوده خود را در مقابل خسارت کلی با ارزش بسیار بیشتر تحت پوشش قرار دهند. بدیهی است نرخ حق بیمه برای خسارت کلی بسیار کمتر خواهد بود.

علاوه بر این موضوعی که از ذهن بیمه‌گران دور نمانده این است که در جایی که به شناور خسارت عمده‌ای وارد می‌شود، بیمه‌گزار می‌تواند از مزایای بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات با ارزش بیمه شده کم بهره‌برداری و از شناور ترک مالکیت کرده و براساس بند (۱۹) بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات کلوژ ۲۸۰ (به شرح ذیل) تحت هر دو بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات و ارزش افزوده اعلام خسارت کرده و خسارت خود را به طور کامل دریافت کند.

#### "۱۹ خسارت کلی فرضی

۱-۱۹) در تشخیص اینکه آیا کشتی از بین رفته کلی فرضی تلقی شود یا خیر مبلغ بیمه شده آن به عنوان ارزش تعمیر شده کشتی ملاک مقایسه قرار می‌گیرد، در این زمینه ارزش کشتی آسیب دیده یا کشتی شکسته ملاک ارزیابی نیست.

۱-۱۹) ادعای خسارت تحت عنوان خسارت کلی فرضی کشتی براساس هزینه بازبایی و یا هزینه تعمیر کشتی پذیرفته نخواهد



# نظام حقوقی

## حاکم بر جزایر طبیعی

(بخش اول)

وجود جزایر با توجه به قدمت آنها همیشه دارای اهمیت و ویژگی‌های سرزمینی خاص خود بوده است. قدمت اولین جزیره پدیدار گشته بر روی کره زمین در حدود ۴/۴ بیلیون سال قبل بوده است. جزایر طبیعی همچنین از سکونت‌گاه‌های مهم برای بشریت محسوب می‌شوند؛ به طوری که از هر ۹ نفر یک نفر ساکن در حدود ۹۰۰۰ جزیره زندگی می‌کنند. علاوه بر انسان‌ها، جزایر همچنین زیستگاه گیاهان و جانوران بسیار و متنوعی هستند.

جزایر دارای وضعیت حقوقی و ویژگی‌های خاص خود هستند. البته در کنار جزایر طبیعی دسته‌ای دیگر که شبیه این جزایر هستند، تحت عنوان برآمدگی‌های جزری شناخته می‌شوند. جزایر طبیعی و برآمدگی‌های جزری هر کدام تحت شرایطی و حتی توأماً با یکدیگر در ترسیم خطوط مبدأ مستقیم تأثیرگذار هستند.

در همین راستا این مقاله می‌تواند پاسخی برای برخی سؤالات باشد؛ اینکه

وجود جزایر طبیعی در آب‌های داخلی و دریای سرزمینی هر دولت ساحلی چه اثرات حقوقی خواهد داشت، و اینکه چه آثار حقوقی بر برآمدگی‌های جزری مترتب است و آیا دارای مناطق دریایی هستند؟ آیا جزایر مستقر در نوار ساحلی در تعیین خطوط مبدأ اثرگذار خواهند بود؟ بدین ترتیب پس از تعریف جزیره و ویژگی‌های آن مطابق کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها به وضعیت حقوقی برآمدگی‌های جزری و جزایر در مناطق آب‌های داخلی و دریای سرزمینی می‌پردازیم. در این مقاله کوشیده شده وضعیت حقوقی جزایر در مناطق مختلف فوق‌الذکر مورد تجزیه و تحلیل قرار گیرد و سعی شده با استفاده از اسناد موجود به وضعیت جزایر و مسائل مربوط به آنها پرداخته شود.

#### ۱- انواع و تعریف جزایر طبیعی

##### ۱-۱ انواع جزایر طبیعی

جزایری که در سرتاسر جهان در اقیانوس‌ها، دریاها و دریاچه‌ها پراکنده‌اند، هر کدام تحت تأثیر عواملی طبیعی در طی زمان شکل گرفته‌اند. جزایر گاهاً در نزدیک سواحل یک کشور ساحلی قرار داشته و می‌توانند در تعیین خطوط مبدأ و به تبع آن در عرض مناطق دریایی به سمت دریای آزاد تأثیر به‌سزایی داشته باشند. برخی از جزایر از نظر عامه مردم به عنوان جزیره شناخته می‌شوند و با تعریف جزیره از نظر کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها متفاوت هستند، که این دسته از جزایر تحت عنوان صخره‌ها و برآمدگی‌های جزری مطرح است. دسته‌ای از این صخره‌ها قابلیت مسکونی و زیستگاه انسانی ندارند و همچنین برآمدگی‌های جزری، یک جزیره حقوقی نیستند و صرفاً برآمدگی‌هایی هستند که در زمان جزر آب نمایان می‌شوند. از این رو هر جزیره‌ای با هر منشأ شکل‌گیری را نمی‌توان دارای وضعیت حقوقی دانست. در مقاله حاضر انواع جزایر که به طور طبیعی شکل گرفته‌اند بررسی می‌شوند. البته ممکن است در برخی منابع تقسیم‌بندی بیشتری از انواع جزایر صورت گرفته باشد؛ ولی عموماً جزایر را می‌توان در این چهار دسته جزایر قاره‌ای، جزایر اقیانوسی، جزایر مرجانی و جزایر سدی

خلاصه کرد.

##### ۲- تعریف جزیره طبیعی

۱-۲ تعریف جزیره طبیعی در فرهنگ‌ها در ابتدا به تعریف جزیره از دید برخی فرهنگ‌ها پرداخته می‌شود که نمونه‌هایی از آن در ذیل می‌آیند:

- بر اساس یک فرهنگ ایتالیایی جزیره بخشی از خشکی است که به طور کامل توسط آب احاطه شده و وابسته به آب‌سنگ‌های مرجانی بوده یا توسط کلونی‌های مرجان و یا تجمع مواد فوران آتشفشانی تشکیل شده باشد.
- در فرهنگ لغت آکسفورد جزیره به عنوان قطعه‌ای از خشکی تعریف شده که اطراف آن توسط آب محاصره شده است.
- در فرهنگ دهخدا جزیره (که از آن به آبخوست هم یاد شده است) نیز به عنوان قطعه‌ای از زمین تعریف شده است که گرداگرد آن را آب فرا گرفته باشد.

بدین ترتیب تمامی این فرهنگ‌ها یک نقطه اشتراک را با یکدیگر در خصوص تعریف جزیره دارند: "قطعه‌ای از خشکی که اطراف آن را آب فرا گرفته است."

##### ۲-۲ تعریف جزیره طبیعی و ویژگی‌های اساسی از نظر کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها با دقت بیشتری به تعریف جزیره پرداخته و یک جزیره طبیعی را دارای ویژگی‌هایی دانسته است. کنوانسیون مذکور به جهت اهمیت موضوع تعریفی ارائه کرده است تا بتوان آن را از سایر خشکی‌ها تمیز داد و با توجه به مورد از آن برداشت حقوقی لازم را کرد، چرا که در مباحث تقسیم‌بندی مناطق دریایی و مهم‌تر از آن در تعیین خطوط مبدأ می‌تواند قابل بحث و بررسی باشد. تعریفی که کنوانسیون ارائه داده است گرچه ویژگی‌هایی در بر دارد ولی با این حال در بردارنده همه انواع جزایر چه از نظر منشأ و چه از نظر کاربرد نیست ولی با این وجود تعریف حاضرمی‌تواند در راستای تعاریف جزایر مصنوعی، سازه‌ها و تأسیسات تا حدودی کارگشا باشد. همچنین این تعریف در تعیین و ترسیم خطوط دریایی و تعیین مناطق مختلف دریایی دول ساحلی بسیار

■ جزایری که در سرتاسر جهان پراکنده‌اند، هر کدام تحت تأثیر عواملی طبیعی در طی زمان شکل گرفته‌اند. جزایر گاهاً در نزدیک سواحل یک کشور ساحلی قرار داشته و می‌توانند در تعیین خطوط مبدأ و به تبع آن در عرض مناطق دریایی به سمت دریای آزاد تأثیر به‌سزایی داشته باشند

کاربردی است.

تغییر و تحولات شکل‌گیری تعریف جزیره طبیعی از نظر مباحث حقوقی که دارای رسمیت بین‌المللی باشد از کنفرانس ۱۹۳۰ لاهه (که اولین کنفرانس راجع به تدوین حقوق بین‌الملل و از جمله حقوق دریاها نیز بوده است) آغاز می‌شود. در کنفرانس ۱۹۳۰ لاهه تلاش خوبی برای تعریف جزیره طبیعی انجام شد، هرچند مباحثی راجع به مسئله صخره‌ها و جزایر مصنوعی پیش از آن و در گزارش ۱۹۲۴ انجمن حقوق بین‌الملل مطرح شده بود. خوشبختانه کمیته فرعی دوم کنفرانس ۱۹۳۰ لاهه یک تعریف علمی و جامعی را تهیه و در قواعد پیش‌نویس ارائه کرد. این کمیته جزیره طبیعی را این گونه تعریف کرد:

"ناحیه‌ای از خشکی که توسط آب احاطه شده باشد و در زمان مد کامل به طور دائمی در بالای آب قرار گرفته باشد". به طوری که گفته شد کنفرانس اول گام بلندی را در جهت تعریف جزیره طبیعی برداشت و زمینه‌ساز تعاریف آتی جزیره طبیعی شد. سرانجام پس از تلاش‌های صورت گرفته در بخش هشتم کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در بند یک ماده ۱۲۱ یک جزیره طبیعی بدین صورت تعریف و مورد تصویب قرار گرفت:

"جزیره قطعه‌ای از خشکی است که به طور طبیعی شکل گرفته، آب اطراف آن را محاصره کرده و همچنین در هنگام مد در بالای آب قرار گرفته باشد".

ویژگی‌های اساسی که در مورد جزایر می‌توان نام برد عبارتند از: ناحیه‌ای از خشکی، شکل‌گیری طبیعی، احاطه شده توسط آب، در بالای آب بودن در زمان مد کامل.

### ۳- بررسی وضعیت حقوقی برآمدگی‌های جزری

تعریف برآمدگی‌های جزری در کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو راجع به دریای سرزمینی و منطقه مجاور همچنین در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها بیان شده است، بدین صورت که برآمدگی جزری قطعه‌ای است از خشکی که به طور طبیعی شکل گرفته و آب آن را احاطه کرده و در موقع جزر بیرون از آب و به هنگام مد در زیر آب قرار می‌گیرد. در

ادامه همچنین ذکر شده چنانچه برآمدگی جزری به طور کامل یا قسمتی از آن در فاصله‌ای کمتر از عرض دریای سرزمینی از قلمرو اصلی یا یک جزیره واقع شده باشد، خط جزر آب در این برآمدگی به عنوان خط مبدأ برای اندازه‌گیری عرض دریای سرزمینی مورد استفاده خواهد بود.

با توجه به چنین مقرره‌ای در کنوانسیون، برآمدگی‌های جزری نیز تحت شرایطی دارای دریای سرزمینی خاص خود می‌شوند و بسته به طول سواحل آن برآمدگی می‌تواند پیشروی خوبی در دریا به سمت دریای آزاد داشته باشد. کنوانسیون دولت‌هایی که دارای برآمدگی‌های جزری متعددی در امتداد سواحل خود هستند جهت جلوگیری از سوءاستفاده متوقف کرده است؛ بدین ترتیب که اگر برآمدگی جزری به طور کامل در فاصله‌ای بیش از عرض دریای سرزمینی از قلمرو اصلی و یا یک جزیره قرار گرفته نمی‌تواند دارای دریای سرزمینی باشد.

بنابراین در رابطه با مناطق دریایی و آن دسته از جزایر که حقوقی هستند می‌توان گفت کنوانسیون ممانعتی برای این امر قائل نشده است؛ البته گاهی دسته‌ای از جزایر در نوار ساحلی دولتی قرار گرفته، به گونه‌ای که شکل ساحل را از وضعیت صاف و طبیعی خارج ساخته و وضعیتی مضرس به وجود آورده‌اند. در اینجا دولت ساحلی بنا به اختیار خود، به بهانه وضعیت آرایش این جزایر می‌تواند از شیوه ترسیم خطوط مبدأ مستقیم استفاده کند. بدین ترتیب چنانچه از این جزایر به منظور ترسیم خطوط مبدأ استفاده شود، آب‌های پشت این جزایر در زمره آب‌های داخلی محسوب می‌شوند. همین‌طور آب‌هایی که بین این جزایر قرار دارند، به شرطی که نحوه قرارگیری آنها به گونه‌ای باشد که در پشت خطوط مبدأ ترسیم شده قرار گیرند، این آب‌ها هم حکم آب‌های داخلی را پیدا می‌کنند. برآمدگی‌های جزری که در نزدیک سواحل و یا اطراف این جزایر هستند به عنوان نقاطی به منظور ترسیم خطوط مبدأ به کار نمی‌روند. کنوانسیون مقرر کرده که خطوط مبدأ نباید به و از برآمدگی‌های جزری ترسیم شوند؛ مگر آنکه فانوس‌های



دریایی یا تأسیسات مشابهی که به طور دائمی بر روی سطح دریا قرار دارند روی آن برآمدگی‌ها ساخته شده باشند. البته کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای قسمت دیگری را نسبت به کنوانسیون ۱۹۵۸ راجع به دریای سرزمینی و منطقه مجاور اضافه کرده است، به صورتی که ترسیم خطوط مبدأ به و از این قبیل برآمدگی‌ها مورد شناسایی جامعه بین‌المللی قرار گرفته باشد. بخش هشتم کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای در مورد رژیم جزایر است؛ به طوری که در یک ماده سه‌بندی به تعریف و وضعیت حقوقی آنها به طور کلی پرداخته است. کنوانسیون مقرر کرده دریای سرزمینی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره یک جزیره مطابق با مقررات این کنوانسیون، که قابل اجراء نسبت به دیگر قلمرو خشکی است، تعیین می‌شوند. البته در ادامه کنوانسیون با ذکر یک بند، استثنایی بر این ماده وارد کرده است، بدین صورت که:

صخره‌هایی که نمی‌توانند زیستگاه انسانی یا حیات اقتصادی مربوط به خودشان را داشته باشند نمی‌بایست منطقه انحصاری اقتصادی و فلات قاره داشته باشند.

#### ۴- وضعیت حقوقی جزایر طبیعی در آب‌های داخلی و دریای سرزمینی

#### ۴-۱- وضعیت حقوقی جزایر طبیعی در آب‌های داخلی

جامعه بین‌المللی همواره از بررسی نظام‌مند رژیم آب‌های داخلی اجتناب می‌کرده است؛ به طوری که حتی امروزه بعد از پذیرش کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای رابطه بین حقوق بین‌الملل و آب‌های داخلی همانند تعریف ارائه شده از سوی پروفیسور ولادیمیر ایبلر در سال ۱۹۶۵ می‌باشد: رژیم آب‌های داخلی اساساً از طریق قواعد حقوق ملی تعیین شده است، و نه صرفاً از سوی حقوق بین‌الملل.

چرچیل و لوه نیز در خصوص آب‌های داخلی با عقیده مطرح در قرن هفدهم میلادی موافقت کرده: آب‌های داخلی تحت عنوان یک بخش جدایی‌ناپذیر از دولت ساحلی امروزه بدون تغییر باقی مانده است و به همین دلیل آنها تابع قواعد تفصیلی در کنوانسیون حقوق دریاهای قرار

نگرفته‌اند. در این راستا حتی جان کلمبوس هم پس از اولین کنفرانس حقوق دریاهای از اصطلاح آب‌های داخلی استفاده نکرده، بلکه از اصطلاح آب‌های ملی یا درونی یا درون مرزی استفاده کرده است.

کنوانسیون ۱۹۵۸ ژنو درباره دریای سرزمینی و منطقه مجاور و همچنین کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای مقرر می‌کند که آب‌های داخلی آب‌هایی هستند که به سمت خشکی و در کنار خط مبدأ دریای سرزمینی قرار دارند که این ماده صرفاً به دول ساحلی تسری می‌یابد. البته بیان این ماده بدین معنی نخواهد بود که آب‌های پشت خطوط مبدأ مجمع‌الجزایر به عنوان آب‌های داخلی محسوب می‌شود. البته کنوانسیون ۱۹۸۲ حق داشتن آن دسته از دولت‌های مجمع‌الجزایر را به رسمیت شناخته است، اما دولت‌های مجمع‌الجزایر با توجه به برخی مفاد کنوانسیون مذکور می‌توانند چنین آب‌هایی را داشته باشند. به زبان ساده ترکیه آب‌هایی که پشت خطوط مبدأ عادی و مستقیم دولت‌های ساحلی و آب‌های پشت خطوط مسدودکننده که به روش مقرر در کنوانسیون ۱۹۸۲ ترسیم شوند جزء آب‌های داخلی هستند.

ماده دو کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای در مورد وضعیت حقوقی دریای سرزمینی و قلمرو هوایی بالای دریای سرزمینی و بستر و زیر بستر آن است. در بند یک این ماده حاکمیت دولت ساحلی را به ماورای قلمرو خشکی و آب‌های داخلی آن دولت می‌داند و در مورد دولت مجمع‌الجزایر این حاکمیت، تحت عنوان آب‌های داخلی قسمتی از قلمرو خاکی آن دولت است و در این آب‌ها دارای حاکمیت مطلق هم بر ناحیه آبی و هم بستر و زیر بستر آن هستند و از سوی کنوانسیون این حاکمیت نسبی نشده است؛ چرا که به موجب قواعد حقوق بین‌الملل نمی‌توان در تمامیت سرزمینی هیچ دولتی مداخله کرد. با توجه به موضوع این بحث، رفتاری که با جزایر موجود در آب‌های داخلی می‌شود همانند قلمرو خشکی است و به خاطر این که در پشت خطوط مبدأ قرار گرفته‌اند، دارای هیچ گونه منطقه دریایی خاص خود نیست.

■ رفتاری که با جزایر موجود در آب‌های داخلی می‌شود همانند قلمرو خشکی است و به خاطر این که در پشت خطوط مبدأ قرار گرفته‌اند، دارای هیچ گونه منطقه دریایی خاص خود نیست

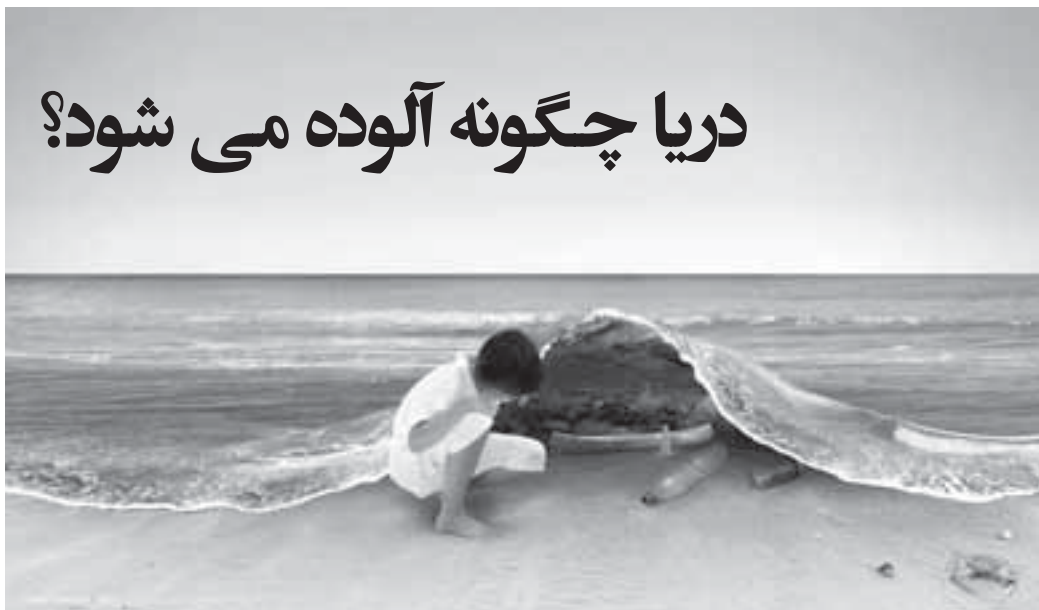
اصولاً آب‌های داخلی مباحث ابهام‌آمیز و بحث‌انگیزی را در بر ندارند زیرا با وجود حاکمیت مطلق که در آب‌های داخلی حکم فرماست هر آنچه در این آب‌ها موجود است از جمله جزایر طبیعی و مصنوعی تحت این نوع حاکمیت قرار گرفته و وضعیت حقوقی روشنی دارند.

محمد علی ظهوریان،

کارشناس ارشد حقوق بین‌الملل

mazhourian@gmail.com

## دریا چگونه آلوده می شود؟



استانداردها و دستورالعمل‌ها.  
- راهکارهای اجرایی: مانند استفاده از  
اهرم‌های سازمان حفاظت محیط زیست،  
سازمان بنادر و دریانوردی و برای پیشگیری  
و مقابله با آلودگی‌های دریایی.

مقررات ایران:

- اصل پنجاهم قانون اساسی ایران
- قانون مجازات اسلامی
- قانون حفاظت و بهسازی محیط زیست
- آئین‌نامه (الگوی) ارزیابی اثرات  
زیست محیطی:
- آئین‌نامه جلوگیری از آلودگی آب
- قانون مدیریت پسماند
- استانداردهای زیست محیطی:
- استاندارد آلودگی هوا
- استاندارد خروجی پساب‌ها
- قانون حفاظت و بهره‌برداری از منابع

آبی:

- آئین‌نامه اجرای قانون حفاظت از منابع و  
بهره‌برداری از منابع آبی
- قانون مناطق دریایی ایران در خلیج فارس  
و دریای عمان:
- منطقه نظارت
- منطقه انحصاری اقتصادی فلات قاره
- قانون حفاظت از دریا و رودخانه‌های  
قابل کشتیرانی از آلودگی با مواد نفتی

• آئین‌نامه‌های بندری ایران

کنوانسیون‌های منطقه‌ای و بین‌المللی:

- کنوانسیون منطقه‌ای کویت (همکاری  
درباره حمایت و توسعه محیط زیست  
دریایی و نواحی ساحلی در برابر آلودگی)
- کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی ۱۹۸۹
- کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از  
آلودگی ناشی از کشتی‌ها
- کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و  
همکاری در برابر آلودگی نفتی

منبع: سایت سازمان بنادر و دریانوردی

۱- آلاینده‌های با منشأ خشکی: مانند انواع

فاضلاب‌های شهری، صنعتی و کشاورزی.

۲- آلاینده‌های با منشأ دریایی: مانند

آلاینده‌های ناشی از تخلیه آب توازن

کشتی‌ها، اکتشافات، استخراج و دیگر

فعالیت‌های صنعتی در دریا.

۳- آلاینده‌های با منشأ اتمسفری: مانند

ذرات معلق با منشأ طبیعی و مصنوعی.

-براساس ماهیت:

۱- آلاینده‌های بیولوژیکی: مانند آلودگی‌های

باکتریایی، قارچی، ویروسی و حتی گونه‌های

مهاجم.

