

یادگار

۲۲

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی

سال هفتم / پاییز ۱۳۹۳ ۴۰۰۰ تومان



ISM Code

• دوره آموزشی ۱ روزه آشنایی با سیستم مدیریت ایمنی

این دوره مشتمل بر آشنایی کلی با آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی (ISM Code)، تاریخچه، اهداف و درک سیستم مدیریت ایمنی، قوانین و مقررات اجباری و کنوانسیون‌های دریایی، قوانین و استانداردهای مربوط به صنعت دریایی می‌باشد.

• دوره آموزشی ۳ روزه آشنایی، اجراء و ممیزی داخلی مبتنی بر سیستم مدیریت ایمنی

در این دوره علاوه بر آشنایی کلی با آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی (ISM Code)، تاریخچه، اهداف و درک سیستم مدیریت ایمنی، قوانین و مقررات اجباری و کنوانسیون‌های دریایی و قوانین و استانداردهای مربوط به صنعت دریایی، به نحوه پیاده‌سازی سیستم مدیریت ایمنی به طور جامع پرداخته خواهد شد. همچنین شرکت‌کنندگان به طور کامل با فنون ممیزی، توانایی ایجاد ارتباط مؤثر با پرسنل شناورها و مدیران رده بالای شرکت، طرق سؤال نمودن و ارائه گزارش آشنا خواهند شد. در پایان دوره به شرکت‌کنندگان گواهینامه معتبر از سوی این مؤسسه اعطاء خواهد شد.

کارگاه آموزشی ۲ روزه مقابله‌نامه کار دریایی

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

• گروه‌های هدف

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

• اهداف مورد نظر دوره آموزشی

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

دوره آموزشی ۲ روزه آشنایی با اصول باربندی (Rigging)

این دوره با نگرش بر آخرین بازنگری اصول بین‌المللی باربندی سال ۱۳۹۱ برگزار شده و در برگیرنده موارد زیر می‌باشد:

• افرادی که با جرثقیل‌ها کار می‌کنند

• آشنایی با تجهیزات باربندی

• استانداردهای باربندی

• بازرسی فنی تجهیزات باربندی

• حوادث مرتبط با باربندی

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

دوره آموزشی ۳ روزه آشنایی با بازرسی فنی جرثقیل‌ها

این دوره آموزشی مشتمل بر موارد زیر می‌باشد:

• رویه بازرسی فنی جرثقیل‌ها

• انواع جرثقیل‌های سقفی

• بازرسی‌های مربوط به جرثقیل‌ها

• فهرست مندرجات تست‌های مکانیکی و الکتریکی

• ایمنی کار با جرثقیل‌های سقفی و دروازه‌ای

• معرفی استانداردهای مرتبط با بازرسی و ایمنی جرثقیل‌ها

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

بیت‌المغرب

به‌هنگام

پاییز ۱۳۹۳

شماره ۲۲

سال هفتم

فصلنامه علمی-تخصصی دریایی

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: ملک‌رضا ملک‌پور قربانی
سر دبیر: سعید کاظمی
امور اجرایی: ژاله صداقتی منور
امور مالی: محمدحسین ذوقی

آتلیه طراحی: مهناز شاه‌علیزاده

نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم، پلاک ۳۱

کد پستی: ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱

تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵

نمابر: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸

پست الکترونیکی: update@asiaclass.org

شمارگان: ۱۰۰۰

توزیع بین‌المللی و داخل کشور
عضو بانک اطلاعات نشریات کشور (www.magiran.com)

چاپ و صحافی: فرانگر فجر، ۷۷۳۳۹۳۳۹



- فصلنامه «به‌هنگام» آماده دریافت و چاپ مقالات و دیدگاه‌های صاحب‌نظران و کارشناسان است.
- «به‌هنگام» در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
- دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر فصلنامه «به‌هنگام» نیست.

مطالب آغازین



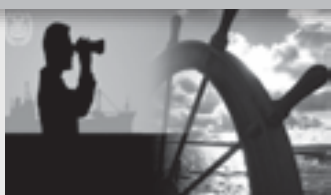
- یادداشت مدیرمسئول ۴
سخن سردبیر ۵

بازرسی و رده‌بندی



- مؤسسه آسیا در جمع مؤسسات مورد تأیید Paris MOU ۷
۱۰ مؤسسه رده‌بندی برتر به انتخاب لویدز لیست ۱۲

مقالات



- بررسی وضعیت ساخت و تعمیر کشتی در ایران ۱۴
فرایند ساخت در کارخانه‌های کشتی‌سازی نظامی ۲۶
۱۰ دلیل برای تشکر از دریانوردان ۳۶

قوانین و مقررات



- تعیین میزان جریمه آلوده کردن آب دریا ۴۱
ارتقای اجرای کنوانسیون کانتینرهای ایمن ۴۲

بیمه و حقوقی



- پوشش بیمه‌ای اضافی مجاز ۴۴
معرفی کلوپ پی.اند.آی کیش ۴۹
وضعیت حقوقی جزایر طبیعی در دریای سرزمینی ۵۰

اقتصادی



- رشد ۲/۲ درصدی در انتظار اقتصاد ایران ۵۷
راهکارهای بهبود رتبه کسب و کار ایران ۵۸
متوسط رو به بالا ۶۰
مثبت‌ترین و منفی‌ترین تراز تجاری ایران ۶۱
افزایش ۶۴ درصدی سرمایه IRISL ۶۲

حمل و نقل



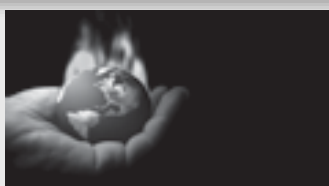
- مقررات UNCTAD/ICC برای اسناد حمل ترکیبی کالا ۶۳

خواندنی‌ها



خواندنی‌ها ۶۶

دانستنی‌ها



دانستنی‌ها ۶۹

مدیریت



با مذاکره‌کننده دروغگو چه کنیم؟ ۷۴
سه استراتژی رقابت که ردخور ندارد! ۷۵

گوناگون



این جملات را به رئیس نگوئید ۷۷
احساس شادی در محل کار ۷۸

معرفی کتاب



مجموعه مقررات ملی برای پیاده‌سازی کنوانسیون سولاس ... ۸۰

فرهنگ لغت



واژگان مصوب حمل و نقل دریایی ۸۱

اخبار



۸۲ ساخت اولین شناور فایبرگلاس تحقیقاتی صیادی خاورمیانه در ایران.....
۸۲ اولین کشتی برفی حمل مسافر و خودرو ساخته شد
۸۳ به اباندازی یک فروند شناور فلزی با نظارت بندر خرمشهر.....
۸۳ بندر باکو تغییر کاربری می‌دهد
۸۳ سفر نمایندگان مؤسسه رده‌بندی RINA به ایران
۸۴ ایران، ببر خفته صنعت LNG.....
۸۴ موضع صریح سازمان بنادر در برابر مؤسسات رده‌بندی خارجی.....
۸۵ برگزاری دوره آموزشی.....

کشته‌هایی که در ایران تعمیر نمی‌شوند

بررسی وضعیت بازار تعمیر کشتی در ایران نشان می‌دهد که ظرفیت بالقوه کارخانجات ساخت و تعمیر کشتی در ایران برای تعمیر شناور، مجموعاً ۵۷۸ فروند در سال است. مبنای محاسبه این ظرفیت تعمیراتی، براساس تعداد پارکینگ‌های فعال، میزان تجهیزات موجود در این تأسیسات و متوسط دوره تعمیرات برای هر شناور در هر پارکینگ ۳۰ روز بوده است. طبق آمار سازمان بنادر و دریانوردی، حدود ۱۷۰۰ فروند شناور فلزی با پرچم ایران در منطقه فعالیت می‌کنند که ۱۵۰۵ فروند از آنها اندازه متوسط و ظرفیت ناخالص کمتر از پنج هزار تن دارند و با توجه به اینکه شناورهای فلزی ملزم به تعمیرات زیرآبی در هر دوره ۳۶ ماهه هستند، بنابراین پتانسیل جذب شناورهای فلزی

ایرانی برای تعمیرات زیرآبی، سالانه حدود ۶۰۰ فروند است. براساس آمارها، در سال ۱۳۹۱ تنها ۲۳۲ فروند کشتی ایرانی با اندازه فوق‌الذکر در کارخانجات ایرانی ساخته و تعمیر شده است؛ به عبارت دیگر در ۶۱ درصد مواقع مالکان کشتی‌های ایرانی از تأسیسات کشورهای منطقه خلیج فارس برای انجام تعمیرات زیرآبی شناورهای خود بهره گرفته‌اند. براین اساس، از پتانسیل سه هزار میلیارد ریال درآمد سالانه حاصل از تعمیر کشتی در ایران، فقط هزار میلیارد ریال آن تحصیل و حدود ۱۲۰۰ فرصت شغلی به طور مستقیم و ۲۵۰۰ فرصت شغلی به طور غیرمستقیم از بازار ایران حذف و به بازار کشورهای حاشیه جنوب خلیج فارس واگذار شده است.

◀ در سال ۱۳۹۱ تنها

۲۳۲ فروند کشتی ایرانی در کارخانجات ایرانی ساخته و تعمیر شده است؛ به عبارت دیگر در ۶۱ درصد مواقع، مالکان کشتی‌های ایرانی از تأسیسات کشورهای منطقه خلیج فارس برای انجام تعمیرات زیرآبی شناورهای خود بهره گرفته‌اند

وضعیت ساخت و تعمیر کشتی

سکاندار یا سکان

توسط استراتژیست‌های جنگ که برگرفته از این نبرد است، آن است که: «نمی‌توان جنگ لنینگراد را از برلن مدیریت کرد». حکایت صنعت ساخت و تعمیر در صنایع دریایی ایران نیز بی‌شباهت به این نبرد نیست؛ مدیران پایتخت‌نشین و دریاگریز و بدون تجربه کار در تأسیسات کشتی‌سازی در حال نسخه نوشتن برای آنچه در خط مقدم صنعت ساخت و تعمیر می‌گذرد، هستند. حسین عبده تبریزی از اساتید اقتصاد در سال ۹۱، اوضاع اقتصاد ایران را به محله چینی‌ها در رم پایتخت ایتالیا تشبیه کرد. مشهور است در محله چینی‌ها در رم، هیچ چینی نمی‌میرد. در این محله، جنازه هر چینی مرده را به سرعت گم و گور می‌کنند تا به گذرنامه و مدرک شناسایی‌اش را به

شهر باقی ماند، زیرا مردم به اندازه‌ای ضعیف بودند که حتی توان دفن مردگان را نداشتند. در آن زمان، هیتلر با توجه به مقاومت مردم لنینگراد، که شبانه‌روز به احداث دیوارهای دفاعی جدید در اطراف شهر مشغول بودند، دستور گلوله‌باران شدید را هم بارها صادر کرد که باعث کشتار هزاران نفر شد؛ ولی در روحیه مقاومت آنها خللی وارد نکرد. سرانجام در ۲۷ ژانویه ۱۹۴۴ نیروهای آلمانی تحت فشار ارتش سرخ از محاصره لنینگراد دست برداشتند و کار عقب‌نشینی را آغاز کردند که تا برلن ادامه یافت. تضعیف و تحلیل قوای ارتش نازی در اثر این واقعه، یکی از دلایل شکست متحدین در جنگ جهانی دوم شد. یکی از درس‌های ذکر شده

۲۷ ژانویه سال ۱۹۴۴ پس از ۳۰ ماه و تحمل نزدیک به یک میلیون تن تلفات، محاصره شهر لنینگراد (سن پترزبورگ) شکسته شد. نیروهای آلمان از دهم ژوئیه ۱۹۴۱ محاصره لنینگراد را با هدف تضعیف روحیه روس‌ها آغاز کرده بودند. حمله به لنینگراد با ۳۸ لشکر آلمانی از طریق منطقه بالتیک آغاز شده بود و در این حمله نیروهای فنلاندی هم به آلمانی‌ها کمک می‌کردند. ۸۳ روز طول کشید تا نیروهای آلمانی از حومه شهر بگذرند و آن را از همه‌سو محاصره کنند. به گفته مورخان، این محاصره طولانی‌مدت، موجب مرگ بیش از یک میلیون نفر شد. بیشتر این افراد بر اثر گرسنگی جان باختند و اجساد قربانیان روزها در سطح خیابان‌های



◀ هم‌اکنون در فضای
رسانه‌ای، بحث لزوم سفارش
ساخت کشتی و سکوها
دریایی به کارخانجات
داخلی و یا ضرورت مراجعه
خریداران به بازارهای
بین‌المللی با توجه به مزایای
رقابتی سازندگان خارجی
مطرح است اما آنچه در
این غوغای رسانه‌ای مغفول
مانده، نبود یک نگاه کلان در
صنعت دریایی است

را می‌توان مکمل یکدیگر دانست. اما نظام حاکم در صنعت دریایی به کدامیک از این مکاتب تأسیی جسته است؟ برای آگاهی از عدم توانمندی صنعت دریایی ایران در حفظ پرسنل مجرب خود، می‌توانید نام مدیران پروژه‌های موفق صنعت دریایی و مهندسان خبره آموزش‌دیده در این پروژه‌ها را در فضای مجازی جستجو کنید.

saeid.kazemi@hotmail.co.uk

لزوم سفارش ساخت کشتی و سکوها دریایی به کارخانجات داخلی و یا ضرورت مراجعه خریداران به بازارهای بین‌المللی صنایع دریایی با توجه به مزایای رقابتی سازندگان خارجی مطرح است که در هر دو سو، موافقان و مخالفان به بیان دیدگاه‌های خود می‌پردازند. اما آنچه در این غوغای رسانه‌ای مغفول مانده، نبود یک نگاه کلان در صنعت دریایی است که به عدم به کارگیری مدیران مجرب در این حوزه و یا عدم ثبات در مدیریت‌های موفق برمی‌گردد. موضوعی که منجر به رها شدن طرح‌های مختلف شده است. دو نوع مکتب فکری در مورد بهترین راه اجرای یک طرح وجود دارد. یکی از این دو نوع مکتب فکری بر افراد تأکید دارد. بر اساس این تفکر، اگر افراد را به درستی انتخاب کنید کارها به درستی انجام می‌شوند. این افراد را می‌توان از ابتدا استخدام کرد یا آنکه با آموزش‌های درون‌سازمانی این فرصت را ایجاد کرد. دیگر مکتب فکری، بیشتر به فرآیند، تأکید دارد تا افراد درگیر در اجراء. این دو مکتب

چین بفرستند و با آن مدارک، چینی دیگری وارد ایتالیا شود. این استاد اقتصاد چنین نوشته است: «احوال اقتصاد ایران نیز گویی بر همین منوال است. هر بلایی بر سرش می‌آورند، انگار آب از آب تکان نخورده!» تجربه ساخت شناورها و سکوها فراساحلی متنوع نظیر نفتکش افراماکس و کشتی کانتینربر و یا سکوی نیمه‌غوطه‌ور و سکوی جک‌آپ در کارخانجات کشتی سازی ایران و یا تجارب موفق تعمیرات شناورهای اقیانوس‌پیما حکایت از توان مهندسان ایرانی دارد. اما آنچه در این میان تردیدها و ابهامات مشتریان را در خصوص سفارش به صنایع داخلی تشدید کرده است، نبود مدیریت صحیح و علمی پروژه‌های صنعت دریا به منظور تحویل به موقع محصول باکیفیت و با قیمت مناسب است که اگر کمبود حمایت‌های مالی بانک‌ها و مؤسسات مالی - اعتباری به صورت اعطای وام به خریداران را نیز به آنها اضافه کنیم، فضای حاکم را بهتر می‌توان تصور کرد. هم‌اکنون در فضای رسانه‌ای، بحث

◀ آنچه تردیدها و ابهامات
مشتریان را در خصوص سفارش
به صنایع داخلی تشدید کرده،
نبود مدیریت صحیح و علمی
پروژه‌های صنعت دریا به
منظور تحویل به موقع محصول
باکیفیت و با قیمت مناسب
است که اگر کمبود حمایت‌های
مالی بانک‌ها و مؤسسات مالی
را نیز به آنها اضافه کنیم،
فضای حاکم را بهتر می‌توان
تصور کرد

گزارش تفاهمنامه پاریس در مورد عملکرد سازمان های مورد تأیید کشورهای صاحب پرچم

جایگاه مؤسسه آسیا در رده بندی تفاهمنامه پاریس

سازمان های مورد تأیید به نیابت از جانب کشورهای صاحب پرچم مسئولیت انجام بازرسی های قانونی را بر عهده دارند؛ از این رو بسیار حائز اهمیت است که بر عملکرد آنان نظارت شود. براساس این گزارش در دوره ۲۰۱۱-۲۰۱۳، مؤسسه LR انگلیس بهترین عملکرد را داشته است. در رده های بعدی ABS آمریکا و DNV نروژ قرار گرفته اند. در این دوره KRS کره در بین پنج سازمان برتر جای خود را به NKK ژاپن داده است. بدترین عملکرد نیز مربوط به INCLAMAR کشور قبرس بوده است.

تفاهمنامه پاریس در امر کنترل کشورهای صاحب بندر (Paris MOU on Port State Control) در ماه ژوئیه سال جاری میلادی عملکرد سازمان های به رسمیت شناخته شده (Recognized Organizations) و کشورهای صاحب پرچم (Flag States) در سال ۲۰۱۳ میلادی را منتشر کرد. موضوع قابل توجه در این لیست، حضور مؤسسه رده بندی آسیا در رده پانزدهم جدول و در کنار مؤسسه رده بندی Turk Loydu ترکیه، تنها دو مؤسسه غیر عضو آیاکس در ردیف های بالای این رده بندی است.

سطح عملکرد	تعداد توقیف ها	تعداد بازرسی ها	سازمان های مورد تأیید
بالا	10	11,405	Lloyd's Register
	4	5,323	American Bureau of Shipping
	9	10,382	Det Norske Veritas
	-	746	China Classification Society
	18	6,584	Nippon Kaiji Kyokai
	7	2,895	Registro Italiano Navale
	35	11,217	Bureau Veritas
	45	12,850	Germanischer Lloyd
	1	825	Korean Register of Shipping
	18	4,338	Russian Maritime Register of Shipping
	3	933	Turkish Lloyd
	3	513	Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)
	-	173	Croatian Register of Shipping
	-	99	Indian Register of Shipping
متوسط	-	64	ASIA Classification Society
	2	185	Isthmus Bureau of Shipping, S.A.
	1	108	Panama Register Corporation
	5	315	Other
	13	670	Shipping Register of Ukraine
	2	90	Hellenic Register of Shipping
	2	81	Maritime Bureau of Shipping
	2	70	Intermaritime Certification Services, ICS Class
	4	152	Phoenix Register of Shipping
	2	62	Macosnar Corporation
	4	143	Maritime Lloyd - Georgia
	3	98	Venezuelan Register of Shipping
	4	139	Global Marine Bureau Inc.
	17	694	International Naval Surveys Bureau
	3	85	Panama Maritime Documentation Services
	10	362	Dromon Bureau of Shipping
	5	118	Register of Shipping (Albania)
	4	80	Overseas Marine Certification Services
	16	472	International Register of Shipping
پایین	4	69	Global Shipping Bureau Inc
	7	157	Universal Shipping Bureau Inc.
	11	270	Bulgarian Register of Shipping
خیلی پایین	7	78	Inspeccion y Clasificacion Maritima (INCLAMAR)



◀ موضوع قابل توجه
در لیست، حضور مؤسسه
رده‌بندی آسیا در رده
پانزدهم جدول و در کنار
مؤسسه رده‌بندی **Turk**
Loydu ترکیه تنها دو
مؤسسه غیرعضو آیاکس
در ردیف‌های بالای این
رده‌بندی است

در لیست خاکستری قرار داشتند. این موفقیت‌ها نشان از آن دارد با اقدامات جدی و عزم سیاسی می‌توان به تغییرات مثبت دست یافت. فرانسه از نظر عملکرد در ردیف اول لیست قرار دارد. در ردیف‌های بعدی نروژ و سوئد قرار دارند. برخی کشورهای صاحب پرچم از جمله نروژ، ایتالیا، انگلیس و فنلاند صعود قابل توجه‌ای در ۱۰ رتبه اول این جدول داشته و برخی نیز حرکت قابل ملاحظه‌ای به رده‌های پائین‌تر جدول داشته که باهاما و یونان از آن جمله‌اند.

لیست‌های سفید، خاکستری و سیاه منتشر شده توسط تفاهم‌نامه پاریس به عنوان یک شاخص جهانی از عملکرد کشورهای صاحب پرچم محسوب می‌شود و نمایانگر بهبود رو به جلو در جهت کشتیرانی با کیفیت است.

لیست‌های سفید، خاکستری و سیاه طیف کاملی از پرچم‌های با کیفیت مطلوب تا پرچم‌های با عملکرد ضعیف با ریسک بالا یا بسیار بالا را پوشش می‌دهد. لیست‌ها براساس تعداد کل بازرسی‌ها و توقیف‌های طی یک دوره متوالی سه ساله برای پرچم‌های با حداقل ۳۰ بازرسی در دوره مزبور تهیه شده است.

در لیست سفید، خاکستری و سیاه سال ۲۰۱۳ تعداد ۷۵ پرچم ثبت شده که از این تعداد ۴۶ پرچم در لیست سفید، ۱۹ پرچم در لیست خاکستری و ۱۰ پرچم در لیست سیاه قرار دارند.

لیست سفید شامل پرچم‌های با عملکرد مطلوب دارای سابقه توقیف‌های کمتر است. در مقایسه با لیست سال ۲۰۱۲، تعداد پرچم‌های لیست سفید یک مورد افزایش داشته و به ۴۶ پرچم بالغ شده است. در سال ۲۰۱۳ تایلند و ایالات متحده آمریکا موفق به ارتقاء رتبه خود به لیست سفید شدند. پرچم‌های جدید در لیست سفید سال ۲۰۱۳ شامل قزاقستان، عربستان سعودی و سوئیس است که سال پیش از آن

پرچم‌های با عملکرد متوسط در لیست خاکستری نمایش داده شده‌اند. وجود آنها در این لیست می‌تواند انگیزه‌ای باشد تا با بهبود وضعیت خود به لیست سفید وارد شوند. همچنین پرچم‌هایی که در ردیف‌های پائین لیست خاکستری قرار دارند باید دقت کنند و از کنترل کشتی‌های تحت پرچم غفلت نکنند تا با خطر سقوط به لیست سیاه در سال آینده مواجه نشوند. در لیست خاکستری جمعاً ۱۹ پرچم ثبت شده است. پرچم‌های جدید در این لیست شامل گرجستان، لبنان، سنت کیتس و نویس، لیبی و آلبانی است که سال ۲۰۱۲ در لیست سیاه قرار داشتند. ضعیف‌ترین عملکردها نیز متعلق به تانزانیا، هندوراس، دومینیک و توگو است.

لیست سفید (۲۰۱۱-۲۰۱۳)

Rank	Flag	Inspections 2011-2013	Detentions 2011-2013	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
1	France	278	0	27	12	-1,92
2	Norway	1470	16	119	86	-1,79
3	Sweden	476	4	43	24	-1,69
4	Denmark	1,099	14	91	63	-1,68
5	Italy	1243	17	102	72	-1,66
6	Hong Kong, China	1583	23	128	94	-1,66
7	United Kingdom	1513	23	123	89	-1,62
8	Finland	421	4	39	20	-1,61
9	Germany	881	12	75	49	-1,61
10	Croatia	147	0	16	5	-1,59
11	Bahamas	2414	42	190	148	-1,59
12	Isle of Man, UK	677	9	59	36	-1,57
13	Liberia	4046	82	310	256	-1,53
14	Singapore	1367	26	112	80	-1,46
15	Belgium	235	2	23	10	-1,42
16	Greece	966	19	81	54	-1,38
17	Marshall Islands	2521	63	198	155	-1,31
18	China	202	2	21	8	-1,26
19	Netherlands	3083	83	240	192	-1,26
20	Iran, Islamic Republic of	92	0	11	2	-1,07
21	Gibraltar, UK	885	24	75	49	-1,06
22	Malta	4426	149	338	281	-1,05
23	Cyprus	1940	64	155	117	-0,98
24	Cayman Islands, UK	332	8	31	15	-0,87
25	Barbados	356	9	33	17	-0,85
26	United States of America	269	6	26	11	-0,84
27	Latvia	75	0	9	1	-0,79
28	Russian Federation	1390	51	113	81	-0,79
29	Estonia	74	0	9	1	-0,77
30	Bermuda, UK	254	6	25	11	-0,76
31	Japan	71	0	9	1	-0,71
32	Korea, Republic of	103	1	12	2	-0,69

Rank	Flag	Inspections 2011-2013	Detentions 2011-2013	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
33	Kazakhstan	69	0	9	1	-0,67
34	Turkey	1650	69	133	98	-0,64
35	Saudi Arabia	65	0	8	1	-0,57
36	Panama	6238	305	470	403	-0,55
37	Antigua and Barbuda	3746	178	288	236	-0,55
38	Faroe Islands, DK	241	7	24	10	-0,50
39	Ireland	88	1	11	2	-0,42
40	Philippines	198	6	20	7	-0,32
41	Spain	210	7	21	8	-0,23
42	Luxembourg	185	6	19	7	-0,18
43	Poland	162	5	17	5	-0,14
44	Switzerland	99	2	12	2	-0,13
45	Lithuania	176	6	18	6	-0,06
46	Thailand	48	0	7	0	0,00

لیست خاکستری (۲۰۱۱-۲۰۱۳)

Rank	Flag	Inspections 2011-2013	Detentions 2011-2013	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
47	India	106	0	3	12	0,04
48	Tunisia	48	2	1	7	0,15
49	Portugal	366	18	20	34	0,17
50	Vanuatu	236	1	12	23	0,17
51	Malaysia	61	1	2	8	0,20
52	Bulgaria	58	4	2	8	0,22
53	Curacao	262	36	16	26	0,34
54	Syrian Arab Republic	42	1	2	6	0,35
55	Egypt	69	4	4	9	0,40
56	Morocco	65	7	4	8	0,43
57	Ukraine	237	4	17	24	0,53
58	Algeria	79	6	6	10	0,56
59	Georgia	160	6	13	17	0,65
60	Lebanon	81	8	7	10	0,66
60	Saint Kitts and Nevis	307	96	24	29	0,66
62	Libya	44	16	5	6	0,79
63	Tuvalu	42	9	5	6	0,82
64	Albania	117	5	13	13	0,98
65	Belize	570	29	50	50	0,98

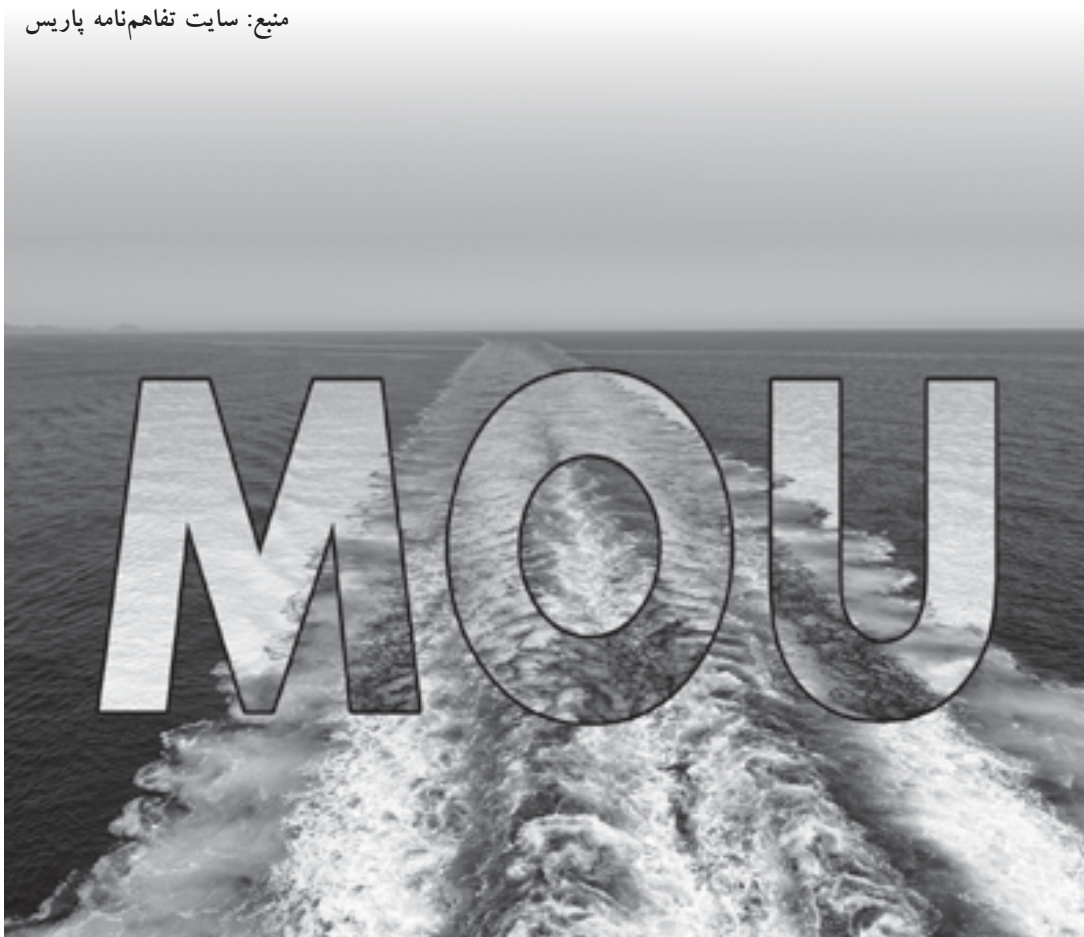


۱۰

ليست سياه (۲۰۱۱-۲۰۱۳)

Rank	Flag	Inspections 2011-2013	Detentions 2011-2013	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
66	Cambodia	526	47	47	Medium Risk	1,00
67	Saint Vincent and the Grenadines	1004	87	84		1,09
68	Comoros	350	37	33		1,35
69	Cook Islands	240	29	24		1,62
70	Sierra Leone	355	42	33		1,73
71	Moldova, Republic of	611	73	54		1,96
72	Togo	282	37	27	Medium to High Risk	2,00
73	Dominica	103	18	12		2,59
74	Honduras	30	7	5		2,65
75	Tanzania, United Republic of	289	53	28	High Risk	3,58
						1,00

مترجم: ژاله صداقتى منور
منبع: سايت تفاهم نامه پاریس



۱۰ مؤسسه رده بندی برتر به انتخاب لویدرلیست

نشریه لویدرلیست ۱۰ مؤسسه برتر عضو انجمن بین المللی مؤسسات رده بندی (IACS) در سال ۲۰۱۳ میلادی را معرفی کرد. اسامی این ۱۰ مؤسسه به شرح زیر است:

۱. گروه DNV GL

ادغام دو مؤسسه DNV نروژ و GL آلمان، نهاد جدیدی را در صدر مؤسسات رده بندی سال ۲۰۱۳ قرار داده است؛ ضمن اینکه وعده های مدیریت در مورد تقویت وضعیت این نهاد و نقش پیشواز آن در بحث رده بندی را نباید نادیده گرفت.

ادغام دو مؤسسه فوق پیام های زیادی در مورد ماهیت رقابتی بحث رده بندی و نیز نقش های متفاوتی که کسب و کارها در صنعت کشتیرانی برای خود متصور هستند، را به همراه دارد.

اگرچه رده بندی و صدور گواهینامه شناور کماکان روند کسب و کار بسیار مهمی است، مؤسساتی چون گروه DNV GL به منافع افزونی از خدمات مشاورتی، به ویژه خدمات مشورتی پیرامون بهره وری سوخت و طراحی و بهره برداری آتی شناورها دست یافته است.

۲. ABS آمریکا

مؤسسه رده بندی آمریکایی ABS این روزها ممکن است بیشتر به دلیل حضور گسترده در بخش فراساحل آمریکا مورد توجه باشد، اما این مورد باید در دیگر فعالیت های آن نیز منظور شود.

ABS در صدد تبدیل شدن به بزرگ ترین مؤسسه رده بندی در زمینه فعالیت های فراساحلی در خاورمیانه است. از قرار معلوم ABS مؤسسه رده بندی منتخب در مورد کانتینرهای بزرگ نیز محسوب می شود.

ABS علاوه بر نظارت بر ساخت شناور Emma Maersk شرکت AP Moller-Maersk، ناوگان این شرکت از جمله شناورهای جدید با ظرفیت ۱۸ هزار TEU را تحت کلاس دارد.

ABS در صدد

تبدیل شدن به بزرگ ترین مؤسسه رده بندی در زمینه فعالیت های فراساحلی در خاورمیانه است. از قرار معلوم ABS مؤسسه رده بندی منتخب در مورد کانتینرهای بزرگ نیز محسوب می شود

۳. NKK ژاپن

هر چند مؤسسه رده بندی NKK همچنان استوار و روبه رشد است اما به دلیل ادغام دو مؤسسه DNV و GL دچار تزلزل شده است. ابهامات پیرامون تحقیق در مورد فاجعه MOL Comfort نیز در این امر بی تأثیر نبوده است.