۲- آلاینده‌های شیمیایی: شامل آلاینده‌های

آلی، معدنی و رادیواکتیو.

۳- آلاینده‌های فیزیکی: مانند آلودگی‌های

حرارتی، صوتی و کدورت.

اهرم‌های پیشگیرانه جهت جلوگیری از

آلودگی دریاها

- کنوانسیون‌های بین‌المللی: مانند کنوانسیون

لندن.

- کنوانسیون‌های منطقه‌ای: مانند

کنوانسیون‌های کویت و تهران.

- قوانین و مقررات ملی: مانند انواع

آلودگی دریا عبارت است از ورود

مستقیم یا غیرمستقیم هرگونه ماده یا

انرژی به محیط زیست دریایی که منجر

به کاهش تولید و همچنین کاهش رشد

و نمو جانداران شده و اثرات سوء بر

سلامت و بهداشت آبزیان و انسان داشته

باشد.

تعریف آلاینده

آلاینده عبارت است از هر ماده یا انرژی

ناشناس برای طبیعت که به مقدار بیش از

حد ظرفیت طبیعی برای محیط باشد و به

تبع آن توازن را در محیط برهم بزند.

طبقه بندی آلاینده‌ها

-براساس پایداری:

۱- آلاینده‌های قابل تجزیه: عمدتاً

آلاینده‌های آلی قابل تجزیه هستند.

۲- آلاینده‌های قابل پخش: مانند

آلودگی‌های حرارتی.

۳- آلاینده‌های پایدار: مانند انواع فلزات

سنگین و سموم ارگانوکلره.

۴- آلاینده‌های جامد: مانند انواع زباله‌های

جامد مثل پلاستیک و مواد پلیمری.

-بر اساس منشأ:



## تک اپراتوری بندر نگین؛

## تهدید یا فرصت

اگر زمانی بنادر را فقط نقطه اتصال دریا به خشکی می‌دانستند، در حال حاضر بنادر و حمل و نقل دریایی به عنوان مهم‌ترین و ارزان‌ترین روش جابه‌جایی کالا از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند؛ به طوری که حدود ۹۰ درصد حمل و نقل تجاری از طریق دریا انجام می‌گیرد. با توجه به این موضوع و اینکه مهم‌ترین رکن در حمل و نقل دریایی، خطوط کشتیرانی هستند، بنادر برای بقا و تداوم فعالیت در بازار مجبورند به تقاضای این شرکت‌ها که انتقال‌دهنده کالای مشتریان جهانی هستند پاسخ مثبت دهند. برنامه‌ریزان بنادر برای اینکه بتوانند به این تقاضا پاسخی مناسب دهند، رویکرد سهیم کردن بخش خصوصی برای تأمین خدمات مورد نیاز در بندر را مطرح می‌کنند. در ابتدا استفاده از یک اپراتور برای واگذاری امور تصدی‌گری در پایانه‌های بندری کافی به نظر می‌رسید؛ ولی با توجه به تکامل و

توسعه خصوصی‌سازی و بزرگ‌تر شدن بنادر نگرش استفاده از چنداپراتوری مطرح شد. البته این دیدگاه مخالفانی نیز دارد که معتقدند اگر بنادر به دنبال رقابت در منطقه هستند نباید با مسئله‌ای به نام اپراتور رقیب در داخل مجموعه خود مواجه باشند. در حال حاضر بندر بوشهر با توجه به طرح توسعه خود و الحاق بندر نگین به این پایانه و افزایش خدمات قابل ارائه با این چالش مواجه است که آیا استفاده از یک اپراتور می‌تواند به نیازهای روزافزون مشتریان و ارائه خدمات با کیفیت پاسخ مثبت دهد یا خیر؛ لذا در این مقاله سعی شده مزایا و معایب هر دو روش تک‌اپراتوری - چنداپراتوری مورد بررسی و نتیجه‌گیری قرار گیرد.

بندر بوشهر از بنادر قدیمی و تاریخی ایران به شمار می‌رود و دارای قدمت تاریخی و درخشان و سابقه پنج هزار ساله است. اعتبار و رونق بازرگانی بندر بوشهر به عنوان تنها

بندر معتبر در زمان قاجاریه به خصوص در زمان ناصرالدین شاه به اوج خود رسید. برادلی برت در سفرنامه خود به نام "خلیج فارس تا دریای خزر از طریق ایران" بوشهر را شهر دریاها یا شهری دریایی نامیده و ارتباط میان بوشهر و دریا را یک ارتباط منحصر به فرد و بی نظیر توصیف کرده است و می‌گوید اگر شهری را بتوان دریایی نامید به درستی آن شهر، بندر بوشهر است. بندر نگین که تا سال ۹۰ به علت عدم دسترسی به خشکی از آن به عنوان جزیره نگین یاد می‌شد، در مجاورت بندر بوشهر قرار گرفته است و علت وجودی آن انباشت گل ولای حاصل از لایروبی کانال داخلی بندر بوشهر در سال ۱۳۴۵ است که توسط یک شرکت هلندی انجام شد. وسعت جزیره نگین در حال حاضر در حدود ۷۰ هکتار است و قابلیت توسعه تا ۴۱۳ هکتار را نیز داراست. اتصال جاده دسترسی به جزیره نگین در سال ۱۳۹۱ عملاً





و طرح‌های توسعه‌ای توانست جایگاه بندر در زمینه کانتینری را در بین بنادر ایران به سطح دوم ارتقاء دهد. در همین راستا شرکت بنیاد بارانداز با سرمایه‌گذاری بالغ بر ۲۵ میلیون دلار در خصوص روستا و خرید تجهیزات توانست راهبری پایانه کانتینری بندر بوشهر را نیز به دست گیرد. امروزه نمی‌توان از نقش ترمینال اپراتورهای بندری در افزایش کارایی و رقابت‌پذیری بنادر چشم‌پوشی کرد، به همین منظور انتخاب سیاست رقابت درون بندری با هدف افزایش کارایی و عملیات بندری به عنوان ملزومات اصلی توسعه بندر مورد توجه کارشناسان و متخصصان حمل‌ونقل

کشتیرانی است. بندر بوشهر از سال ۸۲ با واگذاری پایانه کالاهای عمومی خود به شرکت خصوصی بنیاد بارانداز بر اساس مناقصه عمومی طی قراردادی ۱۰ ساله، ارائه کلیه خدمات در پایانه کالاهای عمومی را واگذار کرد.

با گذشت زمان و بهره‌برداری از طرح‌های توسعه‌ای بندر، نظیر استحصال زمین از دریا به میزان ۱۳ هکتار و احداث اسکله کانتینری و افزایش عمق کانال داخلی و خارجی مجموعاً ظرفیت و قابلیت‌های بندر بوشهر به بیش از دو برابر افزایش یافت و هماهنگی نسبی بین تقاضای خدمات بندری و زیرساخت‌ها و رونا‌های بندر ایجاد شد،

جزیره نگین را از حالت جزیره بودن خارج کرد و نام آن نیز به مجتمع بندری نگین تغییر یافت. حال با توجه به طرح‌های موجود، این بندر نوظهور به نوعی می‌تواند نقش بسیار مهمی در بازگشت دوران شکوه و عظمت بندر بوشهر ایفاء کند و بندر بوشهر را از این بن‌بست توسعه که به دلیل واقع شدن در محدوده و حصار شهر است، خارج کند. این مرحله تاریخی و شکوفایی جایگاه بندر بوشهر وابسته به عوامل متعددی است که یکی از این عوامل بدون شک وجود اپراتوری قوی برای سرمایه‌گذاری و ارائه خدمات متنوع و با کیفیت و توانایی در جذب خطوط



۵- استفاده بی مورد از منابع و سرمایه گذاری ها به دلیل مداخله دولت و وابسته بودن به بودجه دولت.

### "بندر مالک"

در این روش امور مرتبط با زیرساخت بر عهده بخش دولتی است و به عنوان نظارت کننده و مالک عمل می کند. سایر امور از جمله روساخت های بندری و کار توسط بخش خصوصی صورت می گیرد.

نقاط قوت:

۱- بخش خصوصی امور مربوط به فعالیت های جابه جایی بار را انجام می دهد و ضمن در اختیار داشتن مالکیت تجهیزات مرتبط با این امور، مسئولیت اداره آنها را بر عهده دارد. متصدیان پایانه به بندر وفادار هستند و به احتمال زیاد به سرمایه گذاری های مورد نیاز به عنوان پیامدی از قراردادهای طولانی مدتشان مبادرت می ورزند.

۲- شرکت های خصوصی مسئول اداره پایانه عموماً بهتر می توانند از عهده نیازهای بازار برآیند.

نقاط ضعف:

۱- خطر افزایش ظرفیت به خاطر فشار انواع متصدیان خصوصی.

۲- خطر قضاوت نادرست در مورد زمان بندی افزایش ظرفیت.

### "بندر ایزاری"

در این روش امور مرتبط با زیرساخت و روساخت در مالکیت دولت است و سایر جابه جایی های کالا بر روی عرشه کشتی و باراندازها معمولاً توسط بخش خصوصی صورت می پذیرد.

نقاط قوت:

بخش دولتی ضمن اتخاذ تصمیمات مقتضی در خصوص سرمایه گذاری در زیرساخت ها و تجهیزات بندر (به خصوص تجهیزات کشتی/کرانه) به تهیه منابع مالی مبادرت می ورزد، در نتیجه از دوباره کاری در امکانات و تسهیلات اجتناب می شود.

نقاط ضعف:

۱- سازمان اجرایی بندر و شرکت خصوصی در خدمات جابه جایی بار به طور مشترک سهم می برند (تفکیک عملیات) که این منجر به بروز اختلافات می شود.

۲- متصدیان خصوصی مالک تجهیزات

فراوانی شود. تجربه بنادر دولتی در سطح جهانی حاکی از این مطلب است که این گونه بنادر در سطح بهروری و کارآمدی پایینی قرار دارند. این بنادر مشتری مدار نیستند و استراتژی آنها استراتژی بازار نیست. بنادر دولتی در مقایسه با بنداری که به شرکت های خصوصی در ارائه خدمات بندری اجازه مشارکت می دهند، موقعیت رقابتی ندارند.

اداره بنادر در سراسر جهان تحت فشار فزاینده ای قرار دارد تا مسئولیت ها و فعالیت های موجود در بنادر را به بخش خصوصی واگذار کنند. فشار رقابتی، ادارات بندر را مجبور می سازد تا به عرصه مالکیت و ایفای نقش نظارت گام بردارند و بر فعالیت های اداری که نهادهای دولتی به بهترین شکل در این بخش عمل می کنند، تمرکز یابند.

در شرایط کنونی استفاده از شرکت های خصوصی و واگذاری امر تصدی گری به این بخش، منطقی ترین راهکار برای بقای بنادر در بازار جهانی است. البته هر کدام از روش های اداره و مدیریت بندر شامل "بندر خدمات دولتی"، "بندر مالک"، "بندر ایزاری" و "بنادر کاملاً خصوصی" دارای مزایا و معایبی هستند که به علت اینکه موضوع این مقاله مقایسه روش های مدیریت بندر نیست، به صورت اجمالی به بیان پاره ای از نقاط قوت و ضعف آن پرداخته می شود.

### "بنادر خدمات دولتی"

این بنادر عمدتاً دولتی هستند و تمام امور مرتبط با زیرساخت، روساخت و نیروی کار بندر عمدتاً توسط بخش دولتی انجام می پذیرد.

نقاط قوت:

توسعه امور رونمایی و عملیات جابه جایی کالا هر دو مسئولیت با سازمان است.

نقاط ضعف:

۱- نقش بخش خصوصی در عملیات جابه جایی کالا محدود است یا اصلاً وجود ندارد.

۲- کمبود رقابت داخلی که باعث عدم کارایی می شود.

۳- نبود نوآوری و ابداع.

۴- عملیات مشتری مدار یا بازارمدار نیست.



دریایی قرار گرفته است.

بنادر دیگر در محیطی مجزا فعالیت نمی کنند، بنادر با نیروهای رقیب مشابه نیروهای رقیب در سایر صنایع مواجه هستند. در اینجا نوعی رقابت بین رقبای موجود، تهدید مستمر از جانب رقبای جدید، پتانسیل جایگزین های جهانی و حضور مشتریان و عرضه کنندگان قدرتمند خدمات به چشم می خورد.

با وجود پارامترهای محیطی متغیر و توجه به این موضوع که بنادر ایرانی توسط سازمان های دولتی اداره می شوند و دارای یک مدیریت متمرکز دولتی هستند، سلطه قوی دولت می تواند باعث بروز مشکلات

اصلی نیستند، بنابراین تمایل دارند به عنوان نیروی کار تلقی شوند و به شرکت های دارای ترازنامه های قوی تبدیل نشوند. این امر موجب عدم ثبات می شود و توسعه آتی شرکت هایشان را محدود می کند.

۳- خطر سرمایه گذاری کمتر از حد نیاز.

۴- عدم ابداع و نوآوری.

### "بنادر کاملاً خصوصی"

در این روش زیرساخت ها و روساخت ها تماماً در اختیار بخش خصوصی قرار می گیرد و مدیریت و نظارت امور تماماً بر عهده بخش خصوصی است.

نقاط قوت:

۱- حداکثر انعطاف پذیری در سرمایه گذاری ها و عملیات بندر.

۲- دولت به طور مستقیم دخالت ندارد.

۳- مالکیت زمین بندر امکان تهیه و ارائه خط مشی های توسعه بندر و سیاست تعرفه گذاری را فراهم می آورد.

۴- برای بازسازی، متصدی خصوصی قیمت بالاتری برای فروش زمین بندر پیشنهاد می دهد.

۵- اغلب موقعیت استراتژیکی زمین، امکانی را برای متصدی خصوصی فراهم می کند تا دامنه فعالیتش را در بندر وسعت بخشد.

نقاط ضعف:

۱- دولت نیاز به انجام یک دستگاه تنظیم کننده دارد تا رفتار انحصارطلبانه را کنترل کند.

۲- دولت (محللی - منطقه ای - ملی) توانایی اش را برای انجام سیاستی به منظور توسعه اقتصادی بلندمدت با توجه به کسب و کار بندر از دست می دهد.

۳- در صورت نیاز برای بازسازی مناطق بندر، دولت ناچار است پول هنگفتی را برای بازخرید زمین های بندر هزینه کند.

با توجه به موارد ذکر شده و نقاط قوت و ضعف هر کدام از روش های مدیریت بندر به نظر می رسد استفاده از بخش خصوصی دارای مزایا و امتیازات بیشتری می باشد.

حال سؤالی که پیش می آید این است که آیا استفاده از یک اپراتور برای انجام فعالیت های بندری کافی است یا خیر؟ از دید کارشناسان دو دیدگاه مطرح می شود؛

یک استفاده از تک اپراتوری و دو استفاده از سیاست چنداپراتوری، که در ادامه مزایا و معایب هر کدام از این دو دیدگاه بیان می شود.

طرفداران نظریه تک اپراتوری بر این باورند که توانایی در انجام عملیات زنجیره ای در بندر برای ایجاد رقابت بین عرضه کنندگان خدمات اغلب وجود رقابت درون بندر را تعیین خواهد کرد. گاهی اوقات تقسیم امکانات به گونه ای که بیش از یک پیمانکار از توان ارائه برخی خدمات خاص درون بندر، به ویژه خدمات مربوط به جابه جایی کانتینرها، برخوردار شوند دشوار یا غیرممکن است. این امر بیشتر به جانمایی جغرافیایی بندر، ترافیک موجود و حداقل افزایش ظرفیت بندر (با مد نظر قرار گرفتن تجمع سرمایه گذاری های بندر) بستگی دارد. به عنوان نمونه بندر بیروت لبنان، به دلیل شرایط فیزیکی خاص این بندر و امکان پذیر نبودن تخصیص مسئولیت جابه جایی کانتینرها به بیش از یک متصدی، امتیاز جابه جایی کانتینرها در این بندر به مدت ۲۰ سال به یک پیمانکار واگذار شد.

این کارشناسان معتقدند که استفاده از یک اپراتور برای بندری نظیر بندر ایران بهترین عملکرد را خواهد داشت و با توجه به این موضوع که اگر الگوی مناسبی برای همکاری بخش خصوصی در محدوده عملیات بندری در کشور طراحی شود، ضرورتی برای داشتن چند ترمینال اپراتور در بنداری که در مقیاس جهانی ظرفیت بالایی ندارند نخواهیم داشت. بنابراین برای اینکه بتوانیم در منطقه و حتی جهان مطرح باشیم باید با یک دید استراتژیک و بلندمدت رقابت های درونی را به رقابت های منطقه ای تبدیل کنیم. به این صورت که به جای سرمایه گذاری در هر بندر، طرحی را به وجود آوریم که این شرکت ها در کنار هم و با کار هماهنگ و مشترک با فعالیت متمرکز، بستری را به وجود آوریم تا بتوانیم سطح خود را از بندر داخلی بیرون بگذاریم و به بندر دیگر هم ورود پیدا کنیم؛ به طوری که در مرحله اول توان رقابت با بندر منطقه را داشته باشیم، زیرا بندر موجود در منطقه با سرعت و

دقت بسیار در حال فعالیت هستند و نباید از الگوی آنها عقب افتاد و با رقابت های کوچک در درون بندر خود از بندر منطقه و جهان عقب افتاد.

در مقابل طرفداران نظریه چنداپراتوری دلایلی را مطرح می کنند که به نوعی دلالت بر صحیح بودن نظریه آنان دارد. بر اساس این نظریه و به طور کلی رقابت، همیشه باعث افزایش کیفیت و کاهش قیمت است و به شرط رعایت اصول مربوطه از جمله رعایت عدالت در میان اپراتورها می تواند در هر جایی منجر به توسعه و رشد شود. وجود رقابت بین اپراتورهاست که آنها را مجبور به افزایش کیفیت خدمات و ارائه تسهیلات بیشتر به متقاضیان می کند؛ در صورتی که اگر این نیرو از جانب رقیب وجود نداشته باشد، اپراتور موجود از شرایط حاضر احساس خطری نمی کند و طبق روال گذشته به خدمات دهی خود به مشتریان ادامه می دهد، که این عامل باعث افزایش نارضایتی و به تبع آن کاهش ورود کالا به بندر می شود. از طرفی نیز به دلایل سیاسی و واقع شدن ایران در نقطه استراتژیک خاورمیانه ایجاب می کند از اپراتوری دیگر در کنار اپراتور موجود استفاده شود.

رقابت بین ارائه دهندگان خدمات بندری در مرحله نخست معمولاً بر روی قیمت متمرکز است. هر اپراتور سعی دارد نسبت به رقیب خود با تعرفه های مناسب تر مشتریان بیشتری را جذب کند که البته این کاهش تعرفه ها دارای حدودی است. رقابت در کاهش قیمت ها و هزینه ها نمی تواند به طور دائم ادامه داشته باشد. بنابراین این رقابت از سمت کاهش قیمت به سوی تلاش برای افزایش سطح کیفیت ارائه خدمات بندری به سود مشتریان و به طور کلی به سود بندر است. این امر به قدرت انتخاب بیشتر صاحبان کالا منجر می شود که تأثیر متقابل آن، افزایش رقابت پذیری بین اپراتورهاست. افزایش رقابت بین اپراتورها طبعاً تنوع و افزایش سطح خدمات و کاهش این هزینه ها را در پی خواهد داشت که خود یکی از شاخص های بهبود کارایی در بندر است.

از دیگر مزایای ایجاد چنداپراتوری و رقابت‌های بین اپراتورهای بندر، افزایش پروژه‌های تحقیقاتی و توسعه‌ای است که به نوآوری‌هایی در اداره و عملکرد بندر منتهی خواهد شد که این ابداعات باعث بهبود ساخت و نظام بندر می‌شود. مدیران بندری در سراسر جهان در تلاش هستند تا رقابت درون بندری را افزایش دهند.

این استراتژی می‌تواند منجر به افزایش سرمایه‌گذاری‌های خصوصی در روساخت‌ها و زیرساخت‌های بندر و در نهایت منجر به رشد اقتصادی بندر شود. نمونه‌های موفق چنداپراتوری، بندری نظیر روتردام است که بزرگترین بندر اروپا و دومین بندر بزرگ جهان است و بیش از هشت اپراتور در پایانه‌های ۹۰گانه آن فعالیت می‌کنند. بندر آنتورپ در بلژیک که دومین بندر بزرگ اروپا بعد از روتردام هلند است نیز از سیاست چنداپراتوری بهره می‌برد؛ به طوری که چهار اپراتور بزرگ و معتبر جهانی در هشت پایانه آن فعالیت و رقابت می‌کنند.

#### نتیجه‌گیری

در این بخش با توجه به موارد ذکر شده و مقایسه اپراتورهای بندر ایران می‌توان اینگونه عنوان کرد با توجه به تجربیات صورت پذیرفته، تک‌اپراتوری در بندر ایران جوابگو نیست و عللی همچون ایجاد انحصار، عدم توجه به عنصر جهانی اندیشیدن، عدم تأمین منابع مالی لازم توسط اپراتور و عوامل سیاسی، باعث شده است بندر ایران در سال‌های متوالی با مشکلاتی نظیر ناکارایی در عملیات بندری، پایین بودن نرم‌های عملیاتی در مقایسه با بندر رقیب منطقه‌ای، چالش‌های مدیریتی و نظارتی بین کارفرما و اپراتور، تعطیلی فعالیت بندر به صورت گذرا مواجه باشد و این عدم توانایی باعث نارضایتی مشتریان در داخل و خارج از کشور شود؛ مشتریانی که شامل صاحبان کالا و خطوط کشتیرانی است. به بیان دیگر استفاده از تک‌اپراتوری در بندر ایران به علت عدم امکان رشد سایر اپراتورها، عدم داشتن رقیب برای افزایش کیفیت خدمات، انحصار در ارائه خدمات به مشتریان، عدم اعمال نظارت صحیح توسط

بخش دولتی به علت انحصاری بودن فعالیت در بندر باعث بروز مشکلات در سطح کلان مدیریتی در بندر شده است که گاه این مشکلات باعث ایجاد وقفه و رکود در فعالیت بندر می‌شود. از اینجاست که این رکود، سیاست‌گذاران و تصمیم‌گیران حمل‌ونقل دریایی کشور را بر آن داشت که تنها راه شکست انحصار و عوامل ضد رقابت را استفاده از روش چنداپراتوری مطرح کنند. البته در پذیرش چند اپراتور نیز می‌توان به مقوله‌هایی از جمله ایرانی یا خارجی بودن شرکت اپراتور نیز توجه کرد که خود این مقوله نیز مزایا و معایبی دارد که بررسی آن مجال دیگری را طلب می‌کند. در مجموع اگر هدف از فعالیت و رقابت در بندر، افزایش رضایت‌مندی مشتریان و کیفیت خدمات ارائه شده و تبدیل شدن به بندر هاب منطقه باشد، بایستی از ترمینال‌اپراتورهای قدرتمند و مناسب برای تبدیل شدن به بندر هاب استفاده شود. اپراتورهایی که با مدیریت هوشمندانه و بر پایه علم روز تعامل بین دست‌اندرکاران حمل‌ونقل دریایی، بازارهای جدیدی در منطقه ایجاد کنند و علاوه بر تأمین خدمات سریع و با کیفیت، توسعه بندر را در امر ترانشیپ و ترانزیت تضمین کنند.