NKK پیشتر به ۵۱۴ فروند شناورهای انتقال یافته به کلاس این مؤسسه از سایر رقبا به ظرفیت ۱۶۶ میلیون GT اشاره کرده بود. با ادغام مؤسسات رده بندی DNV و GL انتظار این است که NKK مقادیر ظرفیت بیشتری را در اختیار گیرد. NKK امتیاز کوچک دیگری نیز در زمینه تأیید تأسیسات بازیافت کشتی در انطباق با کنوانسیون هنگ کنگ کسب کرده و تاکنون دو فقره تأسیسات را در چین و یک فقره را در ژاپن تأیید کرده است.

۴. LR انگلیس

فعالیت ثابت در طول سال نوید کارهای بزرگی را برای این مؤسسه در سال ۲۰۱۴ در پی داشته است؛ به ویژه انتقال بخش دریایی مؤسسه به شهر ساتمپتون و نزدیکی و ارتباط با دانشگاه آن شهر نیز قابل توجه است.



۵. RINA ایتالیا

در اختیار داشتن ریاست دوره‌ای IACS در سال ۲۰۱۳ که با نهای شدن هماهنگ‌سازی قواعد سازه‌ای مشترک همزمان بود، موجب تقویت جایگاه مؤسسه رده‌بندی ایتالیا در این لیست شده است. لازم به ذکر است که ریاست IACS یک ساله است.

۶. BV فرانسه

موقعیت مؤسسه BV در سال ۲۰۱۳ فرانسه حدوداً ثابت باقی بود. با این حال با توجه به نوسان بازار این وضعیت بد محسوب نمی‌شود.

۷. CCS چین

گسترش کابوتاژ ناوگان چین، مزیت بزرگی برای CCS محسوب می‌شود که هنوز نیاز به کسب دوستان خارجی دارد. تجدید حیات فعالیت‌های کشتی‌سازی نیز به کمک این مؤسسه آمده است. امتیاز اخیر واگذاری مجوز برای اجرای برنامه ارزیابی وضعیت نفتکش‌های بالای ۱۵ سال، نشانه بلوغ این مؤسسه است.

۸. RMRS روسیه

مؤسسه رده‌بندی روسیه تمرکز خود را بر موقعیت خود در قطب شمال قرار داده است؛ ولی سؤال اینجاست که آیا این کافی است؟ به نظر می‌رسد روسیه متکی بر تجربه خود در رده‌بندی مناطق یخبندان است که با وجود استحکام، در بازاری که بخش‌های زیادی به بیمه خطر نگاه دارند، خیلی منحصربه‌فرد نیست. حوزه قطب

۹. KR کره جنوبی

مؤسسه رده‌بندی کره از نظر تعداد، در صدر لیست ده‌گانه قرار می‌گیرد؛ اگرچه گزارشات تقلیل مشاغل و نقصان فعالیت‌ها حاکی از نشانه‌های مطلوب نیست.

۱۰. IRS هندوستان

رده‌بندی هندوستان زمینه‌های محکمی را پدید آورده و در دایره

◀ ادغام دو مؤسسه DNV

نروژ و GL آلمان، نهاد جدید را در صدر مؤسسات رده‌بندی سال ۲۰۱۳ قرار داده است؛ ادغام دو مؤسسه فوق پیام‌های زیادی در مورد ماهیت رقابتی بحث رده‌بندی و نیز نقش‌های متفاوتی که کسب‌وکارها در صنعت کشتیرانی برای خود متصور هستند را به همراه دارد

IACS به «اسب سیاه» شناخته می‌شود. به گفته برخی اعضاء به عنوان عضو کوچک‌تر IACS، باید مواظب آن بود.

مترجم: ژاله صداقتی منور
منبع: نشریه Loyd's List

بررسی وضعیت ساخت و

تعمیر کشتی در ایران

(بخش اول)

ارگان‌های دریایی کشور، سعی شده است ظرفیت‌های این صنعت به طور نسبتاً دقیقی معرفی شوند.

ظرفیت بالقوه کارخانه‌های کشتی‌سازی در ایران مجموعاً ۱۲۶ هزار CGT برآورد شده است که از این مقدار، ۹۲ هزار CGT آن مربوط به ظرفیت ساخت کشتی‌های کوچک و متوسط است. طی ۱۰ سال اخیر در کشور به طور متوسط ۱۹ فروند انواع شناور با مجموع ظرفیت حدود ۱۵ هزار GT ساخته شده است. همچنین مطالعات صورت گرفته در بخش تعمیرات شناورهای کوچک و متوسط نیز نشان می‌دهد که با زیرساخت‌های موجود، ظرفیت بالقوه کارخانه‌ها حدود ۵۷۸ فروند شناور فلزی متوسط است و این درحالی است که در سال ۱۳۹۱ مجموع شناورهای تعمیر شده در تأسیسات ساخت و تعمیر کشتی داخلی ۲۳۲ فروند بوده است. این آمار در حالی ارائه می‌شود که سالانه حدود ۶۰۰ فروند شناور کوچک و متوسط با پرچم داخلی نیاز به انجام تعمیرات داشته و سهم تأسیسات ساخت و تعمیر کشتی داخلی از این بازار کمتر از ۵۰ درصد است.

۱. بازار جهانی صنعت کشتی‌سازی کشتی‌سازی به ساخت و ساز کشتی‌ها گفته می‌شود و معمولاً در یک

یکی از بخش‌های مهم در توسعه صنایع دریایی کشور، توسعه زیرساخت‌های صنعت تعمیر و ساخت کشتی است. صنعت کشتی‌سازی همچون صنعت خودروسازی جزو صنایع مادر شناخته می‌شود و هرگونه پیشرفت در این صنعت می‌تواند همزمان صنایع وابسته در کشور از قبیل صنعت فولاد، ساخت تجهیزات و ماشین‌آلات و سازندگان قطعات را فعال کند و ضمن ایجاد اشتغال، زمینه‌ساز پیشرفت و ورود فناوری‌های نوین در صنایع دریایی شود.

به منظور اطلاع از وضعیت این صنعت در کشور، صندوق توسعه صنایع دریایی طی سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ اقدام به بازدیدهای میدانی از تأسیسات ساخت و تعمیر کشتی و جمع‌آوری اطلاعات آنها کرده است که تحلیل اطلاعات مذکور در این مقاله ارائه شده و امید است آمار میدانی و اطلاعات تحلیلی ارائه شده نقش موثر و مناسبی در تصمیم‌سازی مدیران ارشد و برنامه‌ریزی صحیح این حوزه داشته باشد.

در بخش نخست مقاله، آخرین وضعیت بازار این صنعت در دنیا مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته و نیازمندی‌های بازار شناسایی شده‌اند و پس از آن بر اساس اطلاعات به دست آمده از بازدیدهای میدانی و همچنین آمارهای اخذ شده از سایر

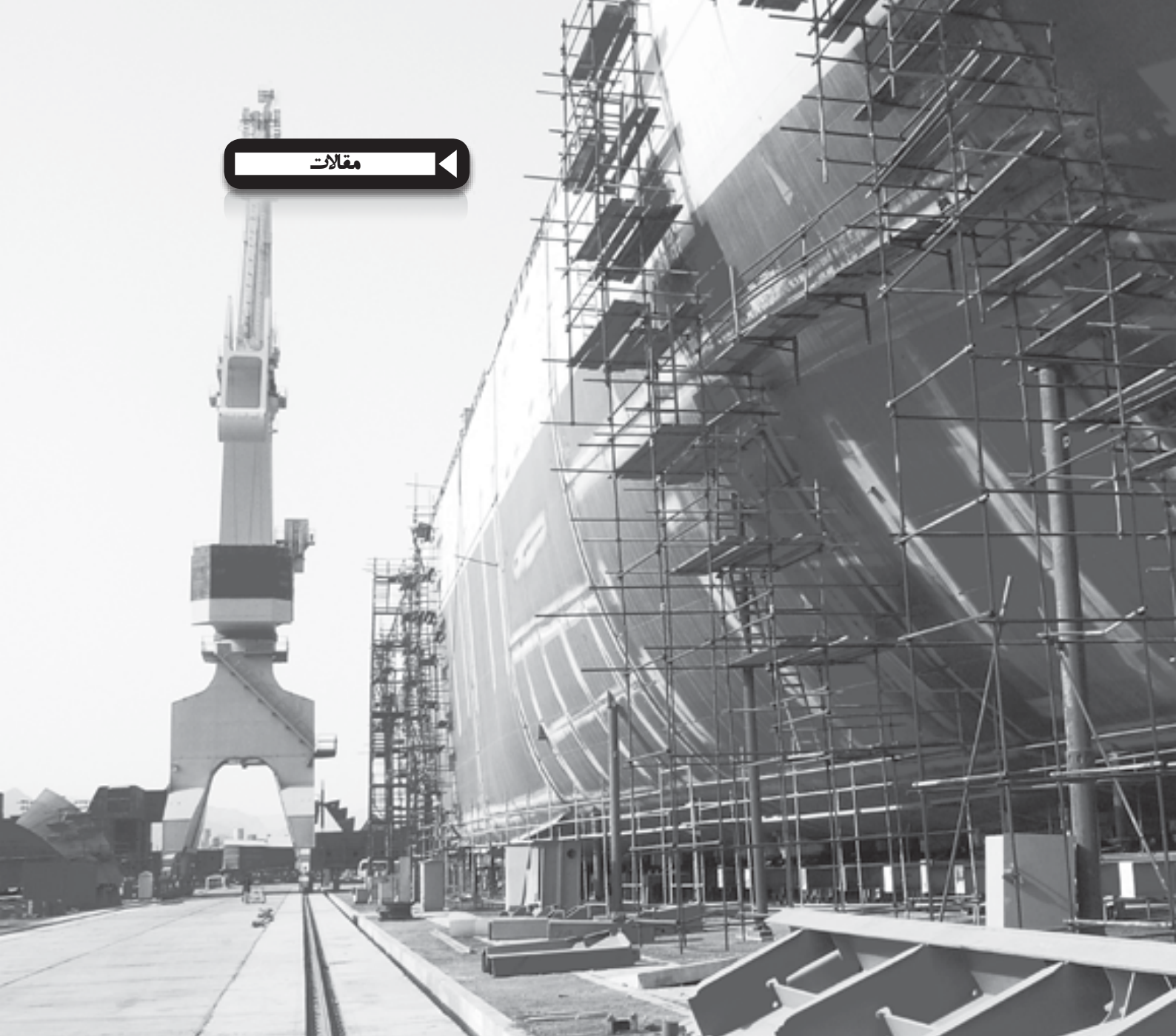
◀ ظرفیت بالقوه

کارخانه‌های کشتی‌سازی در ایران مجموعاً ۱۲۶ هزار CGT برآورد شده است که از این مقدار، ۹۲ هزار CGT آن مربوط به ظرفیت ساخت کشتی‌های کوچک و متوسط است. طی ۱۰ سال اخیر در کشور به طور متوسط ۱۹ فروند انواع شناور با مجموع ظرفیت حدود ۱۵ هزار GT ساخته شده است

۱۴

تعمیرات

فصلنامه علمی تخصصی دریایی
شماره پیاپی و دوم / سال هفتم / پاییز ۱۳۹۳



بر این بازار بیافزایند. مجموع ظرفیت کارخانه‌های کشتی‌سازی در جهان به حدود ۴۵ میلیون CGT می‌رسد و حجم گردش مالی این صنعت در سال ۲۰۱۳ در بخش تجاری و نفت و گاز حدود ۳۵۰ میلیارد دلار بوده است. امروزه چین ۳۴ درصد، کره جنوبی ۳۵ درصد و ژاپن ۱۳ درصد از بازار سفارشات کشتی‌سازی دنیا را در اختیار دارند.

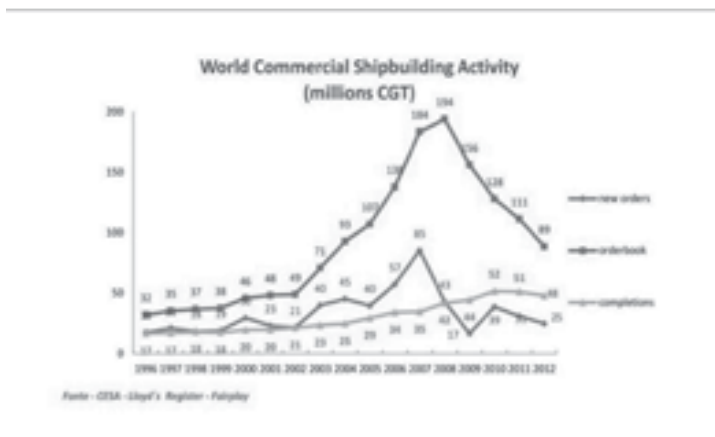
۱-۱. کشتی‌های تجاری

در حال حاضر کشتی‌سازی در جهان با بحران شدیدی روبروست. عدم تعادل مابین تقاضا و عرضه

استفاده و انبوهی از زنجیره صنایع خود را فعال کرده و هم‌اکنون نیز از بزرگ‌ترین سازندگان کشتی در دنیا به شمار می‌روند.

ژاپن و کره جنوبی که امروزه جزو پیشرفته‌ترین کشورهای دنیا محسوب می‌شوند براساس اصول و مفاهیم تجارت صنعتی، در طول سالیان حوزه فعالیت خود را در صنایع گوناگون از قبیل نساجی، الکترونیک و ماشین‌سازی تغییر داده‌اند؛ اما هیچ‌گاه صنعت کشتی‌سازی را ترک نکرده‌اند و همواره تلاش کرده‌اند بر برتری خود

مرکز تخصصی انجام می‌شود و با توجه به اینکه صنعت کشتی‌سازی همچون صنعت خودروسازی در زمره صنایع مادر است، می‌تواند نقش مهمی در توسعه صنعتی و اقتصادی هر کشور ایفاء کند و زمینه‌ای برای رشد صنایع گوناگون باشد. نمونه‌های بارز این امر ژاپن و کره جنوبی هستند که رشد صنعتی خود را براساس صنعت عظیم کشتی‌سازی پایه‌گذاری کردند؛ به طوری که در ابتدای فرآیند توسعه صنعتی خود در دهه‌های ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ میلادی از آن به نحو احسن



نمودار (۱) فعالیت‌های تجاری کشتی‌سازی‌ها در دنیا



نمودار (۲) قیمت جهانی اجاره شناورهای فله بر

برای کشتی‌ها و کاهش قابل توجه نرخ‌های حمل‌ونقل دریایی باعث کاهش شدید سرمایه در گردش مالکان شده است. نمودار (۱) حجم تجارت کشتی‌سازی‌ها در سال‌های اخیر را نشان می‌دهد که حکایت از کاهش حجم قراردادهای ساخت کشتی دارد. در همین حین به علت شرایط ویژه اقتصادی در کشورهای پیشرفته شاهد کاهش چشم‌گیر قیمت حمل دریایی مواد فله‌ای نیز بوده‌ایم و با کاهش هزینه حمل از ابتدای سال ۲۰۰۸ میلادی، قیمت کشتی نیز تا سال ۲۰۱۲ دائماً در حال کاهش بوده است که در نمودار (۲) به خوبی قابل ملاحظه است.

صنعت کشتی‌سازی شامل تولید و ساخت انواع شناورها از قبیل فله‌بر، تانکر، خدماتی، باربری عمومی و شناورهای کانتینری است. این صنعت در جهان طی ۱۰ سال گذشته شاهد نوسانات قابل توجهی بوده است. در فواصل سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۷ میلادی شاهد رشد مداوم بوده ولی از ابتدای سال ۲۰۰۸ تا ۲۰۰۹ میلادی و همزمان با بحران مالی جهانی رشد منفی به خود دیده است. طی سال ۲۰۱۰ میلادی این صنعت تا حدودی احیاء و مجدداً در مسیر رشد قرار گرفت؛ اما دیری نپایید که طی سال ۲۰۱۱ دوباره رشد منفی خود را آغاز کرد. حرکت کند صنعت کشتی‌سازی را می‌توان بازتابی از شرایط ضعیف اقتصادی، بحران بدهی‌های منطقه یورو و عدم دسترسی به وام‌های بخش حمل‌ونقل دانست.

صنعت کشتی‌سازی تا حد زیادی تحت اختیار کشورهای آسیایی از قبیل ژاپن، چین و کره جنوبی قرار دارد. از مجموع سفارشات ساخت شناورهای تجاری بزرگ در سال ۲۰۱۲ میلادی بیش از ۸۰ درصد

مجموع ظرفیت کارخانه‌های

کشتی‌سازی جهان به حدود ۴۵ میلیون CGT می‌رسد و حجم گردش مالی این صنعت در سال ۲۰۱۳ در بخش تجاری و نفت و گاز حدود ۳۵۰ میلیارد دلار بوده است. امروزه چین ۳۴ درصد، کره جنوبی ۳۵ درصد و ژاپن ۱۳ درصد از بازار سفارشات کشتی‌سازی دنیا را در اختیار دارند

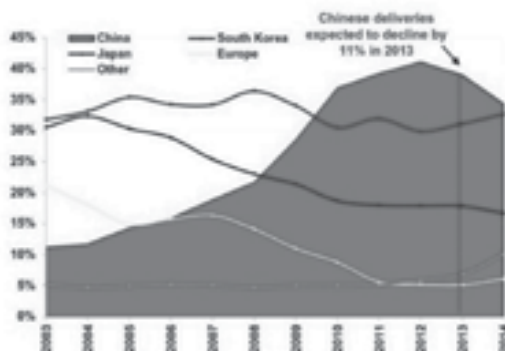
کره جنوبی با داشتن ۳۵ درصد از سهم سفارشات ساخت در سال ۲۰۱۲ در حال احیای جایگاه خود در رهبری این صنعت است. کشورهای نوظهوری از قبیل ویتنام، هند، ترکیه، برزیل و فیلیپین رشد چشمگیری در جذب سفارشات در این سال داشته‌اند.