و چون در پایان هر جزری، مدی در راه است و این خصلت دریاست که هر آنچه را از ساحل بگیرد روزی دوباره به آن باز می‌گرداند، بندر بوشهر نیز بتواند در آینده‌ای نه چندان دور با برنامه‌ریزی مسئولان ارشد سازمان و دولت و با بهره‌برداری مناسب از بندر نگین به جایگاه واقعی خود در منطقه خلیج فارس و جهان دست یابد.

حسین صدیقی،

کارشناس امور بندری اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر

hsedighiir@yahoo.com

عبدالرزاق درخشانیان.

کارشناس امور بندری اداره کل بندر و دریانوردی استان بوشهر

dr.razzagh597076@yahoo.com

■ در حال حاضر بندر بوشهر با توجه به طرح توسعه خود و الحاق بندر نگین به این پایانه و افزایش خدمات قابل ارائه با این چالش مواجه است که آیا استفاده از یک اپراتور می‌تواند به نیازهای روزافزون مشتریان و ارائه خدمات با کیفیت پاسخ مثبت دهد یا خیر؟

■ اگر هدف از فعالیت و رقابت در بندر، افزایش رضایت‌مندی مشتریان و کیفیت خدمات و تبدیل شدن به بندر هاب منطقه باشد، باید از ترمینال‌اپراتورهای قدرتمند و مناسب برای تبدیل شدن به بندر هاب استفاده شود. اپراتورهایی که با مدیریت هوشمندانه و بر پایه علم روز تعامل بین دست‌اندرکاران حمل‌ونقل دریایی، بازارهای جدیدی در منطقه ایجاد کنند

# بندرلنگه در گذر زمان

ندارد. از مهمترین صنایع دستی این شهرستان می توان به بافت لباسهای محلی به شیوه دستی اشاره کرد. سواحل نیلگون خلیج فارس، تپه های پیرامون کنگ، درختان تاریخی، بازارهای متعدد خرید در بخش ها و شهرهای مختلف این منطقه، آب انبارهای قدیمی، آرامگاه زیارت یا زیارت خضر در شمال بندر کنگ، بازمانده مسجد کهنه، برج گردرون دریا، بناهای تاریخی در جنوب باختری شهر کهنه لنگه، بندرگاه شهر حریره در جزیره کیش، حسینه بنگی، حسینه بی بی هاشمیه، حسینه غضنفری، خانه سعدی، خانه فکری، خرابه های تالار بازمانده دژ پرتغالی ها، دژ لشتان یا لشتون در شش کیلومتری بندرلنگه، سفال های سده چهار تا هفت هجری قمری در جزیره کیش، سفال های سلادون (سفال سخت سبز رنگ) و اسگرافیاتو (سفال با نقش کنده)، سراسر بخش باستانی کیش، شهر باستانی کیش در جزیره کیش، ظرف های لعاب دار با نقش های سیاه و آبی بر زمینه نخودی در جزیره کیش، کاخ حریره در جزیره کیش، کاروانسرای با مسجد دو طبقه در بندر کنگ، لنگرگاه در ۲/۵ کیلومتری کرانه، مسجد افغان در شهر بندرلنگه، مسجد امام علی در شهرستان لنگه، مسجد جمعه، مسجد حاجی خداداد، مسجد سید عبدالقادر (در دوره زندیه)، مسجد شهر پیشین کیش، مسجد غیاث و مسجد و مناره ملک بن عباس در نزدیکی دریا از جمله مکان های دیدنی و تاریخی این شهرستان

بر سواحل نیلی خلیج پارس، مرواریدی جای دارد که در آن، سال های متمادی طوایشان (تجار خرید مروارید) مرواریدهای ناب را از آنجا به تمامی کره خاکی به ارمغان می بردند و آن مکان جایی نبود جز بندرلنگه.

تجارت در بندرلنگه باعث رونق دادوستد و به تبع نیاز آن، ایجاد بندری با حدود ۴۰۰ فروند شناورهای مختلف شد که در طول سالیان متوالی از ساحل جنوبی خلیج فارس تا هند و آفریقا را در حیطه دریانوردی خود می پیمودند. ولی مانند هر واقعه تاریخی دیگر که با تصمیمی جاهلانه مسیر یک منطقه دگرگون می شود، بندرگاه بندرلنگه نقش خود را در اکروباسی تاریخ وارونه می بیند و شهر در دو نوبت تاریخی خالی از سکنه می شود و بندر پرازدحام آن به خلوتگاهی تبدیل می شود و از چرخه توسعه رقابتی وامی ماند. بندرلنگه یکی از مهمترین شهرستان های استان هرمزگان به شمار می آید. واژه لنگه، در فرهنگ ما به معنی تا، فرد، تک، یکتا، بی همتا، و نادر آمده است. بنا به پاره ای روایات، نام پیشین این منطقه به دلیل وجود مروارید مرغوب و زیاد در آب های آن، شهر یا "بندر مروارید" بوده، که به مرور زمان به بندرلنگه تغییر یافته است. کشاورزی بندرلنگه به دلیل نبود آب شیرین بیشتر به گونه دیم است. اگر چه این شهرستان در گذشته صادرکننده فرآورده های کشاورزی بوده است، اما در حال حاضر این کار رونق چندانی





ژرمن ها شد که در کتاب تاریخ لنگه به نگارش کامله قاسمی از سفر گردشگر فرانسوی Tawernie در روز جمعه ۱۶۳۸/۴/۲۳ میلادی که دو روز در بندرلنگه اقامت کرد و همچنین سفر تبعه روسی به نام Ritman که از بندر بوشهر در سال ۱۹۰۲ میلادی وارد بندرلنگه شده بود، یاد شده است. با سفر کنسول روس از بوشهر توسط شناور "بوبرین" در سال ۱۹۰۳ میلادی به بندرلنگه و بررسی وضعیت موجود، به علت ازدیاد تردد اتباع کشورهای یاد شده در سال ۱۹۰۵ میلادی کنسولگری فرانسه و روسیه مشترکاً در بندرلنگه افتتاح شد. در سال ۱۸۹۲ نیز کنسول دولت عثمانی در بندرلنگه تعیین شد. آلمان ها نیز در تجارت بندرلنگه سهمی داشتند و وترکاس ژرمنی در بندرلنگه به صدور مروراید به اروپا فعالیت می کرد. به علت مرادات مردم منطقه با دیگر ملت ها و فرهنگ های مختلف از شعور سیاسی بالایی برخوردار شدند و حقوق اساسی خود را به خوبی می دانستند و مؤید این حرف اظهارات عمومی مردم شهر بر علیه بنگاه انگلیسی موجود در بندر لنگه در سال ۱۹۰۵ میلادی است.



#### افتتاح کنسولگری روسیه و فرانسه در بندرلنگه در سال ۱۹۰۵ میلادی

در بندرلنگه، تنفر شدید از استعمار پیر وجود داشت و آن نیز به علت حمله و آتش زدن شهر در پنجشنبه ۱۶ نوامبر ۱۸۰۹ توسط نیروی دریایی انگلیس بود. ضمن اینکه به دستور Look فرمانده کشتی Aden در سال ۱۸۲۰ میلادی ۱۴ فروند شناور محلی در بندر لنگه ویران شد. همچنین کلنل Lewis Pelly کنسول انگلیس در بوشهر در سال ۱۸۶۷ میلادی دستور به توپ بستن شهر به بهانه کمک مردم به حسام السلطنه حاکم فارس را صادر کرد. در مورخه ۲۴ نوامبر ۱۸۷۵ کشتی Andira که نماینده ملکه انگلیس را به همراه داشت در ساحل بندرلنگه با دیگر شناوران انگلیسی موجود تجمع و وضع موجود را بررسی کرد. البته این دخالت های مستعمرین به علت عدم وجود نیروی دریایی ملی بود که در هفته نامه حبل المتین در مورخه دوشنبه دوم تیرماه ۱۳۰۳ شماره یک صفحه ۹ به خوبی در خصوص تأسیس اداره بحری (نیروی دریایی) متذکر می شود.

از نظر فرهنگی بندرلنگه قدمت زیادی را به یدک می کشد و یادگار راسخ علاقه مردمان این شهر به علم و هنر، بنیان اولین مدرسه بندرلنگه در سال ۱۹۱۴ میلادی بنام انجمن بود که بعداً به محمدیه تغییر نام داد.

به شمار می آیند.

#### موقعیت بندرلنگه از نظر جغرافیایی

شهرستان بندرلنگه، با پهنه ای حدود ۱۵۰۳۸/۶ کیلومتر مربع، در کنار آب های شمالی خلیج فارس، در باختر و جنوب باختری استان هرمزگان، در ۳۶ درجه و ۳۵ دقیقه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و ۵۰ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیم روز گرینویچ قرار دارد و بلندی آن از سطح دریا ۱۳/۵ متر است. این شهرستان از سوی شمال به شهرستان لار و لامرد، از خاور به شهرستان بندرعباس، از باختر به شهرستان کنگان و از جنوب به خلیج فارس محدود است. این ناحیه به دلیل نزدیکی به دریا، رطوبت بالایی دارد، به طوری که اندازه رطوبت در تابستان تا ۱۰۰ درصد و در زمستان ۵۰ تا ۶۰ درصد است. میانگین درجه حرارت سالانه این منطقه، ۲۶ درجه سانتیگراد و بارندگی در سال های گوناگون متغیر است.

#### موقعیت بندرلنگه در استان هرمزگان

ماهی که صید آن در شهرستان بندرلنگه رواج دارد، یکی از کالاهای صادراتی و از منابع مهم و خوراک اصلی مردم این شهرستان است و بیشتر ماهیان صید شده به مصرف خوراک روزانه کرانه نشینان و مردم شهرها و روستاهای ناحیه می رسد. صید مروراید نیز از کارهای مهم مردم جزیره کیش از توابع بخش کیش، شهرستان بندرلنگه است که از این راه درآمد قابل توجهی کسب می شود. در گذشته گونه های مروراید مرغوب با درخشندگی و رنگ های گوناگون در آب های حوزه بندر لنگه صید می شد به طوی که بندرلنگه مرکز بزرگ صید و داد و ستد مروراید بوده است. مروراید های این شهرستان از نظر گونه، درشتی، جنس، زیبایی، شفافیت و رنگ، در جهان کم نظیر بوده اند. همچنین برخی از کالاهای صادراتی سایر شهرستان های کشور از این بندر به شیخ نشین های حوزه خلیج فارس صادر می شود.

مردم بندر لنگه دارای نژاد آریایی و سامی بوده و به زبان فارسی با گویش محلی بندری سخن می گویند.

#### بندرلنگه در گذر تاریخ

حسین وحیدی خنجمی یکی از وجه تسمیه های شهر لنگه را در کتاب تاریخ لنجه این چنین بیان می کند که لنجه در عربی شهری است در نزدیکی خیر حجاز که در قرن دهم هجری از رونق خاصی برخوردار بود ولی بین مردم آن شهر اختلاف افتاد و از هم گسستند که عده قلیلی از آنها به سرزمین کنونی بندرلنگه مهاجرت کردند و برای زنده نگه داشتن نام قدیم شهر خود شهر جدید خود را لنجه نامیدند.

در زمان قدیم سرزمین عمانات سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس از بندر بصره تا سواحل کشور عمان و یمن ابتدای اقیانوس هند را شامل می شد که حکام محلی بر مناطق حکمرانی و به دولت مرکزی خراج سالیانه پرداخت می کردند. در بندرلنگه نیز طوایف محلی قواسم بر منطقه حکمرانی و به نماینده دولت در شهر بستک مالیات پرداخت می کردند. جمعیت شهر تا قبل از قرن سیزدهم هجری شمسی به ۲۵ هزار نفر رسیده بود. این منطقه به علت وجود تجار و بازرگانان فراوان و آبادی منطقه پذیرای ملیت های مختلفی از قبیل هندوها، روس ها، فرانسوی ها، انگلیسی ها و

در این واقعه عده کثیری از مردم محلی شهر را تخلیه کردند که این موج اول مهاجرت از شهر و خالی شدن شهر از سکنه بود.

#### مهاجرت دوم

همانطور که که قبلاً اشاره شد شهر بندرلنگه مرکز تجارت منطقه در آن برهه تاریخی بود و با مهاجرت اول مردم شهر به سواحل شمالی خلیج فارس پایه و اساس رونق تجارت در اماره‌های شیخ نشین آن مناطق به برکت مهاجرت تجار زبردست بندرلنگه صورت پذیرفت. ولی به لحاظ موقعیت ممتاز جغرافیایی بندرلنگه شهر رونق مجدد خود را در اواخر دوره قاجاریه و ابتدای دوره پهلوی بازیافت که مجدداً جمعیت این شهر در سال ۱۳۴۵ هجری شمسی به ۷۸۹۴۱ نفر رسید. شهر کم رونق تجاری خود را به دست می آورد و از سال ۱۳۳۴ که بنادر مورد توجه قرار گرفتند بندرلنگه نیز احیاء شد و خرابه‌های‌های متروکه آن آباد شدند و تعداد زیادی از مردم پراکنده شده در نواحی مختلف به شهر و دیار خود بازگشتند.

با تفکر رضاخان پهلوی در مدرنیته کردن ایران و تصویب قانون اجباری (سربازی) و همچنین سختگیری در قوانین گمرکی، معیشت مردم منطقه سخت شد و حاکمان منصوبه دولت مرکزی که بر خلاف حاکمان محلی همزیست با مردم منطقه از احوالات مردم بی خبر و صرف در پیاده سازی قانون گام برمی داشتند این وضعیت را تشدید می کردند. با وجود این سختگیری‌ها مردم همچنان در تغییر رویه امید به دل بسته بودند که در سال ۱۳۱۴ هجری شمسی قانون کشف حجاب جرقه‌ای بود که به این انبار باروت رخنه کرد و تمامی امال مردم را از بین برد. مردم غیور منطقه که دین در سنن قدیمی آنها رسوخ ناگسستگی پیدا کرده بود با این رویداد به هیچ وجه کنار نیامده و حاضر نبودند که ناموس آنها در معرض نامحرمان متبرج شود. دولت مرکزی به عدلیه و امنیه که ارگان‌های تازه تأسیس اجرای مدرنیته کردن در کشور بودند دستور اکید اجرای قانون را می داد و مردم در مقابل دفاع از ناموس و سنن خود پایدار بودند. امران محلی وقتی چاره‌ای در مقابل مردم ندیدند به شیوه‌های پستی در اجرای این دستورات برمی آمدند و خروج شناورها را منوط به حضور همسر مالکان و یا ناخدایان شناورها جهت دریافت مجوز خروج کردند که این امر باعث مهاجرت دسته جمعی مردم بندرلنگه و نواحی اطراف شد.

هم‌اکنون در جوار شهرها و روستاهایی همچون بستانه، مغویه، کلات و گرز، چارک و شیبو قلعه‌ها و خرابه‌هایی قابل مشاهده است که انسان به آبادانی این مناطق در گذشته پسی می برد و مهاجرت دسته جمعی مردم از این مناطق باعث خالی از سکنه شدن شهر بندرلنگه و مناطق اطراف به خوبی مشهود است.

بندری با قدمت دیرینه هم‌اکنون از قافله تجدد و توسعه عقب مانده است. در قضاوت اول شاید محرومیت منطقه را عامل اصلی این تأخیر در توسعه بدانیم ولی با توجه به عقبه تاریخی و آبادانی گذشته، به خطاهای تصمیمات حکام درباره این منطقه و بندر و همچنین تقلبات تاریخی، به تأثیر شگرف آن پی می بریم.

عدنان عبدالرضایی مدنی و محمد زراعت کار مقدم،  
اداره بنادر و دریانوردی بندرلنگه

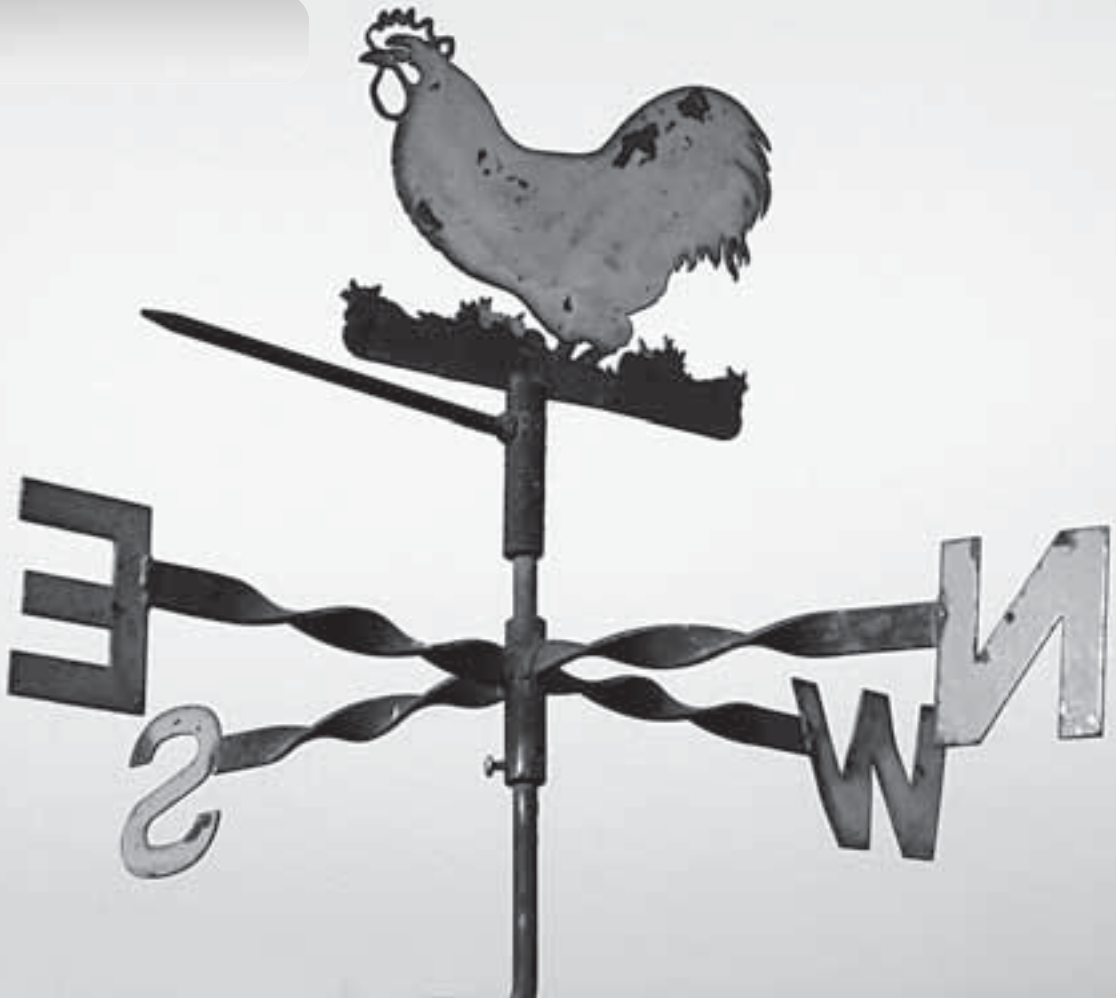
■ در بندرلنگه تنفر شدیدی از  
استعمار پیر وجود داشت و آن  
نیز به علت حمله و آتش زدن  
شهر در پنجشنبه ۱۶ نوامبر  
۱۸۰۹ توسط نیروی دریایی  
انگلیس بود. ضمن اینکه به  
دستور Look فرمانده کشتی  
Aden در سال ۱۸۲۰ میلادی  
۱۴ فروند شناور محلی در بندر  
لنگه ویران شد

■ در گذشته بندرلنگه مرکز  
بزرگ صید و داد و ستد مروارید  
بود به طوری که مرواریدهای  
این شهرستان از نظر گونه،  
درشتی، جنس، زیبایی،  
شفافیت و رنگ، در جهان  
کم نظیر بود است



مهاجرت اول

با وجود این پیشینه‌ها، قدمت و پیشی گرفتن مردم شهر از عصر حاضر خود، به علت نزاعات داخلی و افسون حاکمیت که در ذات بشر است، اختلاف بین حکام محلی در گرفت و پس از چند فقره دست به دست شدن حکم بین حکام محلی و تمرد از دولت مرکزی در سال ۱۲۷۳ هجری شمسی به دستور ناصرالدین شاه، احمدخان دریاییگی فرمانده نیروی دریایی ملی تازه تأسیس شده با کشتی پرسپولیس به بندرلنگه حمله و قلعه شهر را به توپ بست و متمرین را از شهر خارج و حاکم جدیدی بر شهر نصب کرد.



## هواشناسی در

## ۲۷۰۰ سال پیش

فکر نکنید با آمدن رادیو و تلویزیون و همه گیر شدن آن، خبررسانی و آگاه سازی مردم از شرایط آب و هوا در روزهای آینده مورد توجه قرار گرفت. از ابتدای تاریخ همیشه میل به دانستن آینده و این که چه اتفاقاتی رخ خواهد داد، یکی از آرزوهای بشر بوده است.

به همین دلیل، انسان از قرن‌ها پیش، زمانی که از ابتدایی ترین ابزار ارتباطی محروم بود، سعی در پیش بینی وضع جو داشته و این علم سابقه‌ای دیرینه دارد. ۶۵۰ سال پیش از میلاد

مسیح، بابلی‌ها به کمک الگوهای قرارگیری ابرها در آسمان و از روی ستاره‌ها سعی در پیش بینی وضع آب و هوا و آغاز فصل گرم یا سرد داشته‌اند. سال‌ها بعد یعنی ۳۴۰ سال پیش از میلاد، ارسطو در رساله‌ای نظریه‌هایی از مبحث وضع جوی کره زمین و علم هواشناسی را تشریح کرد.

بعد از ارسطو یکی از شاگردان وی به نام ثوفراستوس کتابی با موضوع پیش بینی وضع آب و هوا گردآوری کرد با نام "نشانه‌ها". علاوه بر این، دانشمندان معروف چینی نیز

اقدامات مهمی در این حوزه از خود به جا گذاشته‌اند که سابقه آن به ۳۰۰۰ سال پیش از میلاد مسیح بازمی‌گردد، یعنی درست زمانی که ستاره‌شناس‌های هندی بیکار ننشسته بودند و روش‌های پیش بینی هوا را آزمایش می‌کردند.

اما ۹۰۴ سال پس از میلاد مسیح، ابن وحشیه دانشمند و شیمیدان عراقی صحبت از پیش بینی آب و هوا از روی تغییرات جوی و نشانه‌های نجومی به میان آورد و برای مثال درباره پیش بینی بارش باران از روی فازهای

ماه و حرکات بادها صحبت کرد.