در سال ۲۰۱۲ میلادی مجموع سفارشات ساخت شناور نسبت به مدت مشابه روند کاهشی داشته است و کارخانجات، ظرفیت ناخالص بیشتر از تعهد قراردادی‌شان را به مشتریان تحویل داده‌اند. مجموع ظرفیت باربری شناورهای ساخته شده در این سال ۱۹/۲ میلیون تن بوده است

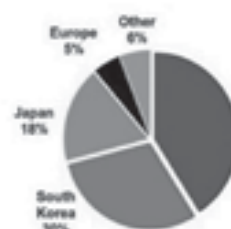
آن در اختیار کشورهای فوق‌الذکر است. چین حجم بزرگی از سفارشات ساخت شناورهای جدید در سال ۲۰۱۲ را به خود اختصاص داده است، به طوری که ۳۴ درصد سفارشات ساخت در این سال مربوط به کارخانه‌های کشتی‌سازی چین بوده است، درحالی که کشور

Global Shipbuilding Share of Deliveries (m. CGT)

% of Deliveries by Builder Country (CGT)



Global Shipbuilding Share (2012 Deliveries in CGT)

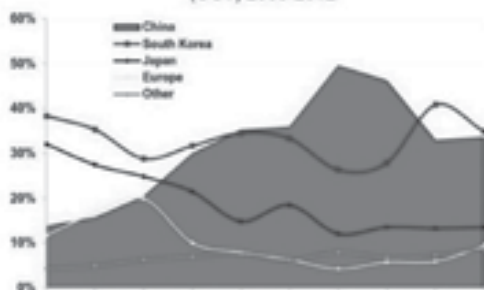


Source : World Shipyard Monitor, Feb-13

نمودار (۳) درصد شناورهای تحویلی نوساز توسط کشورهای صاحب صنعت کشتی سازی

Global Shipbuilding Share of Contracting (m. CGT)

% of Contracting by builder country (CGT) 2003-2012

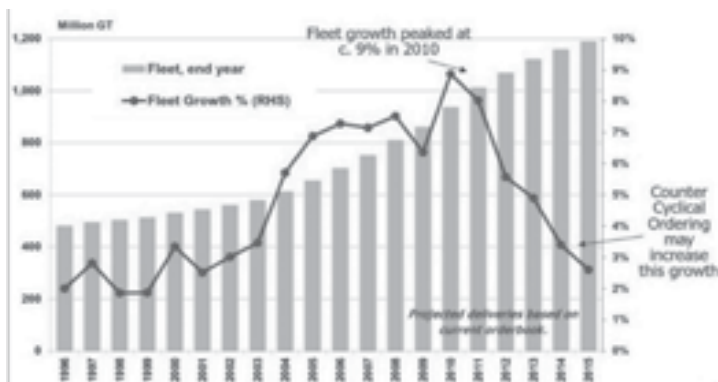


Global Shipbuilding Share (2012 Contracting in CGT)

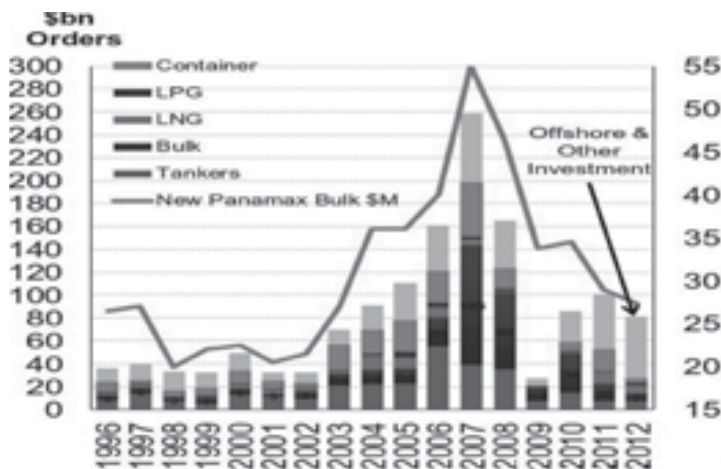


Source : World Shipyard Monitor, Feb-13

نمودار (۴) درصد سفارشات ساخت شناور به کشورهای صاحب صنعت کشتی سازی



نمودار (۵) تعداد شناورها و سفارشات ساخت در طی سال‌های اخیر



نمودار (۶) حجم سرمایه‌گذاری سالانه (New Orders) در صنعت ساخت کشتی

حالی است که این کاهش قیمت در شناورهای فله‌بر ۱۳ درصد و برای شناورهای حمل میعانات گازی تنها سه درصد بوده است. همانطور که در نمودار (۵) نشان داده شده است، حجم کلی سفارشات ساخت کشتی در ۱۸ ماه منتهی به سال ۲۰۱۳ روند نزولی داشته و میزان کاهش سفارشات ساخت طی این مدت ۲۲ درصد بوده است. طی این مدت حجم تحویلی به مشتریان توسط شرکت‌های کشتی‌سازی حدود ۴۸ میلیون CGT بوده در حالی که میزان سفارشات ساخت شناور جدید طی این مدت تنها ۲۳ میلیون CGT و

◀ در حال حاضر کشتی‌سازی در جهان با بحران شدیدی روبروست. عدم تعادل مابین تقاضا و عرضه برای کشتی‌ها و کاهش قابل توجه نرخ‌های حمل و نقل دریایی باعث کاهش شدید سرمایه در گردش مالکان شده است

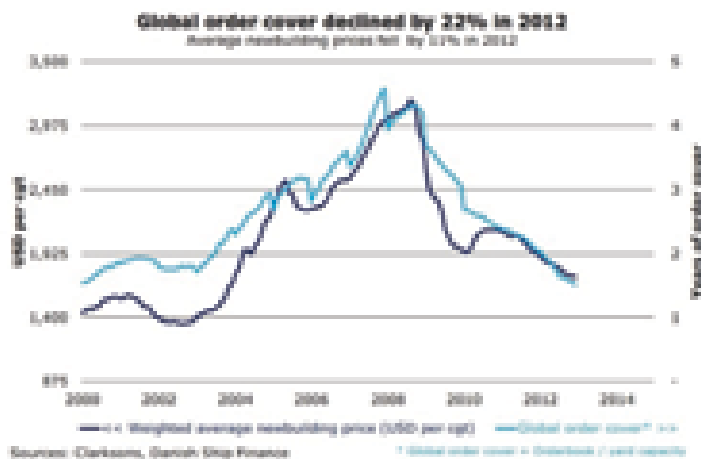
و در طول این دوره تقاضای ساخت تنها برای یک سوم ظرفیت کل کارخانجات کشتی‌سازی بوده است و این ظرفیت‌های اضافی از دو عامل کلیدی بهبود شاخص‌های بهره‌وری در کارخانجات کشتی‌سازی در طول ۳۰ سال گذشته و سرمایه‌گذاری بیش از حد در این صنعت ناشی می‌شود.

نمودار (۵) که حاصل تحقیق مؤسسه کلارکسون (Clarkson) است، به خوبی تعداد و میزان تولید شناور در طی سال‌های گذشته و پیش‌بینی آن تا پایان سال ۲۰۱۵ را نشان می‌دهد.

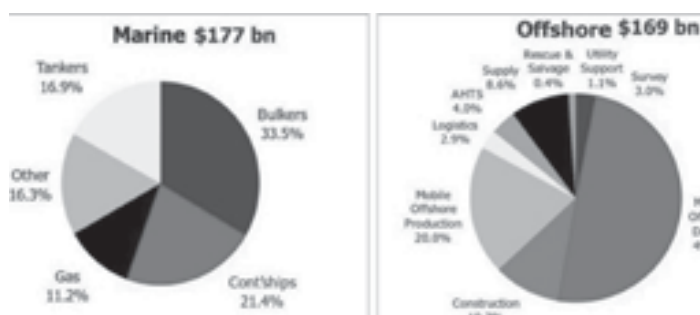
نتیجه تحقیقات مؤسسه کلارکسون که طی ماه مارس سال ۲۰۱۳ میلادی منتشر شده نشان می‌دهد، در فواصل سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۸ میلادی مجموع سفارشات ساخت به کارخانه‌های کشتی‌سازی به بیش از ۸۰۰ میلیارد دلار رسیده است که بیش از ۵۰ درصد سفارشات ساخت مربوط به سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸، یعنی دوره اوج قیمت ساخت بوده است. همچنین در سال ۲۰۱۲ میلادی، تنها ۱۰۱۹ مورد سفارش ساخت شناورهای بزرگ با مجموع گردش مالی ۸۰ میلیارد دلار به کارخانجات سفارش شده است.

قابل ذکر است که بیش از دو سوم سفارشات ساخت در سال ۲۰۱۲ مربوط به صنایع فراساحل و ۱۰ درصد آن مربوط بخش گاز بوده و در این میان کشور نروژ بالاترین حجم سفارشات ساخت در سال ۲۰۱۲ را داشته است.

قیمت نهایی ساخت شناور تا حدودی وابسته به بازار سفارشات ساخت است. در سال ۲۰۱۲ میلادی متوسط قیمت ساخت کشتی حدود ۱۱ درصد کاهش داشته و این در



نمودار (۷) قیمت ساخت کشتی تجاری طی سال‌های گذشته



نمودار (۸) مجموع سفارشات در دست ساخت صنعت فراساحل و تجاری سال ۲۰۱۳

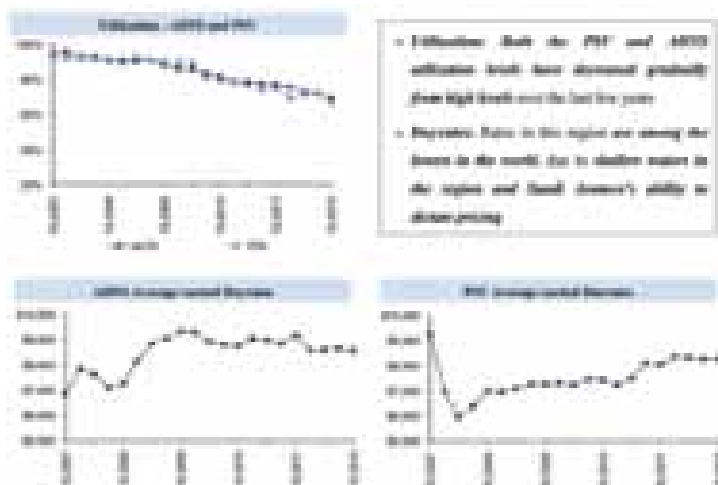


نمودار (۹) بازار شناورهای فراساحل در منطقه خاورمیانه

با مجموع ظرفیت حمل (DWT) ۴۵ میلیون بوده است. این کاهش قابل ملاحظه در میزان سفارشات را می‌توان از مهم‌ترین علل کاهش قیمت ساخت کشتی دانست.

۲-۱. کشتی‌های خدماتی فراساحل
 نتیجه تحقیقات مؤسسه کلارکسون که طی ماه مارس سال ۲۰۱۳ میلادی منتشر شده است، نشان می‌دهد میزان مجموع سفارشات در دست ساخت شناورهای تجاری سال ۲۰۱۳ میلادی (Order book) حدود ۱۸۰ میلیارد دلار و بخش فراساحل ۱۷۰ میلیارد بوده است. حدود ۷۰ درصد از حجم سفارشات بخش فراساحل مربوط به تجهیزات حفاری، استخراج و تولید نفت و گاز است. در این بین حجم بازار شناورهای خدماتی فراساحل از میزان سفارشات داده شده، حدود ۲۵ میلیارد دلار گزارش شده است. مؤسسه مذکور در ماه مه سال ۲۰۱۲ میلادی نتایج مطالعه بازار شناورهای خدماتی فراساحلی را منتشر کرده است. براساس این مطالعات سهم بازار ایران از شناورهای فراساحل در منطقه خاورمیانه پنج درصد و سهم شرکت نفتی آرامکو عربستان سعودی ۲۵ درصد گزارش شده است.

از نکات قابل توجه این گزارش نرخ اجاره این نوع شناور در منطقه خاورمیانه است. گزارش مذکور نشان می‌دهد نرخ اجاره شناورهای لنگرانداز در چند ساله اخیر به طور متوسط در بازه ۹ هزار دلار آمریکا دارای نوسان اندکی بوده است. در حالی که نرخ شناورهای خدماتی در همین زمان روند نسبتاً صعودی داشته، هر چند طی سال ۲۰۱۱ و ۲۰۱۲ میلادی متوسط نرخ اجاره این نوع شناورها ثابت بوده است. مجله



نمودار (۱۰) نرخ اجاره روزانه شناورهای فراساحل شامل لنگرانداز و خدماتی در منطقه خاورمیانه

آمریکایی - Fearnley Offshore Su ply نیز در شماره سوم سال ۲۰۱۳ خود، نتایج بررسی اجاره شناورهای خدماتی در مناطق مختلف جهان را منتشر کرد. داده‌های این گزارش شامل مشخصات کامل شناور، مدت اجاره و نرخ آن است. جهت مقایسه آمار ارائه شده در گزارش مؤسسه کلا رکسون، نرخ‌های اعلامی توسط مجله فوق‌الذکر در منطقه خاورمیانه نیز ارائه شده و در جدول (۱) آورده شده است که بسیار نزدیک به آمار ارائه شده در گزارش مؤسسه کلا رکسون است.

جدول (۱) نرخ اجاره روزانه شناورهای فراساحلی در منطقه خاورمیانه

Quarter	Vessel	Period	Del.	Char. Rate (Aht.)
Baku Hughes, India	FPSO "Laxmi Arun" (3,000 dwt)	3 years	04.13	USD 22,000
British Gas, India	FPSO "Harriet" (3,200 dwt)	1 month	04.13	USD 22,000
BP, Australia	AHTS "Pac Star" (14,700 tps) AHTS "Pac Star" (14,700 tps) AHTS "Pac Star" (14,700 tps)	Apr. 1 month 45 days	05.13 05.13 04.13	USD 40,000 USD 40,000 USD 40,000
Hyas, Indonesia	FPSO "Pac Star" (3,200 dwt)	12 months + 1 month opt	05.13	USD 22,000
Bayard Shell Petroleum	AHTS "Lady Caroline" (13,200 tps)	6 months	05.13	USD 22,000
Chavira, Thailand	AHTS "Band Petroleum" (32,000 tps)	3 months	04.13	USD 22,000
COOEC, China	AHTS "Pac Star" (3,200 dwt)	12 months + 1 month opt	05.13	USD 22,000
Orin, Thailand	AHTS "Pac Star" (3,200 dwt)	4 weeks	05.13	USD 22,000
ExxonMobil, Malaysia	AHTS "Pac Star" (3,200 dwt)	3 months	05.13	USD 22,000
ExxonMobil, Russia	IG "Vladimir" (34,473 tps)	10 years	05.13	USD 22,000
Rogin, Qatar	AHTS "Pac Star" (3,200 dwt)	6 months	04.13	USD 22,000
Cebu, Philippines	AHTS "Pac Star" (3,200 dwt) AHTS "Pac Star" (3,200 dwt)	4 months 4 months	05.13 05.13	USD 22,000 USD 22,000
ExxonMobil, Russia	AHTS "Pac Star" (3,200 dwt) AHTS "Pac Star" (3,200 dwt) AHTS "Pac Star" (3,200 dwt)	60 + 60 days 4 months 4 months	05.13 05.13 05.13	USD 22,000 USD 22,000 USD 22,000
ExxonMobil, Malaysia	AHTS "Pac Star" (3,200 dwt)	3 months	05.13	USD 22,000
IG, Russia	FPSO "Pac Star" (3,200 dwt) AHTS "Pac Star" (3,200 dwt)	3 months 3 months	05.13 05.13	USD 22,000 USD 22,000
Hyas, Malaysia	AHTS "Pac Star" (3,200 dwt) FMS "Pac Star" (3,200 dwt)	1 + 1 years 1 year	04.13 05.13	USD 22,000 USD 22,000
BP, Malaysia	AHTS "Pac Star" (3,200 dwt) AHTS "Pac Star" (3,200 dwt) FMS "Pac Star" (3,200 dwt)	6 months 3 months 1 month	05.13 05.13 05.13	USD 22,000 USD 22,000 USD 22,000
Hyas Energy, Indonesia	AHTS "Pac Star" (3,200 dwt)	3 months	04.13	USD 22,000
McDermott, Saudi Arabia	AHTS "Pac Star" (3,200 dwt) AHTS "Pac Star" (3,200 dwt)	14 months 14 months	05.13 05.13	USD 22,000 USD 22,000

Charterer	Vessel	Period	Del.	Day Rate (/Mtl.)
McDermid/Shell Kuwait	Arif "Bristol 50" (8,800 tdp) Arif "Bristol 50" (8,400 tdp)	14 months 14 months	05.13 05.13	RM RM
Mina Energy, Vietnam	Arif "Sea Commander" (10,750 tdp)	Apr. 1 month	05.13	USD 19,000
Mubadala, Malaysia	Arif "Paci c/Batman" (12,240 tdp) Arif "Lewak Retal" (10,880 tdp)	100 days 100 days	05.13 05.13	USD 22,000 USD 22,000
Murphy Oil, Malaysia	Arif "Paci Conquest" (16,320 tdp)	18 months	04.13	USD 24,000
Nas, Indonesia	Arif "Maam Supplier" (18,250 tdp) Arif "Paci c/Del anal" (17,250 tdp)	90 days + 30 days	04.13	USD 40,000 USD 38,000
Oil Search, Australia	Arif "Far Fossil" (14,400 tdp)	3 + 3 months	04.13	USD 45,000
ONGC, India	PM "PFS Supplier" (3,300 dwt) Arif "PFS Brawl" (8,500 tdp) Arif "PFS Courage" (5,500 tdp) PM "Oiler Anethal" (3,000 dwt) Arif "Safety Malaysia 23" (10,800 tdp)	44 days m + 31 days opt. 44 days m + 31 days opt. 44 days m + 31 days opt. 44 days m + 31 days opt. 3 years	04.13 04.13 04.13 04.13 04.13	RM RM RM RM RM
Origin Energy, New Zealand	Arif "Sant Emerald" (16,300 tdp) Arif "Sant Paci c" (16,000 tdp)	100 days + opt. 100 days + opt.	08.13 05.13	RM RM
Origin Energy, Vietnam	Arif "Sea Goddess" (16,760 tdp) PM "Highland Guide" (2,800 dwt) Arif "Go Conquest" (10,800 tdp)	90 days 90 days 1 + 1 well	05.13 05.13 05.13	USD 18,000 RM USD 21,000
QEL Energy, Philippines	Arif "Paci c/Batman" (12,240 tdp) Arif "Maam Searcher" (18,250 tdp)	1 + 1 well 1 + 1 well	04.13 04.13	RM RM
Refinaria, Indonesia	Arif "Paci c/Maam" (8,810 tdp)	Long term	05.13	RM
Petrofac, Malaysia	Arif "Jaya Mann TBN"	3 years + 1 year opt.	07.13	USD 12,750
Petronas Carigali, Malaysia	Arif "Sella Regal" (5,000 tdp) PM "Sella Qgr" (8,300 tdp) Arif "Sella Superior" (4,750 tdp)	5 years 5 years + 1 year opt. 40 days	07.13 04.13 04.13	USD 7,500 USD 7,500 USD 7,500
PetroVietnam, Myanmar	Arif "Sea Victor" (10,000 tdp) Arif "Jaya Carigali anal" (8,000 tdp)	supporting the jackup Trident 16 supporting the jackup Trident 16	04.13 04.13	RM RM
Pioneer Oil, Indonesia	Arif "Paci" (3,500 tdp) Oiler "Lifewater" (5,500 tdp)	8 months 30 days	05.13 05.13	RM RM
Punj Lloyd, India	Arif "Abraham 01" (5,400 tdp)	1 month	05.13	RM
Roads & Seix, Singapore	Arif "LM Superior" (8,200 tdp)	4 months		USD 13,000
Saigon, China	MPS "Normand Sea" (4,100 dwt)		03.13	RM
Saigon, Saudi Arabia	Arif "Bristol 40" (8,000 tdp)	8 months	05.13	RM
Saigon, Malaysia	Arif "Hubert Trade" (8,000 tdp)	50 days	04.13	RM
Santos, Australia	PM "Marmalade" (8,700 tdp)	Apr. 1 month	05.13	RM
Seadrill	PM "Highland Guide" (2,800 dwt)	Supply Oiler "Yield Aural"	04.13	USD 18,000
Shell Dracem, Malaysia	Arif "Sea Nessel" (5,800 tdp)	2 + 1 months	03.13	USD 10,000
Sino	Arif "Maam Supplier" (18,250 tdp) PM "Oiler Chir" (3,300 dwt)	1 month 4 months		USD 19,000 USD 35,000
Tera, Singapore	Arif "Interplay" (8,150 tdp)	6 months		USD 8,000
TUD, Malaysia	Arif "Bristol 50" (8,100 tdp)	110 days	05.13	RM
Total, Indonesia	Arif "Tranko Anethal" (5,218 tdp) Arif "Tranko Oiler" (5,218 tdp)	3 years 3 years	05.13 05.13	RM RM

منبع: FearnleyOffshoreSupply

در گزارش مؤسسه کلارکسون در سال ۲۰۱۲ میلادی ضمن بررسی و مطالعه بازار شناورهای فراساحلی و نرخ چارترینگ آنها، قیمت‌های این دسته از شناورها نیز مورد بررسی قرار گرفته است. در این گزارش که نمودار آن در زیر آمده است، شناورها در دو دسته خدماتی و لنگرانداز تقسیم شده و برای بررسی دقیق‌تر، شناورها بر اساس سن آن در

دسته‌های نوساز، تا سن ۵ سال، ۱۰ سال و ۲۰ سال سن مقایسه شده‌اند. بر اساس گزارش ماه مه سال ۲۰۱۳ میلادی مؤسسه لویلدز انگلیس، ۵۰ بازیگر اصلی حوزه کشتیرانی مجموعاً ۶۸۰۴ فروند شناور پشتیبانی فراساحل با ظرفیت ناخالص بالاتر از ۱۰۰ و مجموع قدرت موتور ۵/۳۶ میلیون اسب بخار در اختیار دارند که در نقاط

مختلف جهان در حال فعالیت هستند و مقایسه آن با گزارش ماه فوریه همان سال نشان از افزایش ۸۵ فروند شناور جدید با مجموع قدرت موتور ۵۳۳،۴۲۶ اسب بخار دارد. همچنین آمار مؤسسه کلارکسون نشان می‌دهد که بالغ بر سه هزار فروند از این شناورها از نوع PSV و AHTS هستند. کشور ایران مجموعاً دارای ۶۵ فروند



نمودار (۱۱) قیمت شناورهای فراساحلی شامل لنگرانداز و خدماتی

شناور فراساحلی با متوسط قدرت ۳۶۶۸ اسب بخار و متوسط سال ساخت ۱۹۸۶ است که با این مشخصات در رده بیست و پنجم از لحاظ تعداد شناور و دارای سهم ۶۵ درصدی از ظرفیت کل است و با توجه به جایگاه کشور ایران در دارا بودن منابع نفت و گاز قابل تأمل است. مؤسسه RS PLATOU نیز در سال ۲۰۱۲ میلادی در گزارشی به

جدول (۲) ناوگان شناورهای خدماتی فراساحل

Flag	Total BHP	%	# SVs	%	Avg BHP	Avg Age
Worldwide	39,717,488	100.00%	7,307	100.00%	5,436	1999
United States Of America	4,287,754	10.80%	975	13.34%	4,398	1999
Singapore	3,164,235	7.97%	561	7.68%	5,640	2009
Brazil	1,591,251	4.01%	230	3.15%	6,918	2006
Malaysia	2,200,830	5.54%	401	5.49%	5,488	2008
Panama	2,142,658	5.39%	489	6.69%	4,382	1993
Mexico	1,246,349	3.14%	285	3.90%	4,373	1995
Nigeria	954,892	2.40%	237	3.24%	4,029	1990
India	919,547	2.32%	190	2.60%	4,840	1996
Unknown	1,292,857	3.26%	333	4.56%	3,882	1986
Norway (Nis)	1,132,889	2.85%	111	1.52%	10,206	2005
Indonesia	1,114,943	2.81%	277	3.79%	4,025	1998
China, People's Republic Of	1,447,002	3.64%	218	2.98%	6,638	2003
Vanuatu	1,817,253	4.58%	257	3.52%	7,071	2006
Norway	2,261,950	5.70%	209	2.86%	10,823	2007
St Vincent & The Grenadines	995,123	2.51%	211	2.89%	4,716	2004
Denmark (Dis)	813,003	2.05%	79	1.08%	10,291	2004
Bahrain	555,636	1.40%	114	1.56%	4,874	2003
Cyprus	699,637	1.76%	91	1.25%	7,688	2007
Marshall Islands	889,727	2.24%	142	1.94%	6,266	2009
Luxembourg	407,369	1.03%	60	0.82%	6,789	2009
Russia	582,704	1.47%	66	0.90%	8,829	1997
United Kingdom	683,198	1.72%	135	1.85%	5,061	2001
United Arab Emirates	615,259	1.55%	180	2.46%	3,418	1994
Bahamas	632,176	1.59%	60	0.82%	10,536	2003
Italy	492,829	1.24%	80	1.09%	6,160	1997
Liberia	540,554	1.36%	68	0.93%	7,949	2002
Comoros	116,785	0.29%	34	0.47%	3,435	1985
Azerbaijan	372,194	0.94%	56	0.77%	6,646	1993
Netherlands	223,489	0.56%	36	0.49%	6,208	2004
France (Fis)	333,902	0.84%	48	0.66%	6,956	2004
Vietnam	251,502	0.63%	44	0.60%	5,716	1995
Iran	247,869	0.62%	69	0.94%	3,592	1986
Belize	244,218	0.61%	46	0.63%	5,309	1996
Cayman Islands	153,942	0.39%	22	0.30%	6,997	2004
Kuwait	94,213	0.24%	25	0.34%	3,769	2002
Egypt	212,586	0.54%	55	0.75%	3,865	1986
Qatar	185,259	0.47%	38	0.52%	4,875	2005
Venezuela	78,424	0.20%	34	0.47%	2,307	1981
Turkmenistan	120,834	0.30%	29	0.40%	4,167	1991
Brunei	68,403	0.17%	23	0.31%	2,974	2001
Gibraltar	76,600	0.19%	14	0.19%	5,471	2005
Thailand	151,246	0.38%	44	0.60%	3,437	2007
St Kitts & Nevis	161,513	0.41%	42	0.57%	3,846	1982
Honduras	71,297	0.18%	34	0.47%	2,097	1970
Malta	205,065	0.52%	31	0.42%	6,615	1999
Antigua & Barbuda	234,307	0.59%	21	0.29%	11,157	2005
Isle Of Man	401,539	1.01%	32	0.44%	12,548	2001
Tuvalu	162,546	0.41%	30	0.41%	5,418	2009
Kazakhstan	78,472	0.20%	24	0.33%	3,270	1990
Faeroe Islands	57,398	0.14%	9	0.12%	6,378	2005

منبع: مؤسسه لویترز رجیستر

◀ مجموع سفارشات در دست ساخت شناورهای تجاری سال ۲۰۱۳ میلادی حدود ۱۸۰ میلیارد دلار و بخش فراساحل ۱۷۰ میلیارد بوده است در این بین حجم بازار شناورهای خدماتی فراساحل از میزان سفارشات داده شده حدود ۲۵ میلیارد دلار گزارش شده است

◀ ایران مجموعاً دارای ۶۵ فروند شناور فراساحلی با متوسط قدرت موتور ۳۶۶۸ اسب بخار و متوسط سال ساخت ۱۹۸۶ است که با این مشخصات در رده ۲۵ از لحاظ تعداد شناور و دارای سهم ۶۵ درصدی از ظرفیت کل است

جدول (۳) شناورهای OSV موجود و تحت سفارش ساخت در سال ۲۰۱۲ میلادی

	EXIST FLEET	ON ORDER	Delivered				ON ORDER IN % OF EXIST FLEET
			2011	2012	2014	2015+	
PSV (M2)	<500	381	64	14	38	27	16.8
	500-749	451	80	14	33	39	17.7
	750-999	111	81	22	28	40	73.0
	1000+	276	139	30	50	72	90.4
	TOTAL	1,219	264	80	144	178	26.9
AHTS (BHP)	4-7,999	1,156	103	31	58	43	8.9
	8-9,999	320	13	3	7	6	3.9
	10-15,999	320	21	10	10	5	6.6
	16-19,999	119	12	8	7	5	10.1
	20,000+	69	14	2	7	0	20.3
	TOTAL	1,984	163	54	85	64	8.7
OSCV	ROSV	209	31	3	13	18	14.8
	LAYS	43	16	4	3	13	35.4
	SAT OSV	78	2	0	2	0	2.6
	WINT	8	1	0	1	1	12.5
	TOTAL	338	52	7	19	29	14.8

برای آب‌های عمیق و کار در اقیانوس طراحی شده‌اند. برای این نوع شناورها به علت فاصله طولانی ساحل تا محل عملیات در دریا (بیش از ۵۰۰ میل) تلاش می‌شود شناورها دارای تنوع خدمات باشند. از جمله این شناورها دارای مخازن بزرگ برای حمل انواع سیالات، انبارهای بزرگ سوخت، آب شیرین و مواد غذایی، ظرفیت بالای حمل مسافر و خدمه و همچنین سیستم‌های DP2 و DP3 هستند و همین مسئله باعث افزایش ابعاد، اندازه و ماشین‌آلات شناور و در نتیجه افزایش قیمت آنها می‌شود.

از سوی دیگر منطقه خلیج فارس به عنوان منطقه کم‌عمق و آرام شناخته می‌شود و دسترسی به ساحل برای ارائه خدمات از قبیل سوخت، مواد غذایی، آب شیرین و غیره در کم‌ترین زمان ممکن فراهم می‌شود و اصولاً لزومی به ساخت شناورهای خدماتی بزرگ با گزینه‌های خدماتی گوناگون که قیمت‌های نسبتاً بالایی نیز دارند نیست.

و سطح تجهیزات پایین هستند که این موضوع موجب کاهش نرخ کرایه این شناورها در منطقه خلیج فارس شده است. حدود ۶۲/۷ درصد سفارشات ساخت شناورهای خدماتی فراساحل از نوع شناورهای خدمات‌رسان به سکوها (در خلیج فارس معادل PSV و USV هر دو) و ۲/۲۸ درصد مربوط به ساخت یدک‌کش‌های لنگرانداز است. بدون تردید یکی از دلایل محبوبیت این دو نوع شناور بازار کار تضمین شده این دسته از شناورها است به طوری که آمارهای مطالعاتی مؤسسه کلاکسون نشان می‌دهد شناورهای خدماتی فعال در منطقه خلیج فارس به طور متوسط حدود ۸۰ درصد دوره یک‌ساله خود را فعال و تحت اجاره بوده‌اند. همین مسئله باعث شده تا مؤسسات مالی رغبت بیشتری برای اعطای تسهیلات ساخت به این نوع از شناورها نشان دهند و به تبع آن مالکان زیادی متقاضی ساخت این نوع از شناورها باشند.

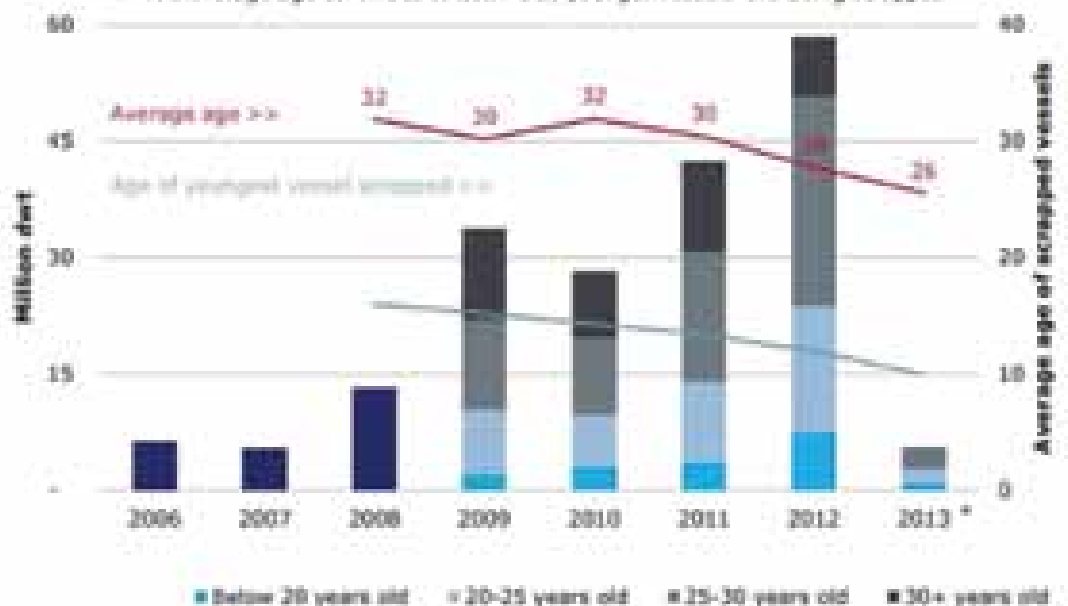
شناورهای خدماتی بزرگ عموماً

بررسی تعداد شناورهای خدماتی فراساحلی پرداخته است. در این گزارش که آمار آن در جدول (۳) آورده شده است، تعداد شناورهای AHT موجود و فعال در جهان ۱۲۱۹ فروند، شناورهای موجود از نوع PSV به تعداد ۱۸۸۴ فروند و شناورهای OSCV موجود در سطح جهان ۳۵۶ فروند است. همچنین مجموع شناورهای تحویلی در سال ۲۰۱۳ از کل انواع ذکر شده در بالا، ۱۳۱ فروند بوده است.