با نگاهی به گذشته استنباط می‌شود پیش‌بینی شرایط آب و هوا از همان دوران باستان اهمیت داشته ولی تمامی دستاورد و تلاش بشر محدود یا بهتر است بگوییم برآمده از مشاهدات عینی بوده تا بهره‌گیری از ابزار دقیق علمی. برای مثال در آن زمان پنداشته می‌شد که قرمزی تند لحظه غروب خورشید یعنی هوایی آفتابی و صاف در روز بعد! این فرضیات و تفکرات طی سال‌ها و قرن‌ها سینه‌به‌سینه منتقل شد و علم هواشناسی را به وجود آورد. امروزه نه تنها نمی‌توان به آن باورها و علم مردمان آن زمان اتکاء کرد بلکه بسیاری از مصادیق آن به کلی رد شده است.

#### روش‌های نوین هواشناسی

قرن‌ها زمان لازم بود تا روش‌های نوین علم هواشناسی ظهور کند که آن هم به واسطه اختراع تلگراف حاصل شد. تا پیش از این اختراع، سریع‌ترین فاصله زمانی برای انتقال و به اشتراک گذاشتن اطلاعات هواشناسی تا شعاع ۱۶۰ کیلومتر در روز آن هم طی شرایط ایده‌آل بوده که از راه خشکی و آب معمولاً بین ۶۰ تا ۱۲۰ کیلومتر در هر روز کاهش پیدا می‌کرده است. اواخر دهه ۱۸۴۰ تلگراف باعث شد اطلاعات به دست آمده از یک منطقه به سرعت تا شعاع بسیار گسترده‌تری منتشر و پیش‌بینی‌ها به جای شواهد عینی و زودگذر براساس داده‌های دقیق و بلندمدت انجام شود. در این میان اقدامات دو افسر نیروی دریایی انگلیس را نمی‌توان در تکامل و پایه‌گذاری علم هواشناسی امروز بی‌تأثیر قلمداد کرد. گرچه بوفورت و فیتزروی در امور دولتی مشغول بودند، اما تلاش‌هایشان مورد توجه نیروی دریایی آن زمان قرار گرفت و کم‌کم مبنای علم هواشناسی عصر حاضر شد. بوفورت مقیاس اندازه‌گیری تجربی سرعت باد را مطرح کرد که از آن در مقاله‌هایش استفاده می‌کرد. او به کمک یکی از دوستانش ذخیره‌سازی اطلاعات هواشناسی در ۲۰۰ ایستگاه گارد ساحلی بریتانیا را توسعه داد. سال ۱۸۵۴ میلادی فیتزروی به ریاست اداره جدیدی در بریتانیا منصوب شد. وظیفه این اداره جمع‌آوری داده‌های هواشناسی از دریا و هدایت ملوانان کشتی‌ها بود. بر این اساس

تمام ملوانان وظیفه داشتند از اطلاعات هواشناسی استفاده کنند و با استفاده از ابزاری که در اختیارشان قرار داده شده بود، محاسباتی انجام دهند که به صورت علمی از شرایط جوی آگاهی پیدا کنند.

توفان سهمگینی که سال ۱۸۵۹ منجر به ناپدید شدن کشتی مجلل انگلیسی شد، بهانه‌ای شد تا فیتزروی نقشه‌هایی ترسیم کند که وی آنها را نقشه‌های پیش‌بینی آب و هوا می‌نامید. ۱۵ ایستگاه زمینی برپا شد تا روزانه اطلاعات هواشناسی را با تلگراف برای وی ارسال کند که همین سیستم بعدها خود تبدیل به یک هشداردهنده برای تندبادها شد. یک سال بعد، از این سیستم در بندرگاه‌های اصلی استفاده شد تا بادهای شدید را که توفان تلقی می‌شد، به مردم هشدار دهد.

این پیشرفت‌ها رفته‌رفته منجر به گسترش و تراکم روزافزون شبکه تلگراف در دهه ۱۸۷۰ میلادی شد که انتشار سریع‌تر هشدارهای هواشناسی را مقدور می‌کرد. همچنین این ارتباط‌ها منجر به توسعه شبکه نظارتی شد که داده‌های به دست آمده از آن به تحلیل وضع آب و هوا کمک می‌کرد. برای این که اطلاعات دقیق و کاربردی شود، اصطلاح‌های یکپارچه‌ای برای تشریح حالت‌های گوناگون تألیف شد و اواخر سده ۱۸۰۰ یک اطلس بین‌المللی جامع هواشناسی به وجود آورد.

**ریاضیات در خدمت پیش‌بینی آب و هوا**  
پیشرفت‌های به دست آمده از درک حالت‌های جوی منجر به ظهور علم نوین هواشناسی و استفاده از ریاضیات در این رشته شد. سال ۱۹۲۲ دانشمندی به نام ریچاردسون پیش‌بینی وضع آب و هوا را با کمک فرآیندهای عددی مطرح کرد. او شرح داد که چطور روابط به ظاهر کوچک در معادلات دینامیک جریانات جوی را کنترل می‌کند موضوعی که تا آن موقع نادیده گرفته می‌شده است.

او با استفاده از روش‌ها و معادلاتی که به واسطه ریاضیات ابداع کرده بود، به اعداد و محاسبات طولانی رسیده بود که پیش‌بینی شرایط آب و هوایی را تا حد زیادی ممکن کرده بود، اما نیاز به ماشین وجود داشت تا کارها سهل و سریع شود که اختراع کامپیوتر باعث تحولی شگرف در این علم شد.

■ اواخر دهه ۱۸۴۰ تلگراف باعث شد اطلاعات به دست آمده از یک منطقه به سرعت تا شعاع بسیار گسترده‌تری منتشر و پیش‌بینی‌های هواشناسی به جای شواهد عینی و زودگذر براساس داده‌های دقیق و بلندمدت انجام شود

■ دانشمندی به نام ریچاردسون در سال ۱۹۲۲ پیش‌بینی وضع آب و هوا را با کمک فرآیندهای عددی مطرح کرد. او شرح داد که چطور روابط به ظاهر کوچک در معادلات دینامیک جریانات جوی را کنترل می‌کند موضوعی که تا آن موقع نادیده گرفته می‌شده است



## فرمولی برای مدیران موفق

شما به عنوان یک مدیر، همواره در معرض تصمیم‌گیری و "پاسخ دادن" هستید:

- پاسخ به تقاضای یک کارمند
- پاسخ به یک پیشنهاد کاری
- پاسخ در یک جلسه مبنی بر این که تصمیم‌تان چیست؟
- پاسخ به یک نامه و ایمیل
- و ...

بسیاری از مدیران مرتکب یک اشتباه جدی می‌شوند: پاسخ فوری!

این که شما به عنوان یک مدیر، توانمندی تصمیم‌گیری سریع و صحیح را داشته باشید خیلی خوب است؛ اما به جز در مواردی که واقعاً باید در لحظه تصمیم گرفت، نیازی به سرعت در پاسخ دادن ندارید.

حتی اگر در همان لحظه تصمیم‌تان را گرفته‌اید، اعلام نکنید (مگر این که نیاز اضطراری وجود داشته باشد).

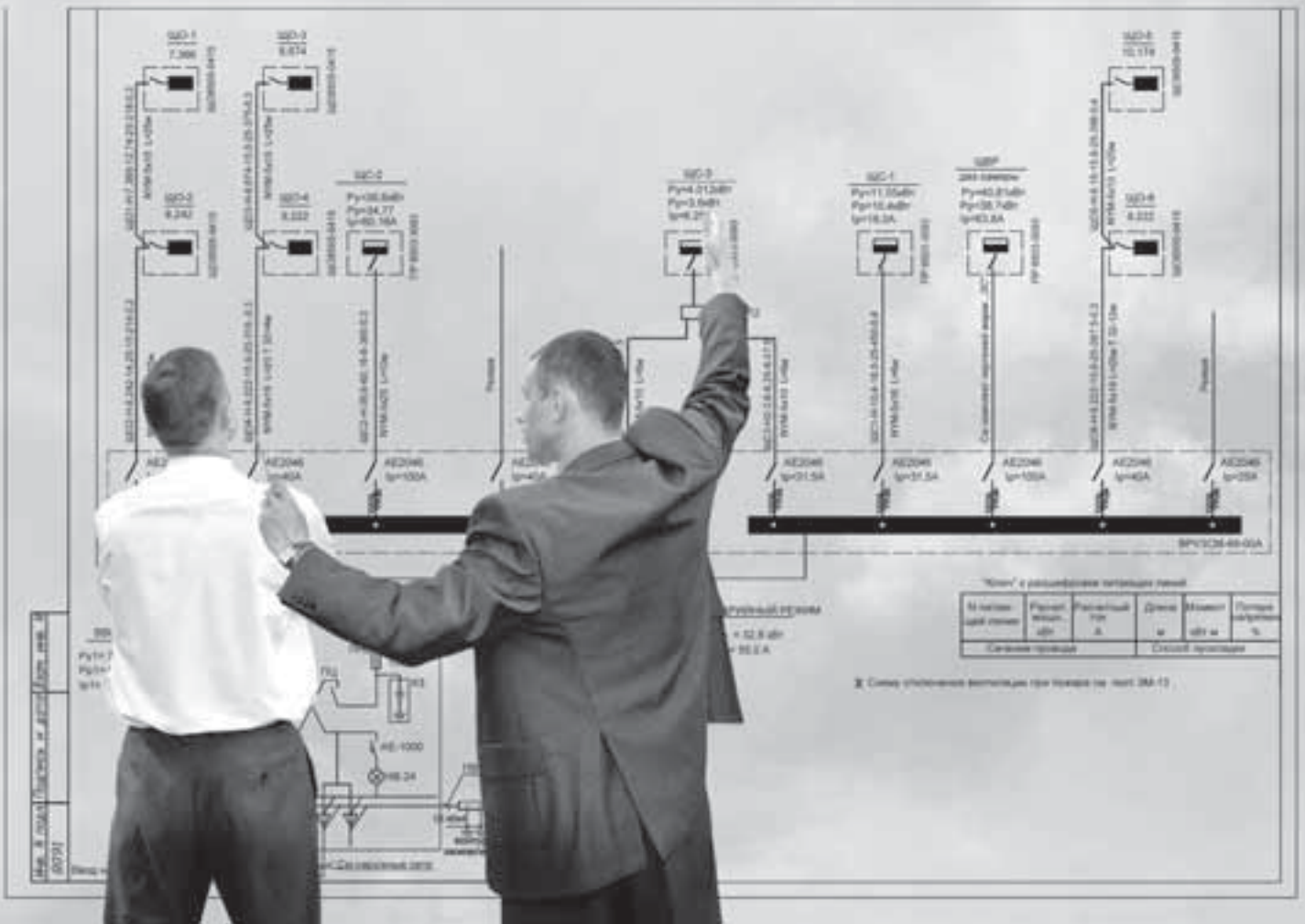
توصیه جدی این است که حرف‌ها را گوش کنید، نامه‌ها را بخوانید و پاسخ را به بعد از بررسی‌های بیشتر موکول کنید.

بسیار پیش آمده است که یک مدیر، در لحظه تصمیمی گرفته و در لحظه نیز اعلام یا امضاء کرده و بعدها مجبور شده تا مدت‌مدتی تاوان بپردازد. در حالی که اگر همان لحظه تصمیم را اعلام نمی‌کرد، چه بسا می‌توانست با اندک اصلاح و تغییری در آن، موضع بهتری داشته باشد و منافع مجموعه تحت مدیریتش را بهتر تأمین کند.

این اتفاق به طور مشخص در جلسات رخ می‌دهد. بکشید تا حد امکان در جلسه، نتیجه را نگویند و چیزی را امضاء نکنید؛ بلکه پایان جلسات کاری این باشد: "بسیار عالی! پس ما و شما آنچه در این جلسه گذشت را تا تاریخ ... بررسی می‌کنیم و نتیجه را به هم خبر می‌دهیم."

فرمول ساده‌ای دارد: بین دریافت و پاسخ، "زمان" بیندازید و این زمان را با فکر و مشورت غنی‌سازی کنید. حتماً نتایج بهتری خواهید گرفت.





حتی اگر کارمندان حرف قابل توجهی برای گفتن نداشته باشد.

ممکن است از شنیدن برخی واقعیت‌های درون شرکت متحیر شوید و برای آنها تصمیمات جدید بگیرید.

این فکر که چون شما رئیس هستید پس از همه بیشتر می‌دانید، می‌تواند نقطه شروع فروپاشی شرکت شما باشد؛ زیرا ممکن است یکی از کارمندان تان چیزی بداند که شما نمی‌دانید و اتفاقاً بسیار هم استراتژیک باشد؛ از این جهت همه را در نظر بگیرید.

### هرگز فارغ التحصیل نشوید

حتی اگر بالاترین مدرک دانشگاهی را هم دارید، باز هم از یاد گرفتن غفلت نکنید. مدیری که خود را از آموختن بی‌نیاز بداند، به زودی متوجه خواهد شد که رقبا با سرعت از او و شرکتش سبقت می‌گیرند.

یادگیری تا ۳۶۰ درجه و تمام‌وجه باشد و بکوشید از هر که می‌توانید یاد بگیرید. در دوره‌های کوتاه مدت ثبت نام کنید، کتاب‌های روز را ولو به اجمال بخوانید. سایت‌هایی که مطالب مفیدی درباره مدیریت و حرفه تان دارند را شناسایی کنید

## ویژگی کارکرد

## مدیران موفق چیست؟

و تأخر ندارند:

### مشارکت فکری کارکنان

شما به عنوان مدیر، درگیر مسائل کلان شرکت هستید و این شما را از توجه به جزئیاتی که گاه بسیار مهم هم هستند غافل می‌کند.

بنابراین زمانی را به گوش کردن به صحبت‌های کارکنان خود اختصاص دهید. از آنها سؤالاتی درباره کارهای شرکت و وظایف‌شان بپرسید و با اشتیاق گوش کنید،

مدیریت، تنها یک هنر مبتنی بر توانمندی‌های فردی نیست؛ هرچند که ویژگی‌های شخصی در مدیریت بسیار حائز اهمیت‌اند اما در دنیای امروز، مدیریت یک علم روبه‌رشد به شمار می‌رود که آموختنی است.

در ادامه، هفت ویژگی کارکردی مدیران موفق، که قابل یادگیری و اجراء هستند، ارائه شده است. توجه داشته باشید که مباحث ذکر شده، نسبت به یکدیگر تقدم

و مدام به آنها سر بزیند. میز مدیریت برای شما باید در عین حال صندلی دانشگاه هم باشد.

### عدم شتاب در تصمیم گیری ها

مشکلات در مسیر مدیریت امری عادی است. ممکن است کارمندی شما را ناراحت کند یا شریکی خلف وعده کند یا پیمانکاران، تأخیر داشته باشد یا رقیب تان کاری غیراخلاقی انجام دهد و نظایر اینها. بدترین انتخاب در این باره، تصمیم شتاب زده است. در مواقع این چنینی، سعی کنید بر خود مسلط باشید. با خودتان عهد ببندید که که در حالت های عصبی، تصمیم نگیرید.

گاهی اوقات ۱۵ دقیقه صبر کردن و بعد تصمیم گرفتن مسیر را کاملاً عوض می کند. گاهی اوقات نیز باید یک یا چند روز صبر کنید و در این مدت با دیگران مشورت کنید.

یادتان باشد که شما یک مدیر هستید و با کسی که در خیابان بر اثر واقعه ای عصبی می شود و دست به واکنش احساسی می زند فرق می کنید.

### تحمل و انتقادپذیری

کسی که مسئولیت یک واحد را بر عهده می گیرد، باید بداند که در آن واحد - از یک کلاس درس تا یک کشور - درباره اش بیچ بیچ و انتقاد وجود خواهد داشت. کسی که تحمل این را ندارد که پشت سرش حرف بزنند، اساساً نباید وارد فاز مدیریتی شود. چنین کسی اگر بخواهد با این موضوع مقابله کند باید تقریباً تمام توانش را مصروف آن کند و از وظایف اصلی اش باز بماند.

مدیر در عین حال باید به کارمندانش فرصت بدهد که در یک فضای سالم و مؤدبانه، نقدهای خود را مطرح کنند. طبیعی است کسانی که فضای نقد را به سمت آشفته سازی امور شرکت می برند، به خاطر مصالح عالی شرکت، باید مهار شوند و در عین حال از آن بخش از نقدهایشان که به رغم ارائه نامطلوب، درست هستند، باید بهره برد.

### واگذاری اختیارات

یک مدیر خوب، کسی نیست که خودش همه کارها را انجام دهد، بلکه مدیر خوب

کسی است که بتواند افراد مناسب را جذب و اندک اندک کارها را به آنان محول کند و خودش به کارهای مهم تر و جدیدتر و نیز نظارت عالیه پردازد.

اگر با واگذاری وظایف، خروجی کار واگذاری شده از ۱۰۰ به ۸۰ می رسد، در مقابل با آزاد شدن ظرفیت مدیر و به کارگیری آن در یک عرصه جدید که فعلاً خروجی صفر دارد، بسیار بیش از آن ۲۰ درصد کاهش یافته، نتیجه خواهید گرفت. مجموعی نگاه کنید.

### نظام پاداش و تنبیه

کارمندانی که سخاوتمندانه بیش از وظایفی که بر روی کاغذ بر عهده دارند کار می کنند، باید با کسانی که مانند ربات به امور اداری محوله می پردازند، تفاوت داشته باشند. همچنین بین این دو گروه و کسانی که از زیر مسئولیت در می روند نیز باید تفاوت بیشتر و عیان تری وجود داشته باشد.

نظام پاداش و تنبیه، بسی آنکه دچار افراط شود - به گونه ای که کارمندان را بیش از حد متوقع سازد یا آنها را دلسرد کند - باید بخشی از سازوکارهای مدیریتی شما باشد. در عین حال هیچ وقت فراموش نکنید که نیروهای شما بیش و پیش از هر چیز انسان هستند و شایسته رفتار انسانی.

### ارزیابی دوره ای

مدیر خوب مانند یک ناخدای زبردست، باید مدام نقشه و قطب نما را در کنار خود داشته باشد تا ببیند آیا کشتی تحت مدیریت او در مسیری که تعیین شده به پیش می رود یا خیر؟ اگر جواب مثبت است، چگونه می توان بر سرعت و قدرتش افزود و اگر منفی است، انحراف از مسیر چقدر بوده و چرا؟ و راه های جبران و اصلاح چیست؟ حتی ممکن است در این ارزیابی های دوره ای، به این نتیجه برسید که مسیر را اشتباه انتخاب کرده اید و باید در راهبردتان تغییر دهید.

اینکه ارزیابی دوره ای در چه بازه زمانی باید انجام گیرد، بستگی به نوع کارتان دارد ولی آنچه مسلم است این است که مدیریت بدون ارزیابی دوره ای، راندن در تاریکی می باشد. مدیریت هیچ نسبتی با ضرب المثل "تیر در تاریکی انداختن" ندارد.

### ■ حتی اگر بالاترین مدرک

دانشگاهی را هم دارید، باز هم از یاد گرفتن غفلت نکنید. مدیری که خود را از آموختن بی نیاز بداند، به زودی متوجه خواهد شد که رقبا با سرعت از او و شرکتش سبقت می گیرند

### ■ مدیر باید به کارمندان

فرصت بدهد که در یک فضای سالم و مؤدبانه، نقدهای خود را مطرح کنند طبیعی است کسانی که فضای نقد را به سمت آشفته سازی امور شرکت می برند، به خاطر مصالح عالی شرکت، باید مهار شوند و در عین حال از آن بخش از نقدهایشان که به رغم ارائه نامطلوب، درست هستند، نیز باید بهره برد



## ۱۵ دلیل برای بے اعتمادی در محیط کار

**۱- همکارانمان را قربانی می کنیم**  
یعنی اینکه رفاه و آسایش دیگری را فدای آسایش خودمان می کنیم، به ویژه اینکه ممکن است آن فرد نسبت به ما آسیب پذیرتر باشد. تا به حال پیش آمده تمام گناه شکست پروژه ای را به گردن یکی از همکارانتان بیندازید؟ یا به ریاستان بگویید دلیل عدم موفقیتتان، دخالت بی مورد همکاران بوده است؟ یا بدتر از همه اگر هم واقعاً خطایی کرده است، آن را بزرگنمایی کرده و برای همه اعضای محل کارتان بگویید. گاهی اوقات بدون اینکه خودمان متوجه باشیم چنین رفتاری در پیش می گیریم.

اگر می خواهید اعتماد همکارانتان را از دست ندهید یا دوباره کسب اعتماد کنید، دفعه بعد که ریاستان اعتراض کرد که چرا پروژه درست پیش نرفته است، درباره همه عوامل موجود در تولید مشکل توضیح دهید و شخص خاصی را متهم نکنید.

**۲- دروغ می گوئیم**  
فرقی نمی کند دروغ مصلحت آمیز باشد یا هر چیز دیگر، دروغ گفتن به همکارها باعث می شود علاوه بر این که احتراممان از دست بدهیم، آنها دیگر به ما اعتمادی نداشته باشند.

اگر می خواهید اعتماد از دست رفته همکارانتان را به سبب دروغی که به آنها گفته اید، دوباره به دست آورید، اول از همه صادقانه بپذیرید که دروغ گفته اید. البته می توانید دلیل دروغتان را هم بگویید، اما معمولاً دیگران آن را فقط توجیه کار زشتتان به حساب می آورند، اعتمادی که با دروغگویی از بین برده اید به راحتی نمی توانید دوباره به دست آورید و این موضوع کمی زمان می برد. پس صبورانه تلاش کنید و یادتان باشد که کلمه ای دروغ بر زبان نرانید.

**۳- پنهان کاری می کنیم**  
چه از روی بدجنسی این کار را انجام دهیم و چه فقط یادمان رفته باشد، اگر همکارانمان را از جلسه ای که دارید یا هر موضوع دیگری که به آنها مربوط است، بی خبر بگذاریم، موجب خشم و عصبانیت آنها می شوید. ما با این کار به آنها نشان می دهیم

نمی توانیم اعتماد همکارانمان را جلب کنیم و ممکن است آنها همیشه با شک و بدبینی به ما بنگرند. چرا چنین اتفاقی می افتد و چه می شود همکارانمان به ما اعتماد نمی کنند. ۱۵ مورد زیر می توانند دلایل این بی اعتمادی را شرح دهد.

ایجاد روابط خوب بین همکاران راحتی نیست. دوست شدن با یکدیگر در محل کار، خیلی مشکل است و به دست آوردن اعتماد و احترام همکارها زمان تلاش و اندکی سختی می طلبد. گاهی اوقات با تمام کوششی که می کنیم،



با نگهداشتن آنها در بی خبری قصد بهره‌برداری به نفع خود داشته‌ایم.

اگر هم چنین کاری کردیم برای اصلاح فضای محل کار از همکارانمان عذرخواهی کنیم.

#### ۴- کارهای مربوط به آنها را انجام می‌دهیم

بدون اجازه تکمیل کردن کار نیمه تمام همکارانمان، او را بسیار عصبانی می‌کند. ما با این کار به او می‌فهمانیم توانایی انجام کارش را به درستی ندارد و اصلاً قابل اعتماد نیست و اینکه می‌خواهیم او را نزد دیگران بی‌لیاقت نشان دهیم. یک لحظه خود را جای همکارانمان بگذارید و متوجه می‌شوید چه کار ناپسندی در حق او انجام داده‌اید و اگر روزی بدون نیت خاصی این کار را کرده‌اید، از او عذرخواهی کنید و دیگر در کار همکارانمان دخالت بیجا نکنید.

۵- احساس مسئولیت نمی‌کنیم  
مردم نمی‌توانند به کسانی که احساس مسئولیت ندارند، اعتماد کنند؛ اگر دائم از جلسه فرار می‌کنیم و دل به کار نمی‌دهیم، موجب می‌شویم که همکارانمان به ما چندان اعتماد نداشته باشند و به ویژه در کارهای گروهی ما را وارد برنامه‌هایشان نکنند. تعهد داشتن یکی از نشانه‌های اعتماد است. وقتی همکارانمان مطمئن باشند شما کار مربوط به خودتان را به درستی انجام می‌دهید، می‌توانند به شما اعتماد کنند.

۶- ثبات نداریم  
هیچ چیز به اندازه بی‌ثباتی شخصیتی دیگران را گیج نمی‌کند. اگر در حرف‌ها و رفتارهایتان ضد و نقیض عمل کنید، فقط موجب بروز بی‌اعتمادی در همکارانمان می‌شوید. مراقب باشید حرف و عملتان یکی باشد تا همکارانمان از شما فاصله نگیرند.

#### ۷- هنگامی که مشکل داریم روراست نیستیم

متأسفانه اکثر مردم وقتی موضوعی ناراحتشان می‌کند به جای اینکه آن موضوع را صادقانه و رودررو مطرح کنند در خود ریخته و دم نمی‌زنند، اما بعدها هنگام انجام دادن کار یا پروژه‌ای دل به کار نداده و حتی عمداً موجب خرابکاری می‌شوند. بنابراین برای اینکه اعتماد همکارانمان را از

دست ندهید، شهادت به خرج داده و چیزی را بی‌خود در دل نگه ندارید و تا مشکل کهنه نشده است، آن را حل کنید.

۸- اشتباه‌های خود را نمی‌پذیریم  
انسان جایز الخطاست. وقتی باعث به هم ریختن کاری می‌شوید، چه کار می‌کنید؟ آیا اشتباهتان را می‌پذیرید و عذرخواهی می‌کنید یا با اصرار هیچ چیز را به گردن نمی‌گیرید؟ فراموش نکنید پس از مدتی دیگر کسی علاقه‌ای به کار کردن با شما نخواهد داشت.

پس از هر خطایی - حتی اگر بسیار سخت بود و مجازاتی در بر داشت - بدون تردید آن را بپذیرفته و عذرخواهی کرده و سعی کنید اشتباهتان را جبران کنید.

۹- خبرچین و شایعه‌ساز هستیم  
تصور کنید سر میز ناهار نشسته‌اید و مشغول به غیبت و بدگویی از یک همکار تازه وارد هستید و اخباری را که از او به دست آورده‌اید به جمع منتقل می‌کنید. با این کار شما اعتماد دیگران را از دست می‌دهید، زیرا آنها به این موضوع می‌اندیشند که ممکن است روزی خودشان سوژه سخن‌چینی‌های شما شوند. بنابراین تا وقتی غیبت می‌کنید، محال است بتوانید اعتباری در محل کارتان کسب کنید.

۱۰- رفتار مناسبی نداریم  
گاهی لطفیه‌هایی تعریف می‌کنید که باعث ناراحتی همکارانمان می‌شود و به نظر می‌رسد برای جمع ارزشی قائل نیستید. اگر تاکنون چنین رفتاری داشته و احتمالاً تصمیم گرفته‌اید تغییر کنید کافی است فقط در برابر همکارانمان نوع حرف زدن‌تان را اصلاح کنید و باعث رنجش آنها نشوید.

۱۱- از خود راضی هستیم  
شما از ابتدای سال تمام روزهای تعطیلی خود را در نظر می‌گیرید و قبل از این که اجازه دهید دیگران هم شانس داشته باشند، مرخصی گرفته و به تعطیلات می‌روید. شما در برابر چشمان همکارانمان با خرید هدیه تولد، ریستنان را غافلگیر می‌کنید و این فرصت را از همکارانمان می‌گیرید. دیر سر کار می‌آیید و زود هم می‌روید.

اگر می‌خواهید اطرافیانتان به شما اعتماد داشته باشند، اندکی هم به آنها و نیازهایشان توجه کنید و خود محور نباشید.

#### ۱۲- عادت‌های بد داریم

ممکن است عادت‌های بدی در زندگی پیش گرفته‌اید که موجب سلب آسایش دیگران می‌شود. مثلاً روزی یک پاکت سیگار تمام می‌کنید و به این موضوع که دود سیگارانتان آرامش همکارانمان را به هم می‌ریزد، اهمیتی ندهید. با تغییر دادن عادت‌های بد روزمره‌تان می‌توانید اعتماد اطرافیانتان را به‌دست آورده و در جمع‌شان پذیرفته شوید.

#### ۱۳- از همه چیز شکایت داریم

لحن پر از گله و شکایت شما و سخنان مسمومتان می‌تواند انرژی و شادابی را از گروه گرفته و آنها را از کارشان دلسرد کند. هیچ کس دوست ندارد مدام سخنان ناراحت‌کننده بشنود. با رفتن پیش مشاور و مطرح کردن مشکلاتی که باعث شده به دنیا دید منفی داشته باشید و با اصلاح رفتار خود، پس از مدتی می‌توانید دوباره اعتماد از دست رفته را به دست آورید.

#### ۱۴- گوشه‌گیر هستیم

سرد و بی‌انرژی هستید و از جمع کناره می‌گیرید. شما تقریباً دعوت دیگران را به ناهار نمی‌پذیرید و هرگز به خودتان زحمت نمی‌دهید حال همکاران و اینکه کارهایشان چگونه پیش می‌رود را پرسید. درست است ممکن است شما فرد درونگرایی بوده و چندان به فکر دوست‌یابی نباشید، اما حتی درونگرترین افراد، باز هم ظرفیت توجه نشان دادن به دیگران را دارند. گاهی در جمع همکارانمان شرکت کنید و به آنها نشان دهید که برایتان اهمیت دارند تا حس بدبینی و تردیدشان نسبت به شما از بین برود.

#### ۱۵- در کار همکاران سرک می‌کشیم

در امور همکارانمان دخالت می‌کنید و به طور کلی آنها را لحظه‌ای راحت نمی‌گذارید. مدام از آنها سوال‌های بی‌مورد می‌پرسید و این موضوع آنها را خسته و کلافه می‌کند. ممکن است کنجکاوی‌تان شما را وادار به انجام این کار می‌کند، اما این موضوع باعث می‌شود همکارانمان برداشت غلط کرده و شما را خبرچین بدانند. برای این که بتوانید این سوء تفاهم را برطرف کنید، خودتان را کنترل کرده و سرتان به کار خودتان باشد.



## معرفی یک هتل پنج ستاره دریایی

فرانچسکو گالی زوجار مدت‌هاست که توریست‌ها را با کشتی به آب‌های آمازون، بزرگ‌ترین منطقه‌ای که هنوز در جهان ناشناخته است می‌برد و در کار خود به اصطلاح یک حرفه‌ای به شمار می‌آید.

وی به تازگی این سفرهای دریایی را کمی تغییر داده است و با راه‌اندازی دو قایق بزرگ یا کشتی‌های کوچک در رودخانه آمازون که مانند یک هتل پنج ستاره در وحشی‌ترین منطقه جهان است توریست‌ها را با جهانی دیگر آشنا می‌کند.

فرانچسکو در سال ۲۰۰۸ اولین قایق بزرگ لوکس "آکوآ" که جوی صمیمی دارد را راه‌اندازی کرد. این کشتی کوچک گنجایش ۲۴ مهمان به همراه خدمه دارد و دارای یک تیم پیراپزشکی است.

به دلیل درخواست‌های بی‌شمار برای این سفر، فرانچسکو دومین قایق خود به نام "آریا" را نیز در سال ۲۰۱۱ با سالن ورزش و جکوزی در فضایی باز راه‌اندازی کرد. طول این قایق ۴۰ متر است، به سبکی لوکس طراحی شده، شامل ۱۵ سوئیت در دو سطح است و چشم‌اندازی از رودخانه و جنگل را از طریق پنجره‌های بزرگ رو به تخت‌ها داراست.

این هتل‌های پنج ستاره دریایی به مسافری این امکان را می‌دهد که هر لحظه چشم‌اندازی جدید از پوشش گیاهی و سرسبز، دلفین‌های صورتی و خزندگان داشته باشند.

مسافری می‌توانند کشتی را ترک کنند و با قایق به گردش بروند، از روستاهای کنار رودخانه دیدن و خرید کنند، سوسمارهای آمریکایی را مشاهده و ماهیگیری کنند، با چهار راهنما که در کشتی هستند به پارک ملی بروند، میمون عنکبوتی و حیوانات و مکان‌های دیدنی را از نزدیک مشاهده کنند.

آشپز کشتی با غذاهای پرویی و میوه‌های تازه روستا و ماهی‌های تازه گرفته شده توسط ماهیگیران از میهمانان پذیرایی می‌کند. فرانچسکو تصمیم دارد در سال ۲۰۱۴ سفرهای دریایی خود را در کامبوج و ویتنام ادامه دهد.





## سلام بے جواب

روزی سقراط، حکیم معروف یونانی، مردی را دید که خیلی ناراحت و متأثر است. علت ناراحتیش را پرسید، پاسخ داد: "در راه که می‌آمدم یکی از آشنایان را دیدم. سلام کردم جواب نداد و با بی‌اعتنایی و خودخواهی گذشت و رفت و من از این طرز رفتار او خیلی رنجیدم."

سقراط گفت: "چرا رنجیدی؟" مرد با تعجب گفت: "خب معلوم است، چنین رفتاری ناراحت‌کننده است."

سقراط پرسید: "اگر در راه کسی را می‌دید که به زمین افتاده و از درد و بیماری به خود می‌پیچد، آیا از دست او دلخور و رنجیده می‌شدی؟"

مرد گفت: "مسلم است که هرگز دلخور نمی‌شدم. آدم که از بیمار بودن کسی دلخور نمی‌شود."

سقراط پرسید: "به جای دلخوری چه احساسی می‌یافتی و چه می‌کردی؟"

مرد جواب داد: "احساس دلسوزی و شفقت، و سعی می‌کردم طبیب یا دارویی به او برسانم."

سقراط گفت: "همه این کارها را به خاطر آن می‌کردی که او را بیمار می‌دانستی، آیا انسان تنها جسمش بیمار می‌شود؟ و آیا کسی که رفتارش نادرست است، روانش بیمار نیست؟ اگر کسی فکر و روانش سالم باشد، هرگز رفتار بدی از او دیده نمی‌شود؟ بیماری فکر و روان نامش "غفلت" است و باید به جای دلخوری و رنجش، نسبت به کسی که بدی می‌کند و غافل است، دل سوزاند و کمک کرد و به او طبیب روح و داروی جان رساند."

پس از دست هیچکس دلخور مشو و کینه به دل مگیر و آرامش خود را هرگز از دست مده و بدان که هر وقت کسی بدی می‌کند، در آن لحظه بیمار است.



## آینه و شیشه

جوان ثروتمندی نزد عارفی رفت و از او اندرزی برای زندگی نیک خواست.

عارف او را به کنار پنجره برد و پرسید: چه می‌بینی؟ گفت: آدم‌هایی که می‌آیند و می‌روند و گدای کوری که در خیابان صدقه می‌گیرد.

بعد آینه بزرگی به او نشان داد و باز پرسید: در آینه نگاه کن و بعد بگو چه می‌بینی؟

گفت: خودم را می‌بینم!

عارف گفت: ولی دیگر دیگران را نمی‌بینی!

آینه و پنجره هر دو از یک ماده اولیه ساخته شده‌اند و آن چیزی نیست جز "شیشه"، اما در آینه لایه نازکی از نقره در پشت شیشه قرار گرفته و در آن چیزی جز شخص خودت را نمی‌بینی.

این دو شی شیشه‌ای را با هم مقایسه کن: وقتی شیشه فقیر باشد، دیگران را می‌بیند و به آنها احساس محبت می‌کند. اما وقتی از جیوه (یعنی ثروت) پوشیده می‌شود، تنها خودش را می‌بیند!

تنها وقتی ارزش داری که شجاع باشی و آن پوشش جیوه‌ای را از جلو چشم‌هایت برداری، تا بار دیگر بتوانی دیگران را ببینی و دوستشان بداری.

## راهنمای حمل و نقل ایمن کانتینرها در دریا

"راهنمای حمل و نقل ایمن کانتینرها در دریا"، عنوان کتابی است که در بهمن ماه ۱۳۹۲ توسط کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی در ۱۲۰۰ نسخه منتشر شده است. این کتاب که توسط اتاق بین المللی کشتیرانی (ICS) و شورای جهانی کشتیرانی (WSC) تألیف شده برای اولین بار توسط دو نفر از اعضاء کمیسیون حمل و نقل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی به فارسی ترجمه شده است.

انگیزه اصلی تهیه این کتاب راهنما، تحقیق در مورد واژگونی یک ردیف کانتینر در روی کشتی "آناپلا" در مرحله اول و حادثه کشتی کانتینری "ناپلی" در حوالی ساحل جنوب غربی انگلستان بود.

موضوع احتمال اضافه بارگیری کشتی های کانتینری به علت اعلامیه غلط وزن بارها توسط فرستندگان، علامت گذاری غلط کالاهای خطرناک و احتمال قصور عوامل ذی ربط در اجرای صحیح روش های بارچینی و مهار کالا باعث شد کارگروه خاصی روش های کنونی را بررسی و کتابی برای بازنگری آنها تدوین کند.

در این کتاب روش های کار ایمن با کانتینر مطرح شده است؛ ولی انتظار دارد با استفاده هر چه بیشتر از فناوری اطلاعات کلیه دست اندرکاران امر نسبت به اصلاح و بهبود مستمر آن اقدام کنند. هدف اصلی، اطمینان از ایمنی است که همواره از ملاحظات بسیار مهم به شمار می آید.

طرف های بسیاری در زنجیره حمل وجود دارند که در امر ایمنی و جابه جایی کانتینرها دخیل هستند. از جمله آنها کارکنان خطوط کشتیرانی، مسئولان ثبت و تخصیص بار و برنامه ریزی های بعدی برای طرح بارچینی، متصدیان حمل و نقل، کارگزاران بنادر و پایانه ها، و به ویژه فرستندگان در مبدأ ارسال بار است. همه طرف های مذکور مسئولیت های اساسی و اجتناب ناپذیری را در مقابل ایمنی کانتینرها و کشتی های حامل کانتینر و نیز محموله داخل کانتینرها برعهده دارند.

مسئولیت های فوق شامل:

- بسته بندی صحیح؛
  - برچسب زنی و توزین بار به هنگام بارگیری آنها در داخل کانتینر؛
  - جابه جایی و بارچینی ایمن کالا در کانتینرها؛
  - بارگیری کانتینرها به وسیله تجهیزات بندری در کشتی است که مورد آخر نیازمند برنامه ریزی جزء به جزء محاسبات و استفاده از سامانه های رایانه ای پیشرفته دارد.
- نگهداری و بازرسی کانتینرها نیز از موضوعات مهم و مطرح است. تمامی این فعالیت ها با ایمنی کشتی ها و کاهش خطرات جهانی خدمه کشتی ها و سایر افراد در چرخه حمل و نقل رابطه مستقیم دارد.

در کتاب فوق به مقررات حاکم بر حمل و نقل کانتینر، طراحی و ساخت کانتینر، رزرو و اگذاری کانتینر، هماهنگی بارچینی خط کشتیرانی، پرکردن کانتینر، عملیات پایانه دریایی، مسئولیت های فرمانده و خدمه کشتی و نهایتاً فناوری اطلاعات اشاره شده است. امید است استفاده از این کتاب مورد استقبال جامعه بازرگانی و صنعتی کشور واقع شود و موجبات آسودگی خیال دست اندرکاران حمل و نقل بین المللی را فراهم آورد.





## واژگان مصوب بخش حمل و نقل دریایی - فرهنگستان زبان و ادب فارسی

## S

SA → salvage association	
safe speed	سرعت ایمن
safe working load	بار کار ایمن
safety management certificate	گواهینامه مدیریت ایمنی
sailing boat	قایق بادبانی
sailing ship	کشتی بادبانی
sailing vessel	شناور بادبانی
salvage association	انجمن بازگردانی
salvage award	پاداش بازگردانی
salvage charges → salve charge	
salvage clause	شرط بازگردانی
salvage lien	حق ممتاز بازگردانی
salvage master	فرمانده بازگردانی
salvage money	انعام بازگردانی
salvage tug	یدک کش بازگردانی
salvage vessel	شناور بازگردانی
salvage <sup>1</sup>	اموال بازگشته، بازگشته
salvage <sup>2</sup>	کارمزد بازگردانی
salve charge	هزینه بازگردانی
salving ship	کشتی بازگردانی
scope → riding scope	
sea biscuit → ship biscuit	
sea keeping ability	دریامانایی
sea kindliness	دریاسازگاری
seaman's book → continuous discharge book	
seaworthiness	دریاشایانی

seaworthy	دریاشایان
seine → purse seine	
seine boat → purse seiner	
seine net → purse seine	
seiner → purse seiner	
seining	تاسه کشی
semi-container ship	کشتی نیم بارگنجی
semi-portal crane	جرثقیل دوپایه بلند
separation zone	منطقه جداسازی
serious casualty	سانحه دریایی شدید
shackle	بخو
sheer curve → sheer line	
sheer draught → sheer plan	
sheer line	خط خممان
sheer plan	طرح خممان شناور، طرح خممان
sheer <sup>1</sup>	خممان
sheer <sup>2</sup>	لمان
sheet anchor	لنگر یدک
shifting ballast	ترازه منقول
ship biscuit	بیسکویت کشتی
ship breaker/shipbreaker	اوراقچی کشتی
ship sanitation certificate	گواهینامه بهداشت شناور
ship sanitation control certificate → ship sanitation certificate	
ship sanitation control exemption certificate	گواهینامه معافیت از واپایی بهداشتی
shipbreaking	اوراق سازی کشتی
shipowner	مالک کشتی
shipowner's agent	نماینده مالک کشتی
shipowner's lien	حق ممتاز مالک کشتی
ship's biscuit → ship biscuit	
ship's bread → ship biscuit	
ship's certificate of registry → certificate of registry	
ship's clerk → cargo sheet clerk	

ship's husband	کشتی دار
ship's quarter	چارک شناور
ship's register → certificate of registry	
shipwreck <sup>1</sup>	بقایای کشتی
shipwreck <sup>2</sup>	شکست کشتی
shipwreck <sup>3</sup>	کشتی شکسته
shore leave	مرخصی ساحلی
short blast	بوق کوتاه
short stay	ماند کوتاه
shot → shackle	
sick leave	مرخصی پزشکی
side by side → abreast	
side frame → container side frame	
side lights	چراغ های جانبی
side loader	پهلوبر
side port → cargo port	
side ramp	شیب راهه جانبی
sling	دوال
slow ahead	آهسته به جلو
slow astern	آهسته به عقب
SMC	گما
snub cable	زنجیر ایست
spade anchor	لنگر کجی لی
spar ceiling → cargo batten	
spare bower → sheet anchor	
sparring batten → cargo batten	
special area	منطقه ویژه
spreader	وزن گستر
SSC → ship sanitation certificate	
stacking	روی هم چینی
stand-on vessel	شناور راهگیر
stay	ماند

steaming light → masthead light	
stem	دماغه
stem anchor	لنگر دماغه
stem band	نوار دماغه
stem bar	تیرک دماغه
stem foot	پای دماغه
stem head	سر دماغه
stem iron → stem band	
stem knee	زانوی دماغه
stem post → stem bar	
stern	پاشنه
stern anchor	لنگر پاشنه
stern door	در پاشنه
stern light	چراغ پاشنه
stern ramp	شیرازه پاشنه
sternway	عقب روی
stocked anchor	لنگر شانه دار
stockless anchor	لنگر بی شانه
stowage	بارچینی
stowage certificate	گواهینامه بارچینی
stowage factor	ضریب بارچینی
stowage instruction	دستورالعمل بارچینی
stowage order	پذیرش نامه بارچینی
stowage plan	نقشه بارچینی
straddle carrier	میان پایه بر
surge	سینه سری
surge cable	زنجیر روان
sway(ing)	پهلوسری
SWL	باکا



قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

## اعلام آمادگی برای چاپ مقالات

نشریه "به هنگام" 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 زمینه های ذیل اعلام می کند:

ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی؛  
قوانین، استانداردها و کنوانسیون های بین المللی؛  
صنایع دریایی شامل کشتی سازی، فراساحل و زیر دریا؛  
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؛  
اقیانوس شناسی و فیزیک دریا.

خواهشمند است مقالات خود را به همراه مشخصات کامل نویسنده (نویسندگان) بر روی CD و به صورت فایل WORD ۲۰۰۳ به آدرس فصلنامه و یا به صورت فایل الکترونیکی به آدرس [update@asiaclass.org](mailto:update@asiaclass.org) ارسال کنید. پیشاپیش از بذل توجه کلیه محققان و پژوهشگران دریایی کمال تشکر را داریم.

باسپاس

سردبیر فصلنامه "به هنگام"

## فرم اشتراک

فصلنامه علمی - تخصصی "به هنگام"

سازمان درخواست کننده: .....

نام و نام خانوادگی: ..... شغل: .....

نوع درخواست:

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

ب) اشتراک جدید: تعداد شماره های درخواستی در هر نوبت ..... جلد  
نوع اشتراک: سالانه: ۱۶۰/۰۰۰ ریال      دوسالانه: ۳۲۰/۰۰۰ ریال

نشانی: .....

کد پستی: ..... تلفن: ..... صندوق پستی: .....

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

نشانی دفتر فصلنامه: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم، پلاک ۳۱  
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵      فاکس: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸      کد پستی: ۱۴۳۹۶۳۴۵۶۱  
پست الکترونیک: [update@asiaclass.org](mailto:update@asiaclass.org)

# تعرفه چاپ آگهی

نشریه تخصصی "به هنگام"، هر سه ماه یکبار و در حال حاضر به شمارگان ۱۰۰۰ نسخه منتشر و برای مالکان کشتی، کشتی سازی ها، سازمان ها و نهادهای مرتبط با صنایع دریایی ارسال می شود.

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

هزینه تهیه آگهی هایی که طراحی و تنظیم آنها به فصلنامه "به هنگام" ارجاع شود، بر اساس مبلغ اعلام شده مجری طرف قرارداد فصلنامه دریافت می شود.