مطالعه گزارشات منتشر شده، فراوانی انواع و مشخصه شناورهای سفارش شده به کارخانجات را به خوبی نشان می‌دهد. شناورهای لنگرانداز فعال در منطقه خلیج فارس اکثر قدرت موتور چهار هزار تا هشت هزار اسب بخار و توان کششی زیر ۸۰ تن دارند و شناورهای خدماتی ظرفیت باربری ۱۵۰۰ تن و سطح عرشه حدود ۵۰۰ مترمربع دارند و این شناورها با توجه به عمق کم و فاصله کوتاه ساحل تا دکل‌های حفاری دارای عمر بالا

58 million dwt scrapped in 2012

The average age continues to decline as younger vessels are being scrapped



Sources: Clarksons, Danish Ship Finance

* January 2013

نمودار (۱۲) صنعت اوراق کشتی طی سال‌های گذشته

این صنعت، به صورت غیرمستقیم، زمینه‌ساز ایجاد رقابت‌های جدید در این صنعت می‌شود. معضل اوراق زودتر از موعد، زمانی خطرناک خواهد بود که با افزایش نرخ‌های حمل‌ونقل به قیمت‌های سال‌های قبل و افزایش غیرمنتظره تقاضای فاینانس زمینه انباشت مجدد بدهی‌ها فراهم و مسیر بهبود این صنعت را طولانی‌تر کند.

ادامه در شماره بعد

شناورها را می‌توان سناریوی جدید بازار حمل‌ونقل دریایی جهت تراز مجدد میزان عرضه و تقاضای دو یا سه سال اخیر ارزیابی کرد. براین اساس سن متوسط شناورهای اوراقی همچنان رو به کاهش است؛ به طوری که میانگین سنی این شناورها در ژانویه سال ۲۰۱۳ میلادی ۲۶ سال گزارش شده است. رویه کاهش سن شناورهای اوراقی یک برنامه از پیش برنامه‌ریزی شده نیست؛ لیکن تمایل به ادامه این روند می‌تواند به عنوان استاندارد صنعتی جدید و کاهش بیشتر در متوسط استاندارد سن اوراق کشتی‌ها (کمتر از ۲۵ سال) تلقی شود. اوراق کشتی قبل از رسیدن به سن ۲۵ سال، اگرچه به معنای از دست دادن بازار توسط مالکان آنها است، ولی این مسئله ضمن تحریک بخش‌های دیگر

مطالعه بازار ساخت این نوع شناورها در سطح جهان نشان می‌دهد که سفارشات ساخت شناور توسط مالکان منطقه‌ای اکثراً در حوزه اندازه متوسط و رو به پایین می‌باشد (شناورهای مورد نیاز اکثراً USV بوده و در مواردی که شناور PSV استفاده می‌شود، عمدتاً از شناورهای غیرنوساز که نرخ کرایه آنها کمتر است استفاده می‌شود).

۳-۱. صنعت اوراق کشتی

شرایط حاد بازار حمل‌ونقل دریایی در سال ۲۰۱۲ باعث شده تا مالکان شناورها اقدام به اوراق حدود ۱۳۰۰ فروند شناور با مجموع ۵۸ میلیون تن DWT کنند که این حجم از اوراق، ۴۰ درصد بیشتر از حجم کل اوراق شناورها در سال ۲۰۱۱ است. افزایش میزان اوراق

تهیه و تدوین:

صندوق توسعه صنایع دریایی
وزارت صنعت، معدن و تجارت



فرایند ساخت در کارخانه‌های کشتی‌سازی نظامی

جدول ۱: اختلاف نیازمندی‌های ساختاری (قابلیت زیستی، دفاعی) بین زیردریایی‌ها و شناورهای نظامی سطحی

قابلیت زیستی و دفاعی	
قابلیت حمله	استعدادها
اتریشی سلاح	جلوگیری از کشف
خسارت رساندن	دارای سلاح بازدارنده
قابلیت ترمیم قوا	دارای سلاح مخرب
شناور نظامی	زیردریایی

برخلاف تصور، فرایند ساخت شناور در کشتی‌سازی‌های نظامی با سایر کارخانجات تفاوت بسیاری دارد و همین موضوع باعث شده تا تجهیزات این کارخانه‌ها نیز متفاوت از یکدیگر باشد.

به طور کلی، مقایسه بین شناورهای سطحی و زیردریایی‌ها، به دلیل وجوه عملیاتی خیلی متفاوت آنها، مشکل است. اختلاف بین نیازمندی‌های ساختاری نظامی (قابلیت زیستی، دفاعی) در جدول (۱) نشان داده شده است. با توجه به این جدول، در حالی که شناورهای نظامی برای استحکام در برابر شرایط معمولی و برخی حالت‌های بارگذاری مخرب جنگی طراحی می‌شوند، قابلیت زیستی زیردریایی‌ها عمدتاً بر توانایی اجتناب از کشف شدن تکیه دارد. بنابراین، شرایط طراحی بارگذاری زیردریایی‌ها برای

◀ تجهیزاتی که برای آماده‌سازی ورق‌های زیردریایی مورد نیاز است ممکن است با استفاده از تجهیزات آماده‌سازی ورق شناور سطحی جوابگو نباشد؛ که نمونه‌ای از آن دستگاه رول و جوشکاری ورق زیردریایی است. تحت این شرایط، کشتی‌سازی‌های سازنده زیردریایی‌ها، در نهایت از کارگاه‌های اضافی دیگری استفاده می‌کنند



مورد نیاز است ممکن است با استفاده از تجهیزات آماده‌سازی ورق شناور سطحی جوابگو نباشد؛ که نمونه‌ای از آن دستگاه رول و جوشکاری ورق زیردریایی است. تحت این شرایط، کشتی‌سازی‌های سازنده زیردریایی‌ها، در نهایت از کارگاه‌های اضافی دیگری استفاده می‌کنند. نمونه انجام این کار، کشتی‌سازی Newport News است که کارگاه بلوکی‌سازی بدنه زیردریایی یا Ring Module Shop را ایجاد کرده است. در صفحه بعد، جدول (۲) نیز مقایسه بین تجهیزات مختلف مورد استفاده در شناورهای سطحی و زیردریایی‌ها را نشان می‌دهد. همانطور که در این جدول

کلاس‌های مختلف زیردریایی مانند USS Virginia هستند. با این حال، در صورتی که تجهیزات مختلف زیردریایی‌ها و شناورهای سطحی، کنار هم چیده شوند، مشاهده می‌شود که ۹۸ درصد این تجهیزات از لحاظ طبقه‌بندی در یک کلاس قرار می‌گیرند. این در حالی است که ممکن است نوع تجهیزات مورد استفاده نیز کاملاً یکی نباشد. به عنوان مثال، ضخامت و استحکام ورق مورد استفاده در زیردریایی‌ها به دلیل نیاز به تحمل فشار جانبی زیاد، بیشتر است، در حالی که در شناورهای سطحی تا بدین اندازه نیست. بنابراین تجهیزاتی که برای آماده‌سازی ورق‌های زیردریایی

غلبه بر متلاشی نشدن در برابر فشار آب خارجی، در حالت غوص عمیق و مقاومت در مقابل بارگذاری‌های عملیاتی است.

با توجه به اینکه کشتی‌ها و زیردریایی‌ها هر دو در شرایط محیطی یکسان خدمات‌دهی می‌کنند، تجهیزات مشابه زیادی دارند و از این حیث نیز، فرآیند ساخت مشترکی دارند. این شرایط به گونه‌ای است که اکثر کارخانه‌هایی که زیردریایی‌ها را می‌سازند، شناورهای سطحی نیز در آنها ساخته می‌شوند. نمونه‌هایی از این کشتی‌سازی‌ها BAE System انگلستان، سازنده زیردریایی‌های Astute، Vanguard و همچنین کارخانه Electric Boat سازنده

جدول ۲: مقایسه تجهیزات مورد استفاده در زیردریایی‌ها و شناورهای نظامی

ردیف	دستگاه یا قطعه	مورد استفاده در		ملاحظات
		زیردریایی	شناورهای نظامی	
۱	ورق بدنه	■	■	در زیردریایی‌ها به دلیل استحکام بیشتر فولاد، نیاز به تجهیزات ساخت قوی‌تری مانند دستگاه رول و برشکاری دارد. تجهیزات ساخت طوری برای کارخانه انتخاب می‌شوند که جوابگوی بیشترین نیاز کارخانه باشد.
۲	موتور و ژنراتور	■	■	
۳	سیستم سکان	■	■	سیستم پیشرفته‌تری در زیردریایی‌ها دارد، این در حالی است که تفاوت چندانی در کار ساخت آن برای هر دو گروه شناورها وجود ندارد.
۴	پروانه و سیستم رانش	■	■	
۵	تسلیمات	■	■	نوع تسلیمات مورد استفاده متفاوت می‌باشد.
۶	رادار	■	■	زیردریایی‌ها مجهز به سیستم راداری آبیند هستند که در بالای برجک متصل می‌شود، در حالی که در کشتی‌ها روی دکل نصب می‌شود.
۷	دیواره‌های آبیند	■	■	
۸	دکل گاز خروجی	■	■	
۹	سونار	■	■	علاوه بر اینکه در زیردریایی‌ها استفاده می‌شود، برای فری گیتها نیز جهت رصد رخدادهای زیر سطح آب جهت ضدزیردریایی بودن استفاده می‌شود.
۱۰	مخازن تعادل	■	■	
۱۱	مخزن سوخت	■	■	
۱۲	باتری	■	■	در برخی کشتی‌های نظامی نیز جهت کاربردهای خاص استفاده می‌شود.
۱۳	اتاق کنترل و فرماندهی	■	■	
۱۴	آشپزخانه و وسایل مربوط	■	■	
۱۵	مخزن روغن کاری	■	■	
۱۶	سیستم لوله‌کشی و ولوها	■	■	
۱۷	سیستم الکتریکال و بردها	■	■	
۱۸	سیستم زه‌کشی	■	■	
۱۹	اتاق‌های استراحت خدمه	■	■	

مشخص است، تفاوت چندانی در طبقه‌بندی تجهیزات زیردریایی‌ها و کشتی‌های نظامی وجود ندارد. بنابراین، مقایسه تجهیزات مختلف مورد استفاده در ساخت زیردریایی‌ها و شناورها نشان داد که تفاوت چندانی در نمودار مونتاژ این دو محصول وجود

ندارد و اختلاف تنها در نوع تجهیزات مورد استفاده است، نه در طبقه‌بندی یا فرآیند ساخت. به عنوان مثال، سیستم لوله‌کشی در هر دو گروه، در کارگاه لوله‌کشی انجام می‌شود، اما سیستم لوله‌کشی زیردریایی‌ها دارای الزامات سختگیرانه‌تری نسبت به شناورها

است که این مسئله به هیچ وجه، فرآیند ساخت محصول را تغییر نمی‌دهد.

۱. اختلاف یک کارخانه کشتی‌سازی و یک کارخانه ساخت زیردریایی
 به طور کلی، اختلاف دو کارخانه را می‌توان در نوع تجهیزاتی که استفاده

در نظر گرفت که با توجه نیازمندی‌های آن تعریف می‌شوند. با توجه به نیازمندی موجود در ساخت کارخانه می‌توان هر یک از این بخش‌ها را مورد تحلیل قرار داده و کارآیی کارخانه را با جانمایی صحیح فرایندها افزایش داد. بخش‌های مختلف یک کارخانه ساخت زیردریایی به ترتیب مراحل و ارتباط صحیح کارگاه‌ها و عوامل ساخت، طبق منابع موثق مؤسسه تحقیقات ملی کشتی‌سازی و ساخت زیردریایی آمریکا (NSRP) و شرکت محقق Tryck Nyman Hayes Inc. در شکل (۱) نشان داده شده است. در این شکل مراحل تعمیر شناور نیز به همراه خدمات پشتیبانی و شغلی در ساخت و تعمیر شناور تعیین شده است.

۱-۲. فرآیند تعمیر

تعمیر یک زیردریایی در کارخانه

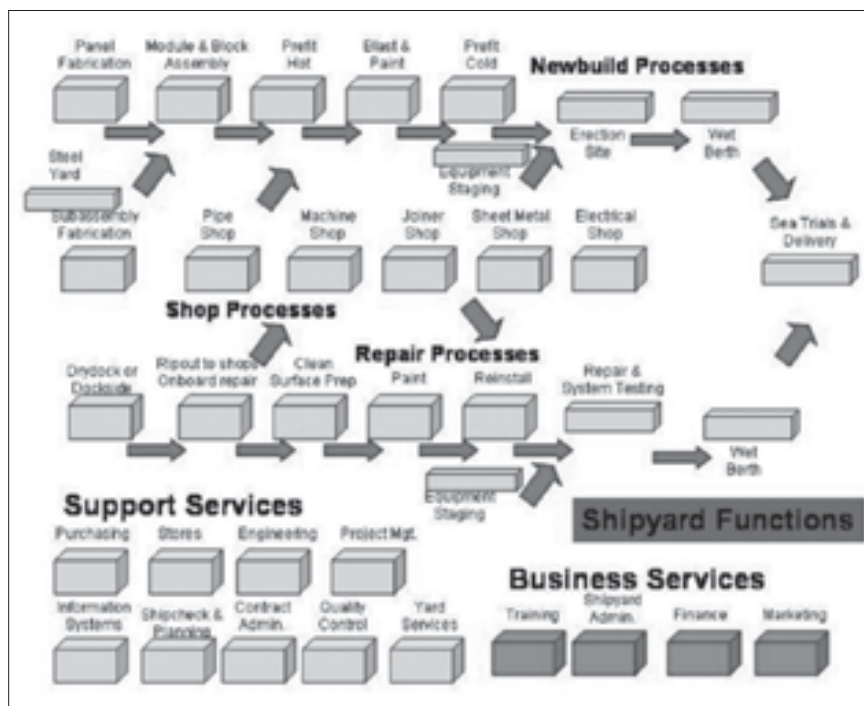
سطحی و زیردریایی‌ها و در نهایت، فناوری ساخت و کارگاه‌ها مشابه است.

۲. فرآیندهای ساخت شناورها

به طور کلی ساخت یک شناور اعم از شناورهای سطحی و زیردریایی‌ها شامل مجموعه مراحل است که در کارخانه ساخته و یا مونتاژ می‌شوند. با توجه به هزینه‌های موجود در ساخت و بهینه‌سازی‌های مدیریت ساخت، لازم نیست که همه ابعاد ساخت در کارخانه تولید شوند و می‌توانند توسط شرکت‌های پیمانکار انجام شوند. این چیدمان و ارتباط بین کارگاه‌ها و عوامل ساخت، منبع اصلی در تهیه فرایند کارخانجات کشتی‌سازی و ساخت شناورهای زیرسطحی کشورهای مختلف پیشرفته است.

در یک کارخانه ساخت شناور، بخش‌های مختلفی را می‌توان

می‌کنند، فرآیند ساخت و گردش مواد در کارخانه مورد بررسی قرار داد. با توجه به مندرجات قبلی، مشاهده شد که تجهیزات مورد استفاده در شناورهای سطحی و زیردریایی‌ها یکسان است و در مواردی اختلاف دارند که این اختلاف با ایجاد کارگاه‌های اضافی در کارخانه قابل جبران است. این در حالی است که مشاهده شد که هیچ کارخانه‌ای در دنیا صرفاً برای ساخت زیردریایی‌ها وجود ندارد و کارخانه‌های سازنده زیردریایی، ابتدا در کار ساخت شناورهای سطحی بوده‌اند. بنابراین، می‌توان یک کارخانه کشتی‌سازی و ساخت زیردریایی توأمان داشت و همه فرایندهای طراحی تا انبار مواد، تا شکل‌دهی، برشکاری و جوشکاری قطعات، تا ساخت پنل‌ها و در نهایت بلوکی‌سازی و نصب تجهیزات برای هر دو گروه شناورهای



شکل ۱: مراحل ساخت و تعمیر یک شناور؛ از مرحله طراحی تا تحویل

شامل مراحل اصلی است. در این شرایط فرایندها به صورت جریان مصالح و قطعات طبقه‌بندی می‌شوند. هر عملیات در هر مرحله، در کارگاه‌های مخصوص به خود انجام می‌شود. عملکرد بهینه کارخانه‌ها برای کاهش اتلاف در فرایندها و عملیات‌ها طراحی می‌شوند. هنگامی که زمان کاری، برای مراحل بدون ارزش افزوده مانند سرگردانی برای انتخاب مرحله صحیح، انتظار برای تهیه سفارش‌های کاری یا نقشه‌ها، انتظار برای تفسیر سفارش‌های کاری از طرف سرپرست و کمبود منابع مالی و عدم پرداخت‌های به موقع صرف می‌شود، اتلاف و ناکارایی به وجود می‌آید. اگر در عملیات‌ها و فرایندها از تجهیزات اتوماتیک، شبه‌اتوماتیک، روبات‌های بهینه و از تکنیسین‌ها و مهندسان آموزش‌دیده مناسب استفاده نشود، اتلاف در کار-انرژی-مصالح به وجود می‌آید. کارخانه‌های با عملکرد بهینه از فناوری‌ها و سیستم‌های خود (سیستم‌های سازماندهی کار، مدیریت، نظارت و غیره) برای دستیابی به نیازمندی‌های کیفیت، زمان و هزینه در کسب‌وکار بهره می‌جویند. کارخانه توسعه یافته و بهبود یافته، ظرفیت بیشتر و سریع‌تر، بهتر و اقتصادی‌تر در تعمیر را قادر خواهد بود.

۲-۲. فرآیند ساخت

فرآیند بهینه ساخت زیردریایی همه تأسیسات و بیشتر فرایندهایی که در قسمت تعمیرات بودند به علاوه فرایندهای تولید فولاد و نصب را در برمی‌گیرد.

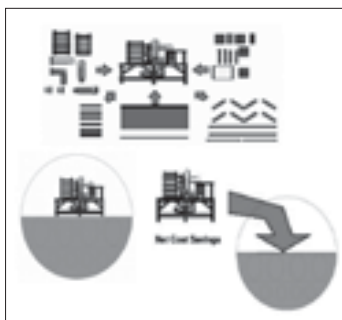
در طرح‌های جدید توسعه کارخانه، سبک قدیمی کشتی‌سازی ناکارآمد که ابتدا بدنه ساخته می‌شد و سپس همانطور که در دیاگرام شکل (۲)

نشان داده شده است، ماشین‌آلات، موتورها، لوله‌کشی و کابل‌کشی‌ها در کنار اسکله روی شناور نصب می‌شدند، را کنار می‌زنند.



شکل ۲: سبک سنتی نصب تجهیزات همه تجهیزات به صورت مجزا روی زیرسطحی نصب می‌شوند.

حال، روش جدید ساخت نشان داده شده در سه دیاگرام شکل (۳)، ساخت واحدها یا بلوک‌ها در کارگاه فولاد و کارگاه مونتاژ و سپس نصب تجهیزات از پیش مونتاژ شده و حتی بلوک‌های تست شده روی بلوک‌های شناور است. آنگاه بلوک‌های تجهیز شده می‌توانند در سالن مونتاژ به دقت به هم اتصال پیدا کنند. یک قانون تجربه‌ای وجود دارد که می‌گوید: برای هر ساعت کار انجام شده در کارگاه (به عنوان مثال روی واحد) نیازمند سه ساعت کار روی بلوک و پنج ساعت کار روی شناور پهلو گرفته است.



شکل ۳: ساخت تجهیزات بلوکی و نصب بلوک تجهیزات به زیردریایی

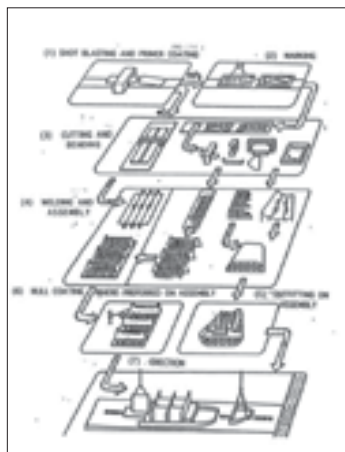
خطوط فرآیندی تولید کارخانه، فناوری کارگاه‌ها و مدیریت مصالح با روش‌های پربازده‌تر تسهیل می‌شوند.

این مراحل در فرآیند ساخت می‌توانند برای بیشتر تولیدات پیچیده و بزرگ دیگر شامل بویه‌ها، ایستگاه‌های پمپاژ بلوکی برای خط لوله گاز، بلوک‌های تولید برق یا ذخیره مواد غذایی منجمد شده و غیره نیز به کار روند.

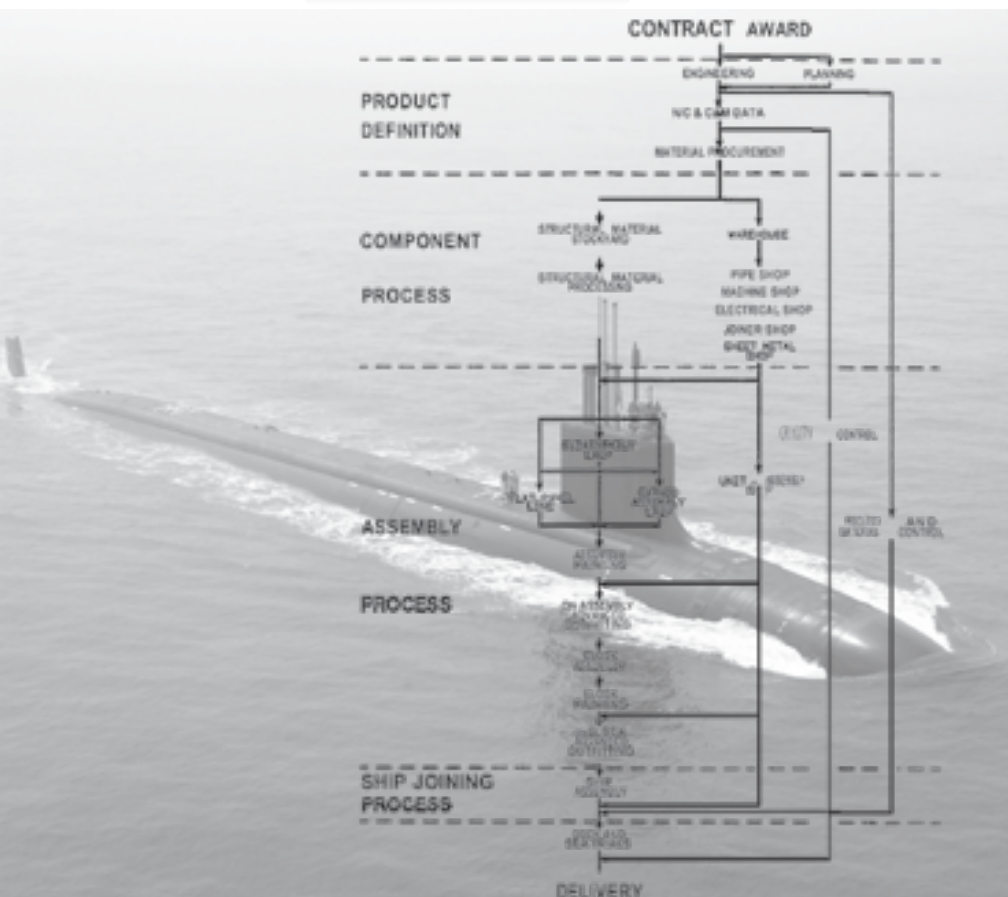
۳. مفاهیم کلیدی در فرآیند ساخت در فرآیند ساخت شناورها و زیردریایی‌ها برخی عوامل تأثیرگذار دخالت دارند که تعریف آنها به شرح زیر است:

(۱) فرآیند ساخت، شامل اتصال ورق‌ها و پروفیل‌ها تا بلوک‌های شناور و اتصال آنها به هم، موازی با خرید تجهیزات و مؤلفه‌های آنها تا ساخت نهایی محصول است.

(۲) همه کارخانه‌های کشتی‌سازی، فرآیند اصلی ساخت یکسان دارند. شکل (۴) فرآیند اصلی ساخت شناورها و زیردریایی‌ها را در کارخانه‌های کشتی‌سازی نشان می‌دهد.



شکل ۴: شماتیک اصلی فرآیند ساخت در کارخانه‌های کشتی‌سازی



شکل ۵: الگوریتم اصلی ساخت شناورها اعم از کشتی‌ها و زیرسطحی‌ها، از مرحله قرارداد تا تحویل به مشتری

۳) کشتی‌سازی‌ها باید به راه‌های جاده‌ای، راه‌آهن‌ها و آبراهه‌ها نزدیک بوده و به راحتی به آنها دسترسی داشته باشند تا برای تحویل تجهیزات، مؤلفه‌ها و مواد اولیه مشکلی وجود نداشته باشد.

۴) کشتی‌سازی‌ها باید در مکانی واقع شوند که افراد آموزش دیده و تحصیل کرده کافی نیز در آنجا موجود باشد.

۵) حداقل یک مرز مجاور با آبراهه یا دریا داشته باشند.

۶) کشتی‌سازی‌ها به مکان‌های زیر نیازمندند:

- انبارها و نواحی ذخیره مواد اولیه
- کارگاه‌هایی برای ساخت و اتصال بلوک‌ها با استفاده از زیربلوک‌ها (Sub-Assemblies)، Assembly و حتی بلوک‌های تجهیز شده (Outfitted Blocks).

- اسکله ساخت و سیستم انتقال شناور به آب (سرسره، حوض خشک، داک شناور و ...)

- اسکله‌هایی برای پهلویی شناور پس از آب‌اندازی

۷) اهدافی که برای جانمایی تأسیسات باید در نظر گرفته شوند:
- بهینه کردن مسیر مواد و کار در فرآیند
- کاهش انبار کردن با جریان یکنواخت مصالح

- کاهش تعداد انتقالات و بار زدن در فرآیند و کم کردن فاصله‌ای که مصالح و تولیدات باید جابه‌جا شوند.

۸) ساخت بلوک‌ها و تجهیز کردن پیشرفته (Advanced Outfitting) نیازمند جرتقلیل‌های با ظرفیت بیشتری است.

۹) کشتی‌سازی‌های زیادی طبق کاربری‌های موردنظرشان وجود دارند که از تجربه‌های آنها باید استفاده کرد. طبق تجربه‌های بیشتر کارخانه‌های

پیشرفته دنیا، الگوریتم اصلی ساخت یک شناور از مرحله انعقاد قرارداد تا مرحله تحویل شناور، هم برای تولید شناورهای سطحی و هم برای تولید شناورهای زیرسطحی به صورت شکل (۵) نشان داده می‌شود.

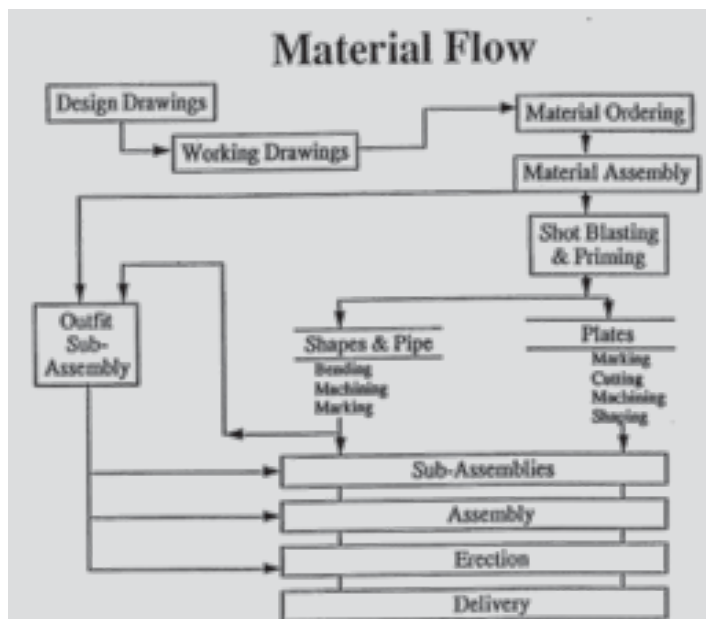
۴. جریان مصالح

(Flow of Materials)

این قسمت، مهم‌ترین فاکتور، به منظور افزایش تولید است. دو تابع مهم وجود دارند که بخشی از هر کارخانه کشتی‌سازی را تشکیل می‌دهند که یکی دریافت و دیگری انتقال مصالح از انبارها و کارگاه‌ها جهت ساخت است.

◀ کشتی‌سازی‌ها باید به

راه‌های جاده‌ای، راه‌آهن‌ها و آبراهه‌ها نزدیک بوده و به راحتی به آنها دسترسی داشته باشند تا برای تحویل تجهیزات، مؤلفه‌ها و مواد اولیه مشکلی وجود نداشته باشد



تدارکات و تأمین
مصالص باید آنقدر
قوی باشد که در هیچ
زمانی، گروهی از افراد
به دلیل نبود مصالح
بیکار نباشند جریان ثابتی
از مصالح ضروری در
کارخانه باید وجود
داشته باشد که تأمین
مصالص همیشه در پس
تقاضا باشد

شکل ۶: الگوریتم اصلی جریان مصالح در کارخانه‌های کشتی‌سازی

ماشین‌های مسطح و جرثقیل ریلی وجود دارند. با این حال، جهت بالا بردن کارایی، استانداردسازی همه تجهیزات مورد نیاز است.

۵. جانمایی کارخانه

در این بخش جانمایی و چگونگی قرارگیری کارگاه‌های مورد نیاز کارخانه در مسیر و فرآیند تولید، طبق منابع معتبر و استاندارد بین‌المللی از قبیل استاندارد NSRP و مؤسسه تحقیقات دفاعی آمریکا مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرند. جانمایی کارخانه‌های مدرن طبق استاندارد NSRP در الگوریتم شکل (۷) نشان داده شده است. همانطور که در قسمت تعیین اختلاف کارخانجات کشتی‌سازی و ساخت زیرسطحی صحنه‌گذاری شد، تمامی فرآیندهای تولید شناورهای سطحی و زیرسطحی یکسان بوده و تفاوتی در جانمایی کارگاه‌ها و مسیر تولید ندارند.

۵-۱. کارگاه ساخت

بدون استثناء، کارگاهی که به مسیر

تا به راحتی در دسترس قرار گیرند. سپس این مصالح باید به کارگاه جابه‌جا شده یا مستقیماً به شناور، در مسیر به آب‌اندازی و یا در شناور داخل حوضچه وارد شوند. روش‌های جابه‌جایی داخل کارخانه، به صورت خیلی گسترده‌ای متفاوت است. یک روش، استفاده از جرثقیل‌های حمال در کارگاه‌ها است که توانایی بلندکردن همه انواع وزن‌ها را وابسته به کارگاه مورد نظر دارند.

در کارگاه ساخت (Fabricating Shop) و کارگاه ماشین، راه‌های مسیر ریلی جهت جابه‌جایی مستقیم ایجاد شده‌اند که می‌توانند مصالح را از جرثقیل‌های حمال به ماشین‌های ریلی انتقال دهند. در پایان حمل، جرثقیل‌ها مصالح را روی شناور قرار می‌دهند. همچنین تجهیزات انتقال خیلی زیادی از انواع گوناگون در کارخانه‌های مختلف از تراکتورهای معمولی گرفته تا

به ویژه امروزه، که پیمانکاران به منظور نگه داشتن زمان‌بندی جریان کار دخالت داده شده‌اند، ضروری است که در هنگام سفارش مصالح تا زمان تحویل آن، انبارداری عظیم در کارخانه موجود نباشد. هیچ کارخانه‌ای نمی‌تواند با داشتن ساختمان‌های خیلی زیاد از آنها به عنوان فضای انبار استفاده کند. تدارکات و تأمین مصالح باید آنقدر قوی باشد که در هیچ زمانی، گروهی از افراد از هر کارگاهی به دلیل نبود مصالح بیکار نباشند. جریان ثابتی از مصالح ضروری در کارخانه به صورتی باید وجود داشته باشد که تأمین مصالح در انبارها ثابت و همیشه در پس تقاضا باشد. الگوریتم اصلی جریان مصالح در شکل (۶) نشان داده شده است.