## قرارداد چاپ آگهی

قرارداد زیر فی مابین ----- به نشانی:-----  
و به شماره تماس ----- که "کارفرما" نامیده می شود از یک طرف و فصلنامه "به هنگام" به نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم، پلاک ۳۱، کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱ و شماره تماس ۰۲۱۸۴۳۹۷۰۰۵ که "پیمانکار" خوانده می شود 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 "به هنگام" منتشر خواهد شد و هزینه آن به مبلغ:----- طی چک / فیش بانکی به شماره ----- به حساب بانکی شماره ۰۱۰۶۸۲۸۲۸۲۰۰۲ نشریه "به هنگام" 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 داده اند.
- ۲۰ درصد تخفیف به کارفرمایی که به مدت ۲ بار یا بیشتر به طور متوالی سفارش آگهی داده اند.



## ساخت اتوبوس‌های شناور جدید

در سوئد اتوبوس‌هایی که قادر به شناور بودن بر روی آب هستند جهت حمل مسافر و کاهش زمان سفر ساخته شده است.

محققان سوئدی برای کاهش ترافیک در استکهلم پروژه‌ای ارائه داده‌اند که موجب کم شدن تحرک شهری می‌شود؛ آنها یک وسیله نقلیه ابداع کرده‌اند که دارای مزایای بسیاری است. این پروژه توسط تیم پروفیسور "کارل گارمه" از مؤسسه تکنولوژی KTH Royal با نام Waterway ۳۶۵ ارائه شده است؛ در واقع این اتوبوس آبی در مقایسه با وسایل نقلیه زمینی نوآورانه است و با مواد بسیار سبک طراحی شده است.

این اتوبوس‌های قایقی در فصل زمستان هم می‌توانند کار کنند و به راحتی از رودخانه‌های یخ زده عبور نمایند زیرا دارای سیستم ضد یخ هستند، مصرف انرژی آنها خیلی کم است و کاملاً مودولار هستند.

این طریقه حمل و نقل ۳۳ درصد زمان سفر را کاهش می‌دهد؛ ساخت این وسیله توسط دولت سوئد پشتیبانی شده است و می‌توان از این طرح در دیگر شهرهای سوئد نیز استفاده کرد.



## ایران بزرگ‌ترین دارنده گاز دنیا

شرکت بین‌المللی بریتیش پترولیوم (BP) در تازه‌ترین بررسی آماری سالانه خود از افزایش ۲۰۰ میلیارد مترمکعب ذخایر گازی ایران خبر داده و همچنان ایران را در جایگاه نخستین دارنده ذخایر گاز طبیعی جهان قرار داد.

براساس بررسی آماری سالانه BP، کل ذخایر اثبات شده گاز جهان تا پایان سال ۲۰۱۳ میلادی ۱۸۵/۷ تریلیون مترمکعب اعلام شد که این رقم با سرعت کنونی تولید جهان برای حدود ۵۵ سال کافی است.

نخستین آمار سالانه انرژی شرکت BP در سال ۱۹۵۱ منتشر شد؛ این شرکت در گزارش سال گذشته ذخایر اثبات شده گاز طبیعی جهان را ۱۸۵/۳ تریلیون مترمکعب اعلام کرده بود. ذخایر گاز روسیه که برای سال‌های زیادی بزرگ‌ترین دارنده ذخایر گاز جهان بود، از ۳۱ تریلیون مترمکعب در گزارش پارسال BP به ۳۱/۳ تریلیون مترمکعب افزایش یافته است. شرکت BP برآوردهای خود درباره ذخایر گازی آمریکا را افزایش داد و این ذخایر را ۹/۳ تریلیون مترمکعب تا پایان سال ۲۰۱۳ اعلام کرد که ۰/۶ تریلیون نسبت به پایان سال ۲۰۱۲ افزایش داشته است.

ایران برای دومین سال پیاپی با ۳۳/۸ تریلیون مترمکعب ذخایر گازی، در صدر فهرست بزرگ‌ترین دارندگان ذخایر گاز جهان قرار گرفت.

ذخایر گاز ایران نسبت به برآورد پیشین با ۲۰۰ میلیارد مترمکعب افزایش روبرو بوده است. شرکت BP همچنین برآوردها درباره ذخایر گاز ترکمنستان را روی رقم پیشین ۱۷/۵ تریلیون مترمکعب ثابت نگه داشت.

در این برآوردها، ذخایر گاز قزاقستان، ازبکستان و آذربایجان نیز ثابت مانده است. شرکت BP همچنین ذخایر اثبات شده نفتی جهان را در پایان سال ۲۰۱۳ میلادی ۱۶۸۷/۹ میلیارد بشکه اعلام کرد که از ۱۶۸۷/۳ میلیارد بشکه برآورد شده در پایان سال ۲۰۱۲ اندکی افزایش داشته و برای تثبیت سطوح کنونی تولید جهان به مدت ۵۳ سال کافی است.

بزرگ‌ترین کشتی فراساحلی دنیا به نام Pieter Schelte در بندر روتردام ساخته می‌شود.

به گزارش Maritime Executive، طراحان و سرمایه‌گذاران ساخت این کشتی طی امضای قراردادی با این بندر و شرکت کشتی‌سازی Allseas، کشتی مذکور را تا پایان سال ۲۰۱۴ میلادی تحویل خواهند گرفت.

بر اساس این گزارش، کشتی Pieter Schelte با طول ۳۸۲ متر و عرض ۱۲۴ متر بزرگ‌ترین کشتی جهان محسوب می‌شود که به منظور کار بر روی سکوه‌های دریایی گاز و نفت ساخته می‌شود.

## ساخت بزرگ‌ترین کشتی فراساحلی جهان

لویدزلیست در گزارشی از احتمال لغو تحریم‌های شرکت‌های کشتیرانی ایران تا پایان سال جاری میلادی خبر داد.

به گزارش تین نیوز، یکی از وکلای ارشد متخصص در زمینه تحریم‌ها در گفتگو با لویدزلیست گفته است: "با توجه به اینکه آمریکا موضوع هسته‌ای ایران را مطابق توافقات و از طریق مذاکره پیگیری می‌کند، اکنون راه برای اتحادیه اروپا برای لغو تحریم‌های علیه ایران تا پایان سال باز شده است. این اقدام می‌تواند راه را برای دسترسی آزاد شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL) و شرکت ملی نفتکش ایران (NITC) به تجارت بین‌المللی باز کند و به بیمه‌گران اجازه دهد محمولات نفت صادراتی ایران بر روی کشتی‌های ایرانی را تحت پوشش بیمه پی‌اند. آی خود قرار دهند."

اینها گفته‌های سایمون کوشنر، مدیر ارشد اجرایی موسسه حقوقی دلبیو لیگال است که بعد از موفقیت اخیر NITC در دادگاه عمومی اتحادیه اروپا با لویدزلیست مصاحبه کرده است. بر اساس این گزارش دادگاه عمومی اتحادیه اروپا به این دلیل که شواهد و مستندات دال بر تأمین مالی NITC برای دولت ایران نیافته است، به لغو تحریم‌های این اتحادیه علیه این شرکت رأی داده است.

با وجود این، به دلیل احتمال تجدیدنظرخواهی اتحادیه اروپا محدودیت‌های اعمالی همچنان پابرجاست. آنچه در ادامه رخ خواهد داد به پیشرفت سیاسی مذاکرات در وین بین گروه ۵+۱ (آمریکا، انگلیس، فرانسه، روسیه، چین و آلمان) و دولت ایران بر سر برنامه هسته‌ای ایران بستگی دارد؛ ایران اصرار دارد هدفش از برنامه هسته‌ای، صرفاً مقاصد صلح‌آمیز و غیرنظامی است.

کوشنر در ادامه آورده است: "شخصاً امیدوارم که تا انتهای نوامبر ۲۰۱۴، گروه ۵+۱ به راه‌حلی برای موضوع هسته‌ای در حال مذاکره ایران دست یابد و پیش‌بینی می‌کنم که در نتیجه آن بسیاری از نهادهای تحریمی فوراً از فهرست تحریم‌ها خارج خواهند شد." وی در ادامه عنوان کرده است: "اتحادیه اروپا قادر است تصمیماتی بگیرد که در عرض یک شب اجراء شدنی است، اما سیستم سیاسی آمریکا مستلزم فرایند به شدت دشوارتری است و مدت زمان زیادی طول می‌کشد تا تصمیمات گرفته شده اجرایی شوند."

در این زمینه می‌توان به لغو تحریم‌های اعمالی علیه برمه حدود دو سال پیش اشاره داشت که به محض حل و فصل موضوع، تحریم‌های اتحادیه اروپا به سرعت لغو شدند، اما لغو تحریم‌های آمریکا مدت زمان بیشتری طول کشید.

مدیر ارشد اجرایی موسسه حقوقی دلبیو لیگال بر این باور است: "اگر توافق نهایی حاصل شود، درها به روی بیمه‌گران گشوده خواهد شد تا به سرعت تأمین خدمات پوشش بیمه‌ای کشتی‌های حامل نفت خام از ایران را از سر بگیرند و در صورت خروج نام IRISL از فهرست تحریم‌ها، کشتی‌های ملکی این شرکت نیز پوشش بیمه‌ای معتبر دریافت خواهند کرد."

وی گفت: "یقین دارم در صورتی که پیشرفت واقعی در مذاکرات حاصل شود، شاهد رفع هر دو نوع تحریم‌ها خواهیم بود که به احتمال زیاد شرکت‌های کشتیرانی را نیز در بر خواهد گرفت." کوشنر افزود: "نمی‌توانم تضمین کنم که این موضوع رخ خواهد داد، اما در صورتی که جواب مثبت باشد، این موضوع به سرعت روی خواهد داد. امکان و قابلیت این هم وجود دارد که این موضوع به سرعت اتفاق بیفتد."

هواژل نخستین بار توسط ساموئل استنفز کیستلر در سال ۱۹۳۱ ساخته شد. هواژل‌ها با کمترین چگالی در میان جامدات، تنها سه برابر هوا، و ظاهر نسبتاً درخشان و روح مانند خود بسیار سبک و مقاوم بوده و عایقی بسیار خوب برای حرارت محسوب می‌شوند. از آن زمان تلاش دانشمندان برای تولید مواد سبک‌تر همچنان ادامه دارد. امروز هواژل‌گرافن که هفت بار از هوا سبک‌تر است و توسط دانشمندان علم مواد در چین ساخته شده، سبک‌ترین ماده جهان است.

این ماده رکورد آیروگرافیت که شش بار از هوا سبک‌تر است را شکست. یک اینچ مکعب از آن را می‌توان به راحتی بر روی تیغه‌های چمن، پرچم گل‌ها و یا روی کرک‌های قاصدک قرار داد!

## احتمال لغو تحریم‌های کشتیرانی ایران تا پایان ۲۰۱۴



## ماده‌ای هفت بار سبک‌تر از هوا







## تصویب سه سند پیشنهادی ایران در اجلاس IMO

با حضور نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی، شرکت ملی نفتکش ایران، شرکت فرودگاه‌های کشور و نماینده دائم سازمان بنادر و دریانوردی در سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در لندن، در نخستین اجلاس NCSR 1 این سازمان، سه سند پیشنهادی ایران به تصویب رسید.

این اسناد بعد از بحث و تبادل نظر توسط کارشناسان همزمان با برگزاری این اجلاس و حمایت برخی از کشورها مورد تأیید قرار گرفتند.

سند اول مربوط به لزوم تغییر در دستگاه EPIRB جهت جلوگیری از ارسال پیام خطا بود که همراه با کشور نوزیلند و فدراسیون بین‌المللی نجات دریایی (IMRF) تهیه شده بود و پس از رایزنی‌های فراوان و دفاع در جلسات کارگروه برای اولین بار پیشنهاد ارائه شده توسط ایران به عنوان یک راهکار در کتاب راهنمای جستجو و نجات دریایی و هوایی مقرر شد لحاظ شود.

سند دوم در خصوص لزوم تغییر در استراتژی ناوبری الکترونیک (E-Navigation) و همگام شدن آن با استراتژی پلن ارتقاء سیستم جهانی ایمنی و اضطراب دریایی (GMDSS Modernization) بود که به همراه کشورهای فرانسه، آلمان، ژاپن، کره جنوبی، چین، بلژیک، لوکزامبورگ، سازمان بین‌المللی ماهواره‌ای (IMSO)، سازمان بین‌المللی هیدروگرافی (IHO) و کمیته بین‌المللی رادیویی دریایی (CIRM) تهیه شده بود و با حمایت اکثریت آراء به تصویب رسید.

سند سوم در خصوص لزوم تدوین استراتژی پلن در مباحث مربوط به نقش انسان در ارتقاء سیستم جهانی ایمنی و اضطراب دریایی بود که در آن درخواست شده تا نقش انسان از کاربر (Operator) به ناظر (Supervisor) تغییر یابد، که با حمایت اکثریت قاطع، آن نیز در جلسه این کمیته به تصویب رسید.



## کشف بقایای کشتی منسوب به کریستف کلمب

باستان‌شناسان در دریای کارائیب موفق به کشف بقایای کشتی ای شدند که احتمالاً متعلق به کریستف کلمب، کاشف قاره آمریکا بوده است.

بقایای این کشتی که تاکنون هیچ تصویری از آن به دلایل امنیتی منتشر نشده، در سواحل منطقه تاریخی "سانتا ماریا" کشور هائیتی واقع شده است.

این کشتی حدود ۵۰۰ سال قدمت دارد و موقعیت جغرافیایی آن با مکانی که کریستف کلمب در خاطرات خود به آن اشاره کرد و از گنج عظیم درون آن خبر داده مطابقت دارد. در سال ۲۰۰۳ نیز رسانه‌ها از کشف کشتی کریستف کلمب خبر دادند که پس از انجام مطالعات علمی معلوم شد که کشتی کشف شده تنها سه قرن قدمت دارد.

کریستف کلمب دریانورد اهل ایتالیا بود که بر حسب اتفاق قاره آمریکا را کشف کرد. او که از طرف پادشاهی کاستیل مأموریت داشت تا راهی از سمت غرب به سوی هند بیابد، در سال ۱۴۹۲ میلادی با کشتی از عرض اقیانوس اطلس گذشت، اما به جای آسیا به آمریکا رسید. کریستف کلمب از چهره‌های بحث برانگیز تاریخ است، برخی او را مسئول مستقیم یا غیرمستقیم کشتار ده‌ها میلیون نفر از مردم بومی و عامل استثمار آمریکا از سوی اروپا می‌دانند، اما برخی دیگر وی را به خاطر نقش مؤثرش در گسترش فرهنگ و تمدن غرب می‌ستایند.

ورود کشتی‌های با عمر بالای ۲۵ سال به بنادر عراق ممنوع شد.

براساس ابلاغیه اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان به شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی و مالکان کشتی‌ها، عراق ورود کشتی‌های با عمر بالای ۲۵ سال را به بنادر این کشور ممنوع اعلام کرده است.

## ممنوعیت ورود کشتی‌های با عمر بالای ۲۵ سال

# LR wins Paris MOU gong



The Paris MoU, has confirmed that Lloyd's Register (LR) was the highest performing Recognised Organisation (RO) in the European port state control (PSC) area for the rolling three-year period 2011-2013.

During this period 11,405 inspections were carried out on LR classed ships and 10 ships were detained for 'class related' factors.

In official correspondence to all ROs, Richard Schiferli, Paris MOU secretary general, said: "The best performing Recognised Organisation is Lloyd's Register."

Commenting on the ranking, LR's marine director Tom Boardley said: "This is a significant achievement, as the ranking system is encouraging all ROs to continuously improve their performance. In 2009 LR was in 8th position and we realised this was unsatisfactory, not just for our own reputation but particularly for our clients who had put their faith in our ability to keep their vessels trading without the disruption of detentions. We set out to improve our position with the initial aim of attaining a top three position and then remaining there."

"We began a concentrated effort to improve fleet quality and help owners, managers and ships' crews to avoid detentions. This activity aligns with our mission to promote safety and to

improve the operational performance of the fleets we serve," he explained.

There were a number of key activities reinforced and initiatives undertaken by LR. These included:

- Additional training of LR surveyors, promoting awareness of the need to communicate what needs to be done by ships not just to pass surveys but to stay at the right level to pass port state control inspections for the whole year after a class visit.

- The publication of the series of convenient Pocket Guide Checklists to help seafarers' awareness of safety and PSC requirements – these have been highly popular and not just on LR classed ships.

- The introduction of the first smartphone app for ILO/MLC compliance, followed closely by an ISM/ISPS app, which were both well received by the industry and helped promote awareness.

- The creation of a Fleet Quality Programme (FQP) in 2009 to help owners who were in danger of slipping below required safety standards between surveys. LR amended its classification rules to allow LR surveyors to inspect ships between scheduled surveys where there was cause for concern in any classed ships.

- Publicising LR's concentrated survey campaigns through Class News to owners and managers to raise awareness of PSC requirements.

Source: Tanker Operator newsletter - June 20, 2014



## IACS continues work on CSR

The International Association of Classification Societies (IACS) updated its forward strategy and work plan for the upcoming year at its 69th Council meeting held in Santa Margherita, Italy.

It was chaired by Roberto Cazzulo, chairman of RINA Services and outgoing IACS chairman.

During the three days, high-level meetings were held with the IMO secretary general and industry representatives, who participated at relevant sessions of the Council meeting.

The secretary general set out a number of current IMO initiatives including the effective implementation of IMO instruments on which IACS is advising.

Among the key topics discussed and agreed at council were - the continued work programme in order to meet the schedule for the entry into force of the IACS Common Structural Rules for oil tankers and bulk carriers on 1st July, 2015 and relevant IMO verification of compliance with the IMO Goal Based Standards for new ships' design and construction.

Philippe Donche-Gay, executive vice president and head of the marine and offshore division, Bureau Veritas, was elected as chairman of IACS with effect from 1st July, 2014.

He said: "The great scope of IACS's work goes on out of sight, focusing on the technical detail which helps keep shipping and shipbuilding safe and efficient". All 12 members are contributing resources in the form of 350 engineers who work on IACS work groups. The detailed plans show the very wide scope of the work of IACS and just how vital it is to shipping.

**Source: Tanker Operator newsletter – July 04, 2014**

# DNV book celebrates 150<sup>th</sup> anniversary



**A**s part of the 150th anniversary celebrations of DNV, the classification society has published ‘Building Trust: The History of DNV 1864-2014’.

“Celebrating the 150th anniversary of Det Norske Veritas provides an opportunity both to understand and acknowledge our history better and to use a deeper grasp of the past as knowledge and inspiration for our meeting with the future,” said Henrik Madsen, president & CEO of the DNV GL Group.

The book describes how the organisation has developed from a minor Norwegian classification society into the world’s largest enterprise of its kind with the formation of DNV GL in 2013.

It was written by Norwegian historians Gard Paulsen, Håkon With Andersen, John Peter Collett and Iver Tangen Stensrud. It is one result of a four-year research project in the department of historical studies at the Norwegian University of Science and Technology (NTNU).

Since 1864, DNV has been a participant in a major social development in Norway through key roles as inspector, consultant and prime mover in the internationalisation of Norwegian shipping. It later acquired a similar role in the evolution of Norway’s oil and offshore technology and eventually in a number of other industries both nationally and internationally.

In a broader perspective, DNV claimed that it

had contributed to creating trust between players in shipping and industry, between suppliers and customers and in technology and systems.

By issuing certificates, conducting inspections, defining norms and setting standards in a number of areas, the society has facilitated trade and transport, made agreements possible between geographically separated parties, influenced marine insurance and financing, and regulated aspects of maritime technology.

However, DNV has contributed particularly to strengthening quality and safety in the shipping industry and subsequently in the far more demanding oil and offshore sector. The history of DNV is also the story of risk management as a speciality and a precondition for technological development in society, the class society said.

In the final section of the book, a separate chapter is devoted to the immediate past and the merger with Germany’s Germanischer Lloyd (GL). It concludes with a broad overview of DNV’s history, which maps out developments from the first register of ships published by the society in 1865 to its many different assignments and services today.

Building Trust is published in English by Norway’s Dinamo Forlag and a total of 25,000 copies have been printed by TBB in Slovakia. In addition to being used as a gift, the book will be available through libraries and book sellers.



---

# ClassNK

**ClassNK**

**and**

**MES to**

**research**

**cbm**

**C**lassNK is to participate in a joint project with Mitsui Engineering & Shipbuilding (MES) and MES Technoservice to support research into the development of condition-based engine monitoring systems for Mitsui MAN B&W engines.

The developed systems will assist in the early detection of abnormalities in electronically-controlled diesel engines in ships.

Vessels are increasingly being equipped with more fuel-efficient electronically-controlled engines, allowing ship operators to obtain large amounts of sensor data in comparison with conventional mechanical engines.

However, this means it becomes the responsibility of the ship operators to monitor and assess the data, requiring seafarers experienced in analysing sensor data to be allocated to the roles. Subsequently, this leads to an increase of shipping company workloads.

The aim of this joint project is to discover ways to eliminate workloads by creating a system that automatically analyses the electronically-controlled engine's sensor data for performance diagnoses, to prevent system failures and to extend the frequency of overhaul intervals. With this system, both safe operation of the ship and a reduction in lifecycle costs can be realised, ClassNK said.

In 2004, MES introduced an online marine engine support system called e-GICS, or electronic global internet customer support, which provides a variety of functions for performing diagnoses and maintaining equipment. As at the end of June 2014, the number of registered vessels on the system had grown to 3,000.

ClassNK has also teamed up with its subsidiary, ClassNK Consulting Service to provide ClassNK CMAXS, an engine condition-based monitoring system that uses sophisticated technology to analyse a large amount of data.

MES will incorporate the data analysis functions of the ClassNK CMAXS system into its own e-GICS system as part of this joint project into the development of e-GICSX, a preventative maintenance system capable of monitoring engine abnormalities and equipment performance. This project is scheduled to continue until March 2016.

**Source: Tanker Operator newsletter – August 01, 2014**

20

**UP**date

Marine Quarterly Magazine  
Volume 7, Issue 21, Summer 2014

distractions from the bridge.

The analysis also showed there was also a need to consider protection of propulsion and electrical production compartments; the functional integrity of essential systems; improvement and redundancy of emergency power generation; detection and monitoring system interfacing with onboard stability computer; inclusion of inclinometer measurements within the voyage data recorder (VDR) data; more detailed assessment criteria for recognizing manning agencies; and to assign appropriately trained crew to emergency duties.

The findings will be brought to the attention of MSC 94, for input into the Committee's long-term action plan on passenger ship safety.

#### **Casualty analysis "lessons learned" approved**

The Sub-Committee approved the Lessons Learned for Presentation to Seafarers, prepared by the correspondence group on casualty analysis.

Meanwhile, the correspondence group on casualty analysis was re-established to continue its regular work, including reviewing casualty reports referred to the group, as well as to prepare a draft in-the-field job aid for investigators, taking into account relevant IMO instruments and the Marine Accident Investigators' International Forum (MAIF) investigation manual.

#### **Third IMO/FAO IUU meeting to be held in 2015**

The third Joint IMO/Food and Agriculture Organization (FAO) Ad Hoc Working Group on Illegal, Unreported and Unregulated (IUU) Fishing and Related Matters will be held at IMO Headquarters in 2015 (subject to agreement by the MSC and the MEPC).

The Working Group would be expected to discuss all matters relating to IUU fishing, including port State control and implementation of IMO standards for fishing vessel safety. The last such meeting was held in 2007.

Meanwhile, the Sub-Committee urged Member States to deposit an instrument in respect of the Cape Town Agreement of 2012 on the Implementation of the Provisions of the 1993 Protocol relating to the Torremolinos International Convention for the Safety of Fishing Vessels, 1977, at their earliest convenience.

#### **Analysis of consolidated audit summary reports completed**

The Sub-Committee reviewed the analysis of consolidated audit summary reports (CASRs), based on the outcome of 59 audits under the IMO voluntary Member State Audit Scheme. The Audit Scheme will become mandatory from 1 January 2016, following the adoption of amendments to the relevant IMO treaties.

The audits to date resulted in 550 findings (201 non-conformities and 349 observations) with references to conventions' requirements, where applicable, and 356 root causes reported by the audited Member States. The information presented covers audits of 52 Member States, (about 31% of the membership of the Organization), two Associate Members and five dependent territories, which represent 92.8% of the gross tonnage of the world fleet.

The analysis of 33 audits containing root causes revealed that the main underlying causes, as reported by the audited Member States, were related to absence/lack of procedure/process/mechanism, absence/lack of national provisions, insufficient resources, lack of coordination among various entities, and absence/lack of training programmes.

The outcome from this review will be brought to the attention of the Committees.

#### **Guidelines on unmanned non-self-propelled barges certification agreed**

The Sub-Committee agreed draft Guidelines for exemption of the survey and certification requirements under MARPOL Convention for unmanned non-self-propelled barges for submission to the MEPC.

#### **Interpretation on keel laying date for FRP craft agreed**

The Sub-Committee agreed a draft MSC-MEPC.5 circular on Unified interpretation on keel laying date for unified interpretation on keel laying date for fibre-reinforced plastic (FRP) craft, for submission to MEPC 67 and MSC 94 for approval, to clarify that the term "the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction" should be interpreted as the date that the first structural reinforcement of the complete thickness of the approved hull laminate schedule is laid either in or on the mould.



# Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III),

## 1<sup>st</sup> session, 14-18 July 2014

### **Guidelines for port State control under the BWM Convention agreed**

Draft Guidelines for port State control under the International Convention for the Control and Management of Ship's Ballast Water and Sediments, 2004 (BWM Convention) were agreed by the Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III), when it met for its 1st session.

The draft guidelines will be submitted to the Marine Environment Protection committee (MEPC 67), in October 2014, for adoption. The MEPC was invited to decide on how to address matters related to sampling and whether indicative analysis could be used for verifying compliance or non-compliance with the convention standards.

### **PSCO guidelines on ISM code, rest hours and manning agreed**

The Sub-Committee agreed draft Guidelines for port State control officers related to the ISM Code, for consideration by the Maritime Safety Committee (MSC) and the MEPC, and as they

deem necessary, the Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW), prior to approval.

Also agreed were draft Guidelines for port State control officers on certification of seafarers' rest hours based on the relevant provisions to the 1978 STCW Convention, as amended, and manning requirements from the flag State, for referral to the HTW Sub-Committee for review and the MSC for approval.

### **Casualty analysis – Costa Concordia recommendations considered**

The Sub-Committee reviewed the analysis of the marine safety investigation report into the grounding and loss of the passenger ship Costa Concordia, carried out by the correspondence group on casualty analysis and reviewed by a working group during the session, and agreed that there was a need for comprehensive risk assessment, passage planning and position monitoring; effective bridge resource management; and the removal of

18

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 7, Issue 21, Summer 2014

China, Japan and the United Kingdom as well as the financial support of Norway, noting that a revised and comprehensive IMO strategy for implementing sustainable maritime security measures in west and central Africa had been developed and was being implemented.

The MSC expressed its support, in principle, for draft interim guidelines on measures to support seafarers and their families affected by piracy incidents off the coast of Somalia, developed by Working Group 3 (WG3) of the Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia (CGPCS), and agreed to forward them to the International Labour Organization (ILO), as many of the aspects fall under ILO's purview, being complementary to the 2006 Maritime Labour Convention (MLC).

### **Lifeboat safety: amendments to SOLAS chapter III**

The MSC, noting a number of inconsistencies between the requirements of the draft amendments to SOLAS regulations III/3 and 20 and the draft MSC resolution on Requirements for periodic servicing and maintenance of lifeboats and rescue boats, launching appliances and release gear, agreed to refer these draft amendments to the Sub-Committee on Ship Systems and Equipment (SSE) for further consideration.

### **Other issues**

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

- approved, for future adoption, a new draft SOLAS regulation XI-1/7 on Atmosphere testing instrument for enclosed spaces, to require ships to carry an appropriate portable atmosphere testing instrument or instruments, capable of measuring concentrations of oxygen, flammable gases or vapours, hydrogen sulphide and carbon monoxide, prior to entry into enclosed spaces; also approved, in principle, a draft MSC circular on Early implementation of the new regulation;
- approved unified interpretations to the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, intended to clarify the application of the Convention;
- approved unified interpretations relating to

the application of the Performance standard for alternative means of corrosion protection for cargo oil tanks of crude oil tankers (resolution MSC.289(87)); and the application of the Performance standard for protective coatings for cargo oil tanks of crude oil tankers (PSPC-COT) (resolution MSC.288(87));

- approved the IMO/ILO/UNECE Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units (CTU Code);
- adopted a number of new traffic routing systems, including traffic separation schemes, as well as amendments to existing systems;
- adopted performance standards for the shipborne "Beidou" satellite navigation system (BDS) receiver equipment;
- agreed to instruct the NCSR sub-Committee to consider the recognition of the global navigation satellite system (GNSS) established under the EU's Galileo programme as a component of the World Wide Radio Navigation System (WWRNS);
- approved guidance on the bridge navigational watch alarm system (BNWAS) auto function;
- approved guidelines for the reactivation of the Safety Management Certificate following an operational interruption of the SMS due to lay-up over a certain period;
- approved guidance on safety when transferring persons at sea;
- considered the Secretary-General's report on three countries whose independent evaluations have been completed since the previous MSC meeting and confirmed that those Parties continued to give full and complete effect to the provisions of the STCW Convention;
- established a correspondence group tasked with reviewing and finalizing draft Guidance on Development of National Maritime Security Legislation; and
- agreed to instruct the Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC) to develop amendments to SOLAS and the Fire Safety Systems Code to make evacuation analysis mandatory for new passenger ships and to review the recommendation on evacuation analysis for new and existing passenger ships.

Source: IMO website



ships with vehicle and ro-ro spaces intended for the carriage of motor vehicles with compressed hydrogen or compressed natural gas in their tanks as fuel.

The above SOLAS amendments are expected to enter into force on 1 January 2016.

The MSC also adopted:

- amendment 37-14 to the International Maritime Dangerous Goods (IMDG) Code, together with the approval of relevant supplements (entry into force date of 1 January 2016);
- amendments to the International Life-Saving Appliance (LSA) Code related to the testing of lifejackets (entry into force date 1 January 2016).

#### **Passenger ships safety: revised action plan agreed**

The MSC agreed a revised long-term action plan on passenger ship safety, following extensive discussion in a working group on passenger ship safety.

A number of matters relating to damage stability and survivability of passenger ships were referred to the Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC) for further work, including those related to the operation of watertight doors and consideration of double hull requirements in way of engine rooms. The SDC was also instructed to consider the need to develop new SOLAS amendments to require damage control drills for passenger ships.

The Sub-Committee on Human Element and Training (HTW) was instructed to include enhanced damage stability training in its planned outputs.

Meanwhile, the Committee instructed the Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III) to complete its consideration of the report on the grounding, in 2012, of the Costa Concordia, as a matter of priority, to upload the “lessons learnt” on IMO’s Global Integrated Shipping Information System (GISIS) and to bring to the attention of MSC 94 the contributing factors, issues raised/lessons learnt and observations on the human element factors involved.

#### **Revised IGC Code adopted**

The revised International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk (the IGC Code) was adopted by the MSC. The completely revised and updated Code has been

developed following a comprehensive five-year review and is intended to take into account the latest advances in science and technology. It will enter into force on 1 January 2016, with an implementation/application date of 1 July 2016.

The IGC Code was first adopted in 1983, to provide an international standard for the safe carriage by sea of liquefied gases (and other substances listed in the Code) in bulk, by prescribing the design and construction standards of ships carrying such cargoes, and the equipment they should carry. The IGC Code was made mandatory under the SOLAS convention for new ships built after 1986. Various amendments have been adopted since then, but the new draft represents the first major revision of the IGC Code.

#### **Safety of container ships - weight verification amendments approved**

The MSC approved, for adoption at MSC 94 in November, draft amendments to SOLAS chapter VI to require mandatory verification of the gross mass of containers, either by weighing the packed container or by weighing all packages and cargo items and adding the tare mass. The Committee also approved related draft guidelines regarding the verified gross mass of a container carrying cargo, to be issued as an MSC circular.

#### **Piracy and armed robbery against ships reviewed**

The MSC reviewed the latest statistics on piracy and armed robbery against ships and discussed current initiatives to suppress piracy and armed robbery, noting that the number of worldwide piracy attacks had decreased and that no SOLAS ship had been hijacked in the western Indian Ocean area since May 2012, as a welcome result of the robust actions taken by the international naval forces in the region, the shipboard measures implemented by shipping companies, masters and their crews as well as the deployment of professional security teams.

However, the Committee noted with concern the situation in the Gulf of Guinea which had not substantially improved. Nine ships were reported hijacked in 2012 and another nine ships were reported hijacked in 2013. The MSC expressed appreciation for the contributions received for the IMO West and Central Africa Maritime Security Trust Fund from

- the International Convention on Standards of Training, Certification and Watch-keeping for Seafarers, 1978, and the Seafarers' Training, Certification and Watch-keeping (STCW) Code;
- the Protocol of 1988 relating to the International Convention on Load Lines, 1966 (1988 Load Lines Protocol), as amended.

This follows the adoption, by the IMO Assembly at its twenty-eighth session, of similar amendments to:

- the Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, as amended (COLREG 1972), the International Convention on Load Lines, 1966 (LL 1966);
- the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969 (TONNAGE 1969), (following the procedures for adoption of amendments for the COLREG 1972, LL 1966 and Tonnage 1969 conventions).

The Marine Environment Protection Committee (MEPC), at its 66th session, in April 2014, adopted similar amendments to MARPOL Annexes I through to VI. The amendments will make the

auditing of Member States mandatory, once they enter into force in 2016.

#### Adoption of other amendments

The MSC also adopted the following amendments to SOLAS:

- amendments to SOLAS regulation II-1/29 on steering gear, to update the requirements relating to sea trials;
- amendments to SOLAS regulations II-2/4, II-2/3, II-2/9.7 and II-2/16.3.3, to introduce mandatory requirements for inert gas systems on board new oil and chemical tankers of 8,000 dwt and above, and for ventilation systems on board new ships; related amendments to the International Code for Fire Safety Systems (FSS Code) on inert gas systems were also adopted;
- amendments to SOLAS regulation II-2/10, concerning fire protection requirements for new ships designed to carry containers on or above the weather deck;
- amendments to SOLAS regulation II-2/13.4, mandating additional means of escape from machinery spaces;
- new SOLAS regulation II-2/20-1 Requirement for vehicle carriers carrying motor vehicles with compressed hydrogen or natural gas for their own propulsion, which sets additional requirements for



---

# Maritime Safety Committee (MSC), 93rd session, 14 to 23 May 2014

## **P**olar Code and SOLAS amendments approved

The MSC approved, for consideration with a view to adoption at its November 2014 session (MSC 94), the draft new SOLAS chapter XIV “Safety measures for ships operating in polar waters”, which would make mandatory the Introduction and part I-A of the International Code for Ships Operating in Polar Waters (the Polar Code).

The MSC also approved, in principle, the draft Polar Code, with a view to adoption in conjunction with the adoption of the associated draft new SOLAS chapter XIV.

Matters related to the safety of navigation and communication were referred to the Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR), which met in July, for finalization of the relevant chapters.

The draft Polar Code covers the full range of design, construction, equipment, operational, training, search and rescue and environmental protection matters relevant to ships operating in the inhospitable waters surrounding the two poles.

The Marine Environment Protection Committee (MEPC) is expected to further consider the environmental chapter at its next session in October (MEPC 67).

## **Mandatory audit scheme amendments adopted**

The MSC completed the legal framework for the implementation of the mandatory IMO audit scheme, with the adoption of amendments to the following treaties to make mandatory the use of the IMO Instruments Implementation Code (III Code) and auditing of Parties to those treaties:

- SOLAS, 1974, as amended (adding a new chapter XIII);

14

UPdate

Marine Quarterly Magazine  
Volume 7, Issue 21, Summer 2014





considered to have accepted the amendment. In adopting the new procedure, the Assembly has noted that it was “more in keeping with the development of technological advances and social needs”.

The “tacit acceptance” procedure for amendments has been used successively to adopt and bring into effect major amendments to several important conventions within a time frame that would have been unimaginable under the traditional procedure. For example, the amendments to Annex 1 of MARPOL, introducing a new global time-table for phasing out single-hull oil tankers, was adopted on 27 April 2001 and entered into force on 1 September 2002, i.e. less than eighteen months after the adoption of the amendment. Similarly, the 1993 amendments to the London Dumping Convention that were adopted in November 1993 entered into force on 20 February 1994. These amendments banned the dumping into the sea of industrial wastes by 31 December 1995 and prohibited the incineration at sea of industrial wastes. In this connection, it is pertinent to note that the “tacit acceptance” procedure has also been used outside IMO. It was used, in part, to bring into force the 1994 Agreement Relating to the Implementation of Part XI of the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982. Under Article 5 of the Agreement, a State or entity which had [previously expressed its consent to be bound by the original 1982 Convention] shall be considered to have established its consent to be bound by this Agreement 12 months after the date of its adoption, unless that State or entity notifies the depository in writing before that date that it is not availing itself of the simplified procedure.” This is evidence of the acceptance of the simplified procedure within the corpus of general international law.

Yet another of IMO’s contributions to the development of international environmental law has been the use of liability and compensation as one of the tools for the prevention of pollution. It is now generally accepted that imposing strict liability on the owner of a ship to pay compensation for pollution arising from the operation of his ship can contribute to the prevention of pollution incidents because it concentrates the minds of operators on the need to take necessary measures to avoid accidents to their

ships. Based on this principle, some provisions in the IMO conventions on liability and compensation provide powerful incentives to owners of ships to take appropriate measures to prevent pollution, even after an accident has occurred. For instance, some provisions of IMO conventions on civil liability and compensation for pollution damage encourage owners of ships involved in accidents to take preventive measures to avoid or reduce pollution damage from the accident. Thus, Article 1, Paragraph 6 of the 1992 Civil Liability Convention states that pollution damage includes “further loss or damage caused by preventive measures” while Article 4, paragraph 1, of the 1992 Fund Convention expressly states that the “expenses reasonably made by the owner voluntarily to prevent or minimize pollution damage shall be treated as pollution damage for the purposes of (compensation)”. A similar approach is adopted in the 1989 Salvage Convention which states that a salvor should be entitled to compensation for preventing pollution of the sea, even if the salvage operation does not succeed in saving the ship or the cargoes on board. Under the traditional principle of “no cure no pay”, a salvor would normally be entitled to no reward if the salvage operation does not succeed in saving the ship or its cargo, even if it actually prevents or reduces marine pollution from the incident.

### Summary

In the discharge of the responsibilities and functions entrusted to it by its Constitution and under other international treaties, IMO has made important contributions to the international efforts to protect and preserve the marine environment, particularly from pollution arising from the operation of ships. In addition to providing a forum for the consideration and adoption of technical, legal and administrative regulations and standards for the prevention and control of marine pollution from ships, IMO has also played a valuable role in the implementation of the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea and, it has contributed in various ways to the elucidation and development of international environmental law.

Source: IMO News, Issue 2, 2014



prevention of vessel source pollution. In particular, it has contributed significantly to the articulation and practical implementation of a number of “accepted” or “general” principles and norms of law relating to the protection of the environment. Indeed, in some cases, the principles were first enunciated in IMO while, in other cases, the principles have been given practical application in instruments developed in IMO. Among these the following may be mentioned: The first is the principle that a coastal State is entitled to take measures of intervention to protect itself in cases of serious maritime accidents. This principle was first articulated in express terms in the 1969 Convention Relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, adopted in IMO following the Torrey Canyon accident. As indicated earlier, this principle is now enshrined as a general rule of international law of the sea (Article 221 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea).

The second is the legal principle that a port State is entitled to take measures in respect of a ship in its port or off-shore terminal, either to ascertain compliance with applicable international and national laws rules and regulations or to take enforcement action in case of proven violations. The principle was first utilised in the in the 1969 Civil Liability Convention, well before the concept of “port State jurisdiction” to enforce national and international law against foreign vessels was formally promulgated as a general principle in the Convention on the Law of the Sea.. The principle states in effect that a State has the right (and duty) to apply the requirement of an international treaty to which it is a party to foreign ships in its ports, even if the State of registry of the ship concerned is not a party to the particular treaty. Article VIII of the 1969 Civil Liability Convention provides that “each Contracting State shall ensure that insurance or other security to the extent required under the Convention is in force in respect of any ship, wherever registered, entering or leaving its ports or off-shore terminals in its territory. The same principle is applied in Article 5, paragraph 4, of the 1973/78 MARPOL Convention which imposes on Parties to MARPOL the obligation to apply the requirements of MARPOL to ships of non-Parties

(to MARPOL) “as may be necessary to ensure that no more favourable treatment is given to such ships”. This principle has provided the principal legal basis for various Memoranda on Port State Control now in operation in many areas of the world

As a legal principle, this is now accepted as part of the mainstream of international environmental law, although it was strongly resisted by many governments when it was first mooted. The opposing governments contended that such a provision would be incompatible with the general international law rule that a treaty cannot impose obligations or adversely affect the rights States which had not consented to be bound by the treaty.

Third, IMO pioneered, or advocated, the use of the “tacit acceptance” procedure to effect urgently-needed modifications and improvements in international environmental agreements. The procedure was introduced by IMO because revision and updating of international regulations were seriously constrained by the traditional principle according to which States could not be bound by international commitments except through the explicit expression of their consent to be bound by such commitments. Prior to the introduction of the “tacit acceptance” procedure, amendments to international conventions could not be brought into force in time or at all. The “classical” international law requirement was that an amendment to a treaty had to be ratified or accepted by a stipulated proportion (usually two-thirds) of the States Parties to the relevant convention; and further that an amendment which entered into force could only bind States Parties which had accepted that amendment. This meant that, even if an amendment came into force, it would not be applicable to any parties which had not expressly agreed to be bound by the amendment. Thus, as the number of parties to the treaty increased, so did the number of acceptances required to bring an amendment into force. In effect “it was like trying to climb a mountain that was always growing higher”.

Under the tacit acceptance procedure, the body which adopts an amendment is able to fix a specific time within which parties have the opportunity to notify their acceptance or rejection of the amendment, or to remain silent. If they remain silent they will be

provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea. The following are some of the areas:

### **1. Evaluation of coastal States' laws and regulations**

The Convention on the Law of the Sea provides that States shall establish national laws and regulations for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment from vessels. However, the Convention states that the laws and regulations adopted by States should be compatible with the Convention and other rules of international law, and also that State laws should "at least have the same effect" as of "generally accepted international rules and standards established through the competent international organization". IMO is generally recognized as the "competent international organization" referred to in the Convention, so the effect of these provisions is that, in the relevant cases, the benchmark by reference to which laws and regulations adopted by a State may be evaluated is whether they are compatible with, or have the same effect as, the relevant regulations and standards established from time to time by IMO. Thus, the regulations and standards developed by IMO are useful not only for the practical implementation of provisions of the Convention, but also for evaluating the laws and standards enacted by States to implement particular provisions and rules of the Convention on the Law of the Sea.

According to Article 21, paragraph 2, of the Convention national laws and regulations for the regulation of shipping in their territorial seas shall not apply to the design, construction, manning or equipment of foreign ships "unless (such laws and regulations) are giving effect to generally accepted international rules and standards". The only "generally accepted" rules and standards on "the design, construction, manning or equipment of ships" are those developed and adopted in IMO, as contained in the SOLAS Convention, the International Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972; the 1973/1978 MARPOL Convention, the STCW Convention and in the numerous Codes, Recommendations and Guidelines related to these treaty instruments. Hence any evaluation of coastal State laws and regulations for this purpose must be

by reference to the work of IMO.

### **2. The establishment of traffic separations schemes**

Pursuant to Articles 22, 41 and 47 of the Convention, States which designate sea lanes or prescribe traffic separation schemes in territorial seas, archipelagic waters or in straits used for international navigation shall take into account, inter alia, the recommendations of IMO ("the competent international organization").

### **3. Documents to be carried by nuclear powered ships and ships carrying nuclear or other inherently dangerous substances**

Article 23 of the Convention provides that foreign nuclear powered ships and ships carrying nuclear or other inherently dangerous substances, when exercising the right of innocent passage through the territorial sea, must carry documents and observe special precautionary measures established for such ships in international agreements. Many of the internationally accepted regulations and standards for the maritime carriage of noxious and dangerous substances are contained in the International Dangerous Goods Code (IMDG Code). The provisions of the IMDG Code on the carriage of nuclear substances have been developed largely in IMO but with the cooperation of other United Nations bodies, including the International Atomic Energy Agency (IAEA).

### **4. Establishment of international rules and regulations**

Pursuant to Article 210 of the Convention (on prevention of pollution by dumping) and Article 221 (on prevention of pollution from vessels), international rules and regulations for the prevention of pollution shall be established through "the competent international organization" (i.e. IMO). The articles also provide that national laws adopted for the same purpose should at least "have the same effect" as the international rules and standards established through IMO ("the competent international organization").

### **IMO's contribution to the progressive development of the law**

IMO has also made important contributions to the "progressive development" of international environmental law, especially the law for the



# IMO and the protection of the marine environment – part two

Thomas A. Mensah

Every year the winner of IMO's prestigious International Maritime Prize is invited to submit a paper on a subject of his or her choice for publication in IMO News. Here, 2013 winner Thomas A. Mensah, former President of the International Tribunal for the Law of the Sea and Assistant Secretary-General of IMO, shares his views on IMO's work to protect the marine environment. Part 1 of this article appeared in IMO News Issue no.1 2014. The views expressed are those of the author and do not represent IMO position or policy

**IMO and the implementation of the Convention on the Law of the Sea**

IMO also contributes significantly to the implementation of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea, and thus to the development of general environmental law, at both the national and international levels. In many cases the results of the work of IMO are considered as necessary for the practical implementation of some

10

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 7, Issue 21, Summer 2014



**What can we learn?**

To ensure that seafarers can work in a safe environment, it is imperative that companies conduct a hazard identification and risk assessment and that proper control measures are put into place.

Work instructions and standards operating procedures, which reflect the risk assessments and control measures, should be developed and that seafarers are properly familiarized with their use.

Before commencing the task, it is important to make sure that safety issues are communicated among the officers and crew.

Emergency stops should be placed so that they are immediately in reach of the seafarer at his working location.

**Who may benefit?**

Seafarers, cargo owners, ship-owners and operators.

**9 CONTACT****Serious casualty: Contact with a quay along a river****What happened?**

A containership of about 18,000 gross tonnage left a berth on a river with a tug and was heading towards the south side of the river. As the ship's bow entered the main flood tidal stream, the bow unexpectedly paid off to starboard after the pilot ordered the helm to port. The pilot then ordered the helm to hard-a-port but the bow continued to pay off to starboard. The master and the pilot agreed to abort the manoeuvre and set the engine to full astern. The pilot also ordered the tug to return immediately to assist the ship, but the ship made contact with a quay on the opposite side of the river. The quay sustained superficial damage but the ship suffered significant damage to her bow with her forepeak tank punctured. There was no pollution and no one was hurt.

**Why did it happen?**

The flood tide acting on the port bow, coupled with the wind and the outward flow of water creating a counter-flow off the berth acting on the starboard quarter, was sufficient to overcome

the turning effect of the applied port helm.

The margin for error in achieving the intended manoeuvre was small and the pilot had unintentionally not applied port helm until after the ship's bow had entered the flood tidal stream. The engine was set to full astern, but the ship's stopping distance exceeded the available space ahead.

It was the pilot's usual practice to release the tug after clearing the berth and establishing steerage. In his experience, he did not feel the need to retain the tug for a ship of this size.

The port authority relies on the judgment of the pilot to determine to what extent tug assistance is required.

The pilot had conducted the same manoeuvre, under similar tidal conditions, on a number of occasions without incident. The information exchanged between the master and the pilot was limited to the condition and readiness of the ship. Both the master and the pilot considered the departure to be a routine operation which did not require any further discussion or elaboration. Similar accidents had happened before, but the port authority had no means for ensuring that the identified lessons had been effectively promulgated to its pilots.

**What can we learn?**

It is essential that the masters and the pilots should exchange information regarding hazards they may encounter and its control measures to be taken before commencing the navigation.

Hazard identification and risk assessment regarding the effect of tidal stream on ships manoeuvre should be carried out appropriately.

Procedures for ships to use a tug when a strong tidal flow is anticipated should be established.

An effective way to disseminate lessons learnt to the pilots should be developed.

Communication among the pilots and the bridge team should be encouraged for the pilots to be able to draw the best decision-making.

**Who may benefit?**

Seafarers, pilots, and port authorities.

Source: IMO website



---

day's standing order/work permit that no one was allowed to work outside the accommodation without permission from the master or chief mate was still in force.

At a watch change, the bosun told both the relieving rating and the relieved rating to follow him onto the foredeck in order to secure the pilot transfer ladders. The relieving rating, unaware of the chief mate's order because there had been no handover by the relieved rating, followed the bosun outside of the accommodations. Although aware of the standing order/work permit, the relieved rating did not dare challenge the bosun's order.

After securing the starboard side ladder they crossed over to the port side, the windward side, to secure the port side ladder. While the two ratings were working on it, the bosun was walking toward the accommodation on the port side, when he was washed overboard.

Immediately after the accident, rescue efforts by the ship, passing ships and the Rescue Coordinating Centre were initiated, but the bosun was not found.

#### **Why did it happen?**

The bosun did not follow the chief mate's instructions that prohibited working outside the accommodation. The bosun did not consult with the master or the chief mate about a work permit prior to the work on foredeck.

The relieved rating did not hand over the chief mate's instructions to the relieving rating, who had no concerns about working on the foredeck, resulting in acceptance of the bosun's work order.

The bosun went to the foredeck due to concerns about whether the pilot transfer ladders had been properly secured.

#### **What can we learn?**

The chief mate's instructions to crew on daily work under the conditions of heavy weather should be followed, and standing orders/work permits should be signed by the master or the chief mate before commencing the work.

The crew should be encouraged to discuss the decisions made by their superiors when having

doubts or concerns about safety.

Safety notices should be posted on the accommodation doors leading to outside alleyways when work on deck is prohibited

When heavy weather is anticipated, the pilot transfer ladders and other movable objects on deck should be secured prior to the departure.

#### **Who may benefit?**

Seafarers, ship-owners and operators.

## **8 FATALITY**

### **Very serious casualty: Worker trapped in unloading equipment**

#### **What happened?**

A 20,000 gross tonnage bulk carrier was berthed alongside and discharging cargo. Around midnight a wiper was stationed in the ship's conveyor belt tunnel to monitor the conveyor. He was equipped with a walkie-talkie to communicate.

On a routine round of the cargo system, the chief mate found the wiper trapped between the running conveyor belt and roller. The chief mate immediately activated the emergency stop button for the conveyor belt, sounded the alarm and called for assistance. The wiper had already died from his injuries.

#### **Why did it happen?**

Although safety meetings were conducted monthly, the chief mate and watchkeeping mates did not confer with the wiper about the risks he would encounter before commencing the task in the tunnel. Furthermore, there was no specified loading and unloading instructions on the conveyor belt tunnels. The wiper neither might have become aware of the hazard nor have known how to react when he spotted the irregularities in the tunnel.

Since no risk assessment of workplace was conducted after the installation of guard rails by the company, measures taken were inadequate to prevent the wiper from getting trapped in the running conveyor belt and to alleviate the damages caused by it. As the result, the wiper was trapped and could not stop the operation of the conveyor belt.

Regulations for Preventing Collisions at Sea on both ships: no early and clear alteration by both ships; and, there was a failure to assess the risk of collision.

An inappropriate alteration of course by the chemical carrier when it was too close to another ship.

Both ships were still at full ahead at the time of the collision.

The chemical ship pulled out of the holed cargo ship allowing flooding.

There were indications of fatigue on the part of both OOWs, who were near the end of their 6-hour watches.

#### **What can we learn?**

The importance of:

- keeping a good lookout, maintaining vigilance and complying with Collision Regulations;
- ensuring OOWs are well rested and alert;
- taking remedial action once a collision is unavoidable (stopping the engine, going astern); and
- not pulling out of a ship once a collision has occurred.

#### **Who may benefit?**

Seafarers.

## **6 FATALITY**

### **Very serious casualty: Crew member loss of life as a result of an infectious disease**

#### **What happened?**

After leaving port, a crew member reported that he had a headache and chills to the Chief Officer. Believing that the crew member had a cold, the Chief Officer provided cold medication although the master was the designated medical care officer. The next day the crew member was given pain relievers from muscle aches. The crew member continued to work as usual for the next 3 days until, while working on deck during the morning, he was sent to his cabin to rest. The crew member's temperature reached 42°C and the Chief Officer called the International Radio Medical Centre. Malaria tests were conducted and were positive for the malignant malaria type Plasmodium Falciparum. The crew

member was given Malarone tablets, but he was vomiting repeatedly. The ship altered its course and increased its speed in order to reach a position where evacuation by helicopter would be possible.

Throughout the day the ship provided observations on the crew member's condition and received instructions from the Radio Medical Centre. Early in that evening, however, the crew member died.

#### **Why did it happen?**

The crew member was most probably infected with the virus during the port stay.

Medicine on board was not managed properly by qualified crew. The procedures used on board the ship did not ensure that only the designated medical care officer handed out medicine to the crew members.

Due to the port being situated in a "No or low risk of malaria area", the shipowner and shipboard management considered it unnecessary to prepare such a risk assessment, and no risk assessment was made considering local conditions.

#### **What can we learn?**

The importance of ensuring that all crew members are made aware of what diseases may be present at port, how to minimize contracting the diseases and their symptoms.

The importance of notifying the designated medical care officer of any symptoms exhibiting by crew members as early as possible.

Malaria medicine to be administered intravenously exists (which is available at hospitals) and could possibly have ensured that the medicine given was effective and not rejected.

#### **Who may benefit?**

Seafarers, ship-owners and operators.

## **7 FATALITY**

### **Very serious casualty: Man overboard while securing pilot transfer ladders**

#### **What happened?**

While a 12,000 gross tonnage containership was at sea, the chief mate told the bosun and ratings that because of heavy weather, the previous



help save the ship.

It is important for all ships to have contingency plans for dealing with the flooding of various compartments and to drill the crew against these plans.

All engineer officers should be able to take initial remedial action against flooding in the engine-room by opening the appropriate valves and starting pumps immediately.

The importance of securing watertight doors in emergency situation should be made clear to all personnel on board.

Lifeboat engines require prolonged running on test and not just a weekly run of a few minutes.

This is necessary in order to uncover problems such as debris in the fuel tanks and lines.

#### **Who may benefit?**

Seafarers.

## **5 COLLISION**

### **Very serious casualty: Collision between chemical tanker and cargo ship**

#### **What happened?**

A northbound (course 322°) 11,100 gross tonnage chemical ship collided with a southbound (course 162°) 2,250 gross ton general cargo ship off the coast in good visibility. Initially the two ships were going to pass clear of each other with the chemical carrier passing ahead of the cargo ship, but when the ships were 0.8 miles apart, the chemical carrier made a late and bold alteration of course to starboard and towards the cargo ship.

The cargo ship, loaded with scrap iron, then altered her course to port, away from the chemical carrier, but this was insufficient to avoid collision.

The chemical carrier struck the cargo ship almost amidships, holing her. The chemical carrier applied full astern and pulled away from the cargo ship.

The cargo ship, with both holds holed, sank within a very few minutes. Five members of the 10-man crew of the cargo ship perished.

#### **Why did it happen?**

There was a failure to comply with International

discovered in the main engine air supply. The ship was stopped to allow the faulty regulator to be changed for a spare.

While the repair was taking place the two running diesel generators stopped. Attempts to restart them led to all the starting air being used up. An attempt was made to start one of the generators using oxygen from a welding set bottle connected to one of the engine cylinders. There was an explosion and the Chief Engineer and an Oiler received serious injuries.

#### **Why did it happen?**

The reason the engines stopped running was not diagnosed and rectified before trying to re-start them. In consequence, starting air was wasted. The energy released by the ignition of the injected fuel in an oxygen-rich atmosphere was much greater than the engine was designed for. Personnel present during the preparation to use oxygen to start the engine were aware of the dangers but did not challenge the decision to use oxygen.

#### **What can we learn?**

Never attempt to use pressurized oxygen to start a combustion engine.

Diagnose the root cause of a machinery failure before attempting to restart the unit.

Cultivate a culture within the Company—ashore and afloat—which encourages justifiable challenges to unsafe decisions of superior ranks.

#### **Who may benefit?**

Seafarers.

## **4 FLOODING AND SINKING**

Very serious casualty: Flooding and sinking of general cargo/containership

#### **What happened?**

During the early hours of the morning while a small containership was sailing, the engine-room bilge alarm sounded. The engine room was manned and the duty engineer noted a rising level of water below the bottom plates. The Master and Chief Engineer were called. By the time they both arrived in the engine-room, water had begun to cover the bottom plates.

No pumps were started in order to pump out the

water. No other actions were taken to reduce the flooding or the water level. The source of the flooding was not established

The engine-room was abandoned half an hour after the ingress was discovered, however no efforts were made to ensure that watertight doors leading to the port and starboard passageways connected to the engine-room were fully and effectively closed and battened down.

The Master ordered that the ship be abandoned around 45 minutes after discovery of the flooding. The freefall lifeboat was launched another 35 minutes later with all crew on board (at 0320hrs). Problems were encountered with the engine of the lifeboat, which failed after 5 minutes due to a clogged fuel filter. The crew were all seasick in the lifeboat.

The Master re-boarded the ship from the lifeboat around 0830hrs and communicated with head office. By this time, the main deck was awash in front of the accommodation, but the emergency generator was still running.

The entire crew was rescued shortly before noon by another ship. Although still afloat at 1700hrs, the ship eventually sank.

#### **Why did it happen?**

The engineer on duty took no immediate action to reduce the effect of the flooding, e.g. opening the emergency bilge suction and starting the ballast pump. (It has been calculated that the rate of water ingress was approximately the same as the capacity of the ballast pump.)

On arrival in the engine-room, neither the Master nor Chief Engineer ordered any action to reduce the flooding.

The watertight doors leading from the engine-room to the port and starboard passageways were not adequately secured. The ship had sufficient stability to remain afloat if these watertight doors had been secured.

#### **What can we learn?**

In this case the decision to abandon ship proved to be premature. Although safety of life must be the highest priority, abandoning ship should be the last resort as it brings its own dangers and removes from the scene the people necessary to



smoke inhalation.

#### **Why did it happen?**

The crew were unable to start the vehicle deck drencher system. The inability to start the drencher system pump remotely from either the bridge or the engine control room was most likely because a selector switch, which was located adjacent to the drencher pump and controlled the discharge valve on the drencher pump, was left in the “manual” position.

According to the voyage data recorder a self-closing fire door protecting a stair well from the vehicle deck remained open during the fire, allowing smoke and flames to reach accommodation and public spaces. The fire door was fitted with a self-closing mechanism, but it was not possible to determine whether this mechanism was functioning correctly at the time of the fire.

When the accommodation sprinkler system activated, a pipe connection parted, resulting in an uncontrolled flow of water into the engine room. The engineer-on-watch, concerned about the possibility of water damage to machinery and/or flooding of machinery compartments moved rapidly to the sprinkler room, located some distance from the main machinery room, to stop the sprinkler pump. In so doing he was unable to address other pressing issues such as the failure of the vehicle deck drencher system to operate. For reasons unknown no attempt was made to open the cross-over valve which would have enabled the ship’s fire pumps to supply the drencher system. This valve was located in the sprinkler room.

#### **What can we learn?**

Possibly because of his pre-occupation with dealing rapidly with both the drencher and sprinkler system problems, the engineer-on-watch did not inform the command centre about the leakage from the sprinkler system so an opportunity was lost for him to gain assistance to deal with both issues efficiently. This emphasizes the need to maintain good communication at all times.

The specific operation of drencher systems

varies between installations. It is essential that crew members responsible for the deployment of the systems are made familiar with all methods of their operation, including necessary valve settings and sequence of actions. This can be assisted by:

- the provision of clear and simple schematic diagrams located at all operating positions, being mindful that operators may not all share a common native language;
- the clear marking of valves and switches – perhaps assisted by standard colour schemes;
- induction training for new crew members; and
- regular and realistic drills.

The limitations of drencher systems need to be recognized. The importance of early deployment if there is to be any chance of containing a fire needs to be stressed.

With regard to the failed coupling in the sprinkler system and the open fire door, while the reasons for these failures are not known, they emphasize the need to report any equipment malfunctions immediately, in order to allow for maintenance and repair work to be carried out.

When fire spreads rapidly through public and accommodation spaces good communication between the crew and the passengers is essential.

This can be assisted by:

- crew members wearing high visibility safety vests to make them readily recognizable as a point of contact to passengers; and
- broadcasting emergency announcements in multiple languages to ensure that as many passengers as possible understand the information.

Who may benefit?

Seafarers, passenger ship, ro-ro ferry operators and managers, and Administrations.

### **3 FIRE**

#### **Very serious casualty: Explosion in machinery space**

##### **What happened?**

A 2,500 gross tonnage ship was propelled by a 1470kw diesel engine. A few hours after the ship set sail, an air leak from a faulty air regulator was



onto the hatch coaming, walked along the top of it and grabbed hold of and pulled on the bucket trying to release the shackle from the davit head, but it did not come free. Then he pulled on the bucket again and, as he did so, the davit moved. As the davit moved, the bosun lost his balance and fell into the hold. He died of the injuries he sustained.

#### **Why did it happen?**

A working at height permit was not issued before the bosun climbed onto the hatch coaming and the risk controls that such a permit required were

not implemented.

On board safety culture had not been fully and effectively developed as reflected by crew who did not take the opportunity to improve the future safety by engineering a solution to a known problem (jamming of cargo runner of portable davit); and the bosun who disregarded the SMS requirements relating to working at height and climbed onto the hatch coaming of the open cargo hold.

#### **What can we learn?**

Take note of small problems and work out safe solutions. In this case, the cargo runner of portable davit became jammed in the head of the davit when the bucket was being hoisted too high. The situation could have been improved or avoided if a mark had been put on the cargo runner to indicate to the winch operator when to stop hoisting, or if a preventer had been fitted to the cargo runner to prevent it from jamming in the head of the davit. Crews should never work at height without the proper safety procedures being implemented.

Who may benefit?

Seafarers.

## **2 FIRE**

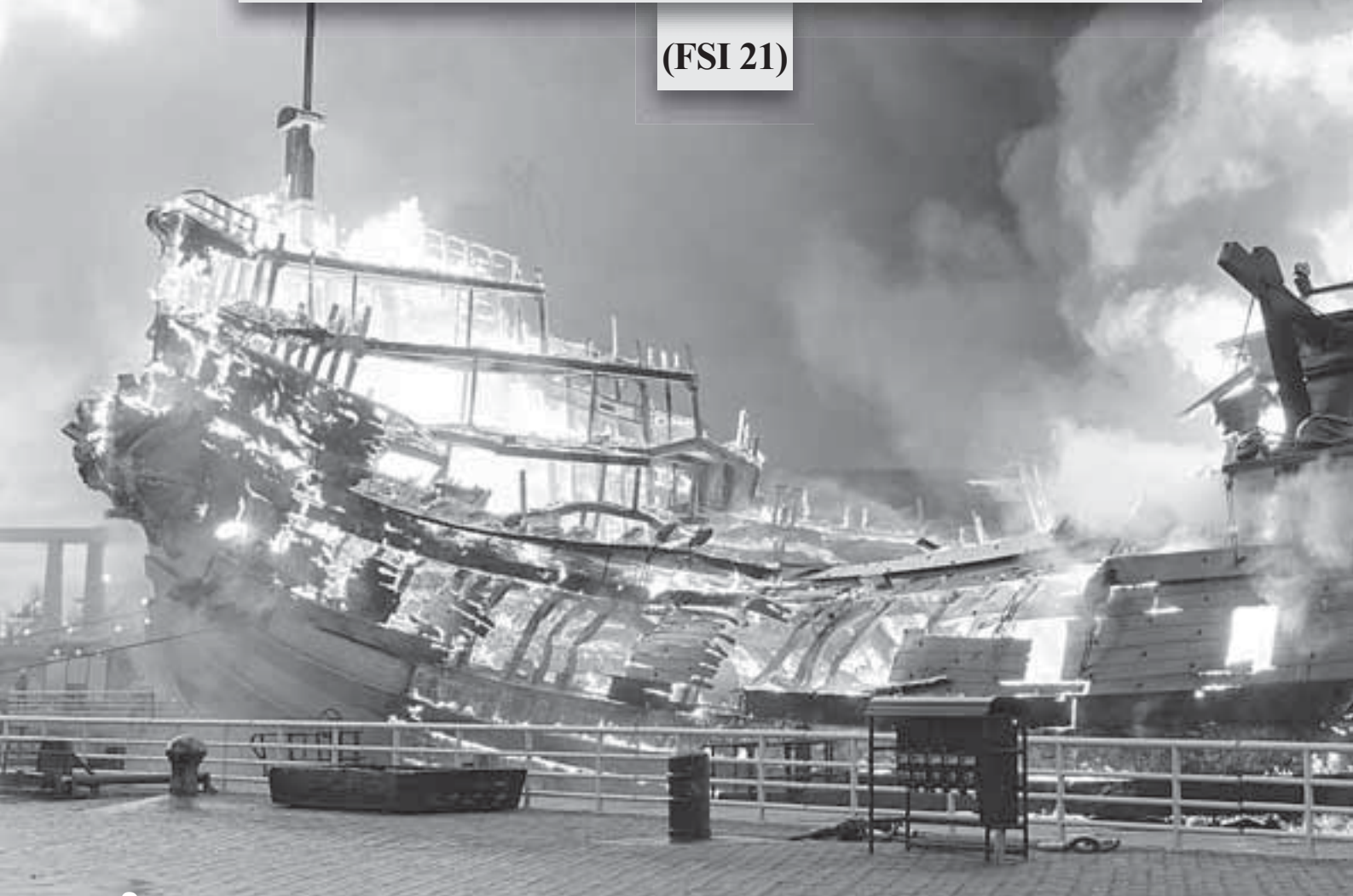
### **Very serious casualty: Ro-ro passenger ship fire**

#### **What happened?**

A 20,000 gross tonnage ro-ro passenger ferry, with 203 passengers, 32 crew members and a full load of cargo units on board, was on a voyage which normally takes about 20 hours. About two hours after departure and just a few minutes before midnight fire broke out in one of the cargo units in the garage deck. The manually-operated drencher system was activated from the bridge but did not deliver any water. An attempt was then made to start the drencher system from the engine control room but this was also unsuccessful. The fire spread rapidly. Fire-fighting was difficult due to the thick smoke and eleven minutes after the first alarm the Master ordered the evacuation of the ship. While all passengers and crew were safely evacuated 23 people were injured, mostly from

# Lessons Learned for Presentation to Seafarers

(FSI 21)



2

UPdate

Marine Quarterly Magazine  
Volume 7, Issue 21, Summer 2014

## 1 FATALITY

**Very serious casualty: Fatal fall into cargo hold**

### What happened?

During cleaning of cargo holds by ship's crew while the ship was underway at sea, the residual cargo of iron ore was removed from the bilge wells and placed in a pile in each hold before being lifted up by means of buckets and a portable davit to the deck for disposal. The quartermaster and the oiler climbed down to the bottom of a hold to fill the bucket. The cadet operated the winch

and the bosun worked the davit and directed the cadet. The bosun connected an empty bucket to the cargo runner and signaled the cadet to hoist it. Once the cadet had hoisted the bucket clear of the hatch coaming, he stopped hoisting but the winch ran on a little. The bosun swung the davit over the hatch coaming and then told the cadet to lower the bucket. But it did not move and the cargo runner went slack because the bulldog grips attaching a shackle to the wire were jammed at the head of the davit in between the sheave and the davit head. The bosun climbed

**IN THE NAME OF GOD**

# UPdate

**Marine Quarterly Magazine**

**Volume 7 | Issue 21 | Summer 2014**



**Legal Representative:** Malek-Reza Malekpour Ghorbani

**Chief Editor:** Saeid Kazemi

**Executive Affairs:** Jaleh Sedaghati Monawar

**Financial Affairs:** Mohammad-Hossein Zoghi

**Address:** No. 31, 5<sup>th</sup> Street, North Kargar Avenue, Tehran, Iran

**Postal Code:** 14396-34561

**Tel:** 0098 21 84397005

**Fax:** 0098 21 88025558

**E-mail:** [update@asiaclass.org](mailto:update@asiaclass.org)

<b>Lessons Learned for Presentation to Seafarers .....</b>	<b>2</b>
<b>IMO and the protection of the marine environment – part two.....</b>	<b>10</b>
<b>Maritime Safety Committee (MSC), 93rd session, 14 to 23 May 2014 .....</b>	<b>14</b>
<b>Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments (III),1st session .....</b>	<b>18</b>
<b>News .....</b>	<b>20</b>