مواد و مصالح منتقل شده به کارخانه باید کنترل شده و جهت شناسایی راحت در زمان استفاده آن، علامت‌گذاری شوند

آزادی و کمترین زمان محتمل، از هر نقطه‌ای از یک کارگاه به هر شناور تحت ساخت رسانده شود. اندازه ورق‌های استفاده شده در ساخت شناور در حمل و نقل و استفاده در ماشین‌آلات از اهمیت نسبی برخوردار است.

۵-۲. کارگاه ماشین

کارگاه ماشین شامل چندین قسمت تجهیزاتی است. همه ماشین‌ها توسط موتورهای جداگانه کنترل شده و طوری چیدمان می‌شوند که مصالح کمترین مسیر را از ابتدا تا انتهای کار تجربه کنند. توجه شود که این اصل کلی در همه کارگاه‌ها باید رعایت شود.

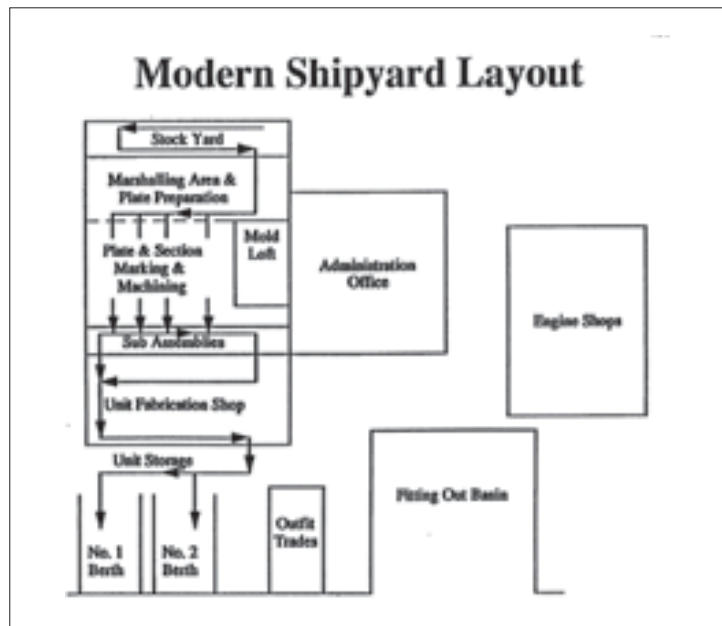
پس از سرهم کردن ورق‌ها، بزرگ‌ترین اقلام بعدی که داخل شناورهای نظامی و زیردریایی‌های تحت ساخت ایجاد می‌شوند، واحدهای سیستم رانش اصلی، تسلیحات و غیره است. در برخی کارخانه‌ها، کارگاه ماشین در نزدیکی مسیرهای ساخت قرار دارد. در برخی دیگر، در نزدیکی مسیرهای Outfitting ایجاد می‌شود. شاید مکان ایده‌آل این کارگاه به دلیل نیازمندی به بالابری خیلی سنگین، در مجاورت سالن مونتاژ و تا جای ممکن نزدیک به مسیرهای ساخت است.

۵-۳. ساختمان اداری

این ساختمان مرکز اصلی و رأس کارخانه است. این ساختمان عموماً در ورودی کارخانه واقع شده و شامل بخش‌هایی همچون مدیریت، مهندسی، اتاق‌های طراحی و تخمین هزینه، اتاق برنامه و غیره است.

۵-۴. سالن مونتاژ

به طور کلی، ایده پیش‌ساخت یا تولید در سالن مونتاژ، هنگامی که لزوم کاهش فضای مورد نیاز برای



شکل ۷: الگوریتم جانمایی کارخانه‌های کشتی‌سازی مدرن

فعالیت‌های کارخانه مستقیماً به ساخت شناورها مرتبط است که در این کارگاه این مجموعه فعالیت‌ها انجام می‌شود. کارگاه ساخت می‌تواند شامل سه یا بیشتر از سه قسمت باشد که از قبیل Plate Works، Shapes Works و Pipes Works است. کارگاه لوله‌کشی معمولاً در کارگاه ماشین یا به صورت مجزا موجود است که آنرا در نزدیکی سالن مونتاژ قرار می‌دهند تا مسیر حمل و نقل کمتری برای لوله‌ها پس از خم دادن و ساخت لوله‌ها در روش نصب تجهیزات On Unit قرار گیرد.

جریان پیوسته کار با ورود مصالح به ابتدای نزدیک‌ترین کارگاه به انبار، سپس به ناحیه ساخت و از این رو به فضای مونتاژ و در نهایت انتقال آنها به سراسره یا حوضچه توسط کشنده‌های ریلی و جراثیل‌های بزرگ انجام می‌شود. با این چیدمان، یک قطعه از مصالح ممکن است با بیشترین درجه

ساخت نزدیک‌تر است، کارگاه ورق است که برخی اوقات کارگاه ساخت (Fabricating Shop) نامیده می‌شود. ماشین‌های برش‌کاری ورق در این کارگاه واقع شده‌اند. در کارگاه ورق، مواد برای سرهم کردن ورق‌ها وابسته به امکانات کارخانه به این مکان انتقال می‌یابند. همچنین کارگاه ساخت دارای کارگاه‌های آماده‌سازی است که به دو بخش ورق‌ها و استیفنرها تقسیم می‌شوند. در کارگاه ورق همه فعالیت‌ها به برش و علامت‌گذاری ورق‌ها متوجه است. در کارگاه‌های استیفنر فعالیت‌هایی از قبیل علامت‌گذاری، برش‌کاری و خم‌کاری پروفیل‌ها صورت می‌گیرد. انواع روش‌های جوشکاری نیز می‌تواند برای ساخت و اتصال بلوک‌ها در این کارگاه استفاده شود. تنها محدودیت جهت سرهم کردن بلوک‌ها، ظرفیت بالابری جراثیل‌ها در کارخانه، بدون توجه به اندازه و شکل زیربلوک‌های ساخته شده است.



مونتاژ در اسکله و حذف خطرات کار در فضای آزاد لمس شد، به وجود آمد. این توسعه سبب ایجاد خروجی بیشتر، تولید انعطاف پذیرتر، بهبود اندازه عملکردها و کیفیت جوشکاری به منظور آماده سازی عملیات مونتاژ نهایی و بنابراین بهبود تولیدات کلی کارخانه شد.

با توجه به روش ساخت زیر دریایی ها و کشتی ها، برخی از کارخانه ها کل شناور را در بخش های بلوکی کوچک تر می سازند و سپس در مسیر ساخت آنها را برای سرهم کردن نهایی بلوکی ها حرکت می دهند. این روش از زیر بلوکی ها به واحدهای دیگر ساخت این اجازه را می دهد که روی زیر بلوکی ها و بلوک ها کار کنند و بنابراین در کامل کردن شناور سریع تر عمل شود.

لوله کش ها، لوله را از طریق سوراخ های کوچک و رگبرگ ها لوله کشی می کنند. عایق بندی ها، دیواره های آب بند، لوله ها و غیره قبل از نصب روی شناور کامل شده و به صورت یک واحد کامل مثلاً برای دودکش یک شناور، ایجاد می شوند. شفت پروانه به صورت کامل هم تراز شده و پیچ ها قبل از نصب در شناور تناسب سازی خواهند شد. مجراهای ورود و خروج آب به صورت آماده جهت نصب در شناور ایجاد می شوند. سکان ها و فوندانسیون ماشین آلات اصلی و ملحقات موتورخانه ای نیز در جای دیگری آماده شده و به محل مورد نظر آورده شده و در شناور نصب خواهند شد. مبلمان در شناور و تجهیزات آشپزخانه، میزها و دیگر وسایل از این نوع در جای دیگر کامل و در شناور تعبیه می شوند.

۵-۵. کارگاه لوله کشی

کارگاه لوله کشی، اصولاً تنها نصب لوله کشی در شناور، از مجاری زه کشی

۵-۶. کارگاه برق

کارگاه برق به سه بخش گسترده تقسیم می شود: قدرت، روشنایی و سیم کشی ناوبری و مخابراتی. کارگاه های برق در کارخانه های بزرگ تر براساس قابلیت های تنظیم می شوند که اتصال راحت و سریع کابل ها، سوار کردن و ثابت کردن در شناور به راحتی بتوانند انجام شوند. این کارگاه، معمولاً تجهیزاتی برای پیاده کردن موتور و تعمیر موتورهای کوچک، آرمیچرها و ساخت گیره ها و دیگر اقلام کوچک در اتصالات برقی دارد. برخی کارهای کارگاه ماشین آلات و کارگاه ورق فلزی

روی عرشه تا خطوط اصلی رانش را مدیریت نمی کند، بلکه تا جای ممکن در این کارگاه، پیش ساخت ها به صورت برش، بندکشی، خم کاری، لبه دار کردن لوله ها و غیره انجام می گیرد که در غیر این صورت باید خارج از کارخانه ساخته شوند. برش ها توسط تجهیزات پیشرفته برش لوله ها از قبیل Gas-cutting Machine BUG-2 می تواند انجام شود. در کارگاه لوله کشی همچنین جوشکاری لوله، ساخت لبه ها و تست های هیدرواستاتیک خطوط لوله انجام می گیرد. این کارگاه می تواند داخل سالن مونتاژ واقع شده و یا در نزدیکی آن واقع شود.

آماده‌سازی یا شات‌بلاست انتقال می‌یابند. انبارها در تنوع‌های مختلف لازم هستند و باید در نزدیکی کارگاه‌هایی که مقادیر بزرگی از مصالح ذخیره شده را نیاز دارند، واقع شوند.

۹-۵. نیروگاه و مرکز قدرت

این قسمت در بخشی از کارخانه قرار دارد که به تأمین برق مورد نیاز تجهیزات ساخت و جراثیل‌ها و همچنین تولید برق در شرایط اضطراری می‌پردازد.

۱۰-۵. مرکز آموزش

در یک کارخانه، چندین بخش آموزشی پرسنل وجود دارد که ممکن است چندین ساختمان برای آن در نظر گرفته شود. این مراکز آموزشی دارای کلاس‌ها و کارگاه‌هایی برای ساخت، مونتاژ بلوکی‌ها، آموزش جوشکاری و مرکز آموزش طراحی است. این مرکز آموزش همچنین به آزمایش ماشین‌آلات و تجهیزات ابزار ماشین جهت مهیا کردن تست لوله‌ها و ورق‌ها، مجهز شده است.

۱۱-۵. کافه و رستوران

وجود کافه و رستوران در کارخانه‌های کشتی‌سازی مدرن به منظور تأمین محل غذاخوری و پذیرایی پرسنل قابل توجه است.

۱۲-۵. کارگاه‌های کوچک متفرقه

و دیگر ساختمان‌ها

این کارگاه‌ها و ساختمان‌ها جهت پوشش نیازمندی‌هایی از قبیل اتاق نگهداری، سرویس‌های بهداشتی و غیره است.

علی‌امیرشعبانی

کارشناس رده‌بندی مؤسسه رده‌بندی آسیا



این کارگاه است. این کارگاه‌ها در مسیر فرآیندی بین کارگاه ساخت و سالن مونتاژ واقع می‌شوند.

۸-۵. انبار

پس از تخلیه بار، مواد اولیه به صورت خاصی در انبارها در گروه ورق‌ها، پروفیل‌ها و ... چیده می‌شوند. ورق‌ها توسط جراثیل‌های سریع مغناطیسی به انبار مناسبی جابه‌جا می‌شوند، در حالی که انتقال پروفیل‌ها، بخشی توسط کشنده‌ها و بخشی توسط جراثیل‌های خاص صورت می‌گیرد.

از انبارها، ورق‌ها و پروفیل‌ها توسط خطوط حمل‌کننده، جهت آماده‌سازی سطوح به کارگاه

نیز در این کارگاه انجام می‌گیرد. بنابراین تا جایی که امکان دارد این کارگاه به دو کارگاه ماشین و کارگاه ورق فلزی نزدیک است. در برخی کارخانه‌ها این کارگاه در کارگاه ماشین‌آلات واقع شده است.

۷-۵. کارگاه بلاستینگ و رنگ‌کاری

کارگاه بلاستینگ و کارگاه رنگ‌کاری کارگاه‌های دیگری هستند که پس از تکمیل بیشتر کارهای بیرونی شناور می‌تواند انجام شود. بلاستینگ و رنگ‌کاری بلوک‌ها، زنگ‌کاری بدنه نهایی و فضاهای زیستی و موتورخانه و همه انواع آن از قبیل نقاشی معمولی تا حرفه‌ای از وظایف

۱۰ دلیل برای تشکر از دریانوردان

در طول هزاران سال گذشته، مردم از سراسر جهان، کالاهای مورد نیاز خود را از طریق راه‌های دریایی ارسال می‌کردند. امروزه تقریباً همه چیز از لباس‌هایی که مردم می‌پوشند تا مواد غذایی که می‌خورند، از طریق کشتی به دست آنها می‌رسد.

صنعت حمل‌ونقل دریایی که توسط بسیاری به عنوان صنعت نامرئی نامیده می‌شود، نقشی حیاتی در اقتصاد جهانی دارد اما تعداد بسیار کمی از مردم از آن چه در دریاهای آزاد اتفاق می‌افتد اطلاع دارند. این در حالی است که حمل‌ونقل دریایی، صنعتی مرموز و در عین حال جذاب است.

به همان اندازه که این صنعت برای جهان و ساکنان آن اهمیت دارد، کار دریانوردان شجاع نیز که انجام یکی از سخت‌ترین مشاغل در جهان با اداره کشتی‌های عظیم‌الجثه در پرخطرترین دریاهای مناطق است، دارای اهمیت است. اگر آنها نبودند، تجارت جهانی به سوی رکود رفته و مردم از نیازهای اساسی خود محروم می‌شدند و برخی از کشورها حتی برای زنده ماندن نیز با مشکلات عدیده روبرو بودند.

دریانوردی یکی از حرفه‌هایی است که مورد بی‌مهری قرار گرفته و نه تنها توسط سازمان‌های بین‌المللی که حتی دولت‌ها نیز این حرفه را نادیده

و نگهداری دارند. اگر کشتی‌ها و دریانوردان کار نمی‌کردند چه اتفاقی در جهان رخ می‌داد؟ نیازی به گفتن نیست، کلمه از گفتن آن ناتوان می‌شد و مردم از نیازهای اساسی خود محروم می‌شدند. به خاطر این افراد ماهر و شجاعی که دریانورد خوانده می‌شوند، تجارت در جهان رونق دارد و مردم می‌توانند آنچه را که می‌خواهند از فروشگاه‌های مورد نظرشان خریداری کنند. علی‌رغم اینکه دریانوردان در گروه‌های بسته‌ای کار می‌کنند که برای افراد خارج از آن قابل رؤیت نیست، اما کار آنها ضروری و اجتناب‌ناپذیر است. حال زمان آن است که آنها احترام و اهمیتی را که سزاوار آن هستند از طرف ما دریافت دارند.

۲. دریانوردان زندگی اجتماعی خود را فدا می‌کنند
یکی از بزرگ‌ترین مشکلاتی که

می‌گیرند. اگر شما تلاشی برای فراتر رفتن از ظاهر حرفه دریانوردی و لباس‌ها و برنامه سفرهای فانتزی دریانوردان انجام دهید، شیوه زندگی سخت دریانوردان و مشکلاتی که آنها در دریا تحمل می‌کنند تا مردم به زندگی لذت‌بخش خود در خشکی ادامه دهند را خواهید دید.

در اینجا برخی از مهم‌ترین دلایل از میان میلیون‌ها دلیل برای تشکری که ما باید از صمیم قلب از هر دریانوردی داشته باشیم، آمده است:

۱. دریانوردان اقتصاد جهانی را اداره می‌کنند

نود درصد از غذا، سوخت، مواد اولیه و کالاهای ساخته شده در دنیا از طریق دریا حمل و تحویل داده می‌شود. تقریباً هر چیزی که در جهان عرضه می‌شود به وسیله کشتی‌هایی حمل می‌شود که نیاز به دریانوردانی ماهر برای کار، تعمیر

اگر شما تلاشی برای فراتر رفتن از ظاهر حرفه دریانوردی و لباس‌ها و برنامه سفرهای فانتزی دریانوردان انجام دهید، شیوه زندگی سخت دریانوردان و مشکلاتی که آنها در دریا تحمل می‌کنند تا مردم به زندگی لذت‌بخش خود در خشکی ادامه دهند را خواهید دید

غرق می‌شوند؛ اما این امر سبب ترس دریانوردان نمی‌شود، چرا که آنان برای چنین شرایطی زاده شده‌اند. آنان سرسخت و خشن بوده و با شجاعت آماده انجام این کار در زمانی هستند که کشتی در امواج سهمگین بالا و پایین می‌رود. اگر تصور می‌کنید کار کردن در چنین شرایطی ساده و سرگرم‌کننده است، سخت در اشتباهید. هر کسی از عهده این کار برنمی‌آید و کسانی که در خشکی کار می‌کنند هرگز نمی‌توانند شرایط سخت کسی را که با چنین سختی‌هایی روبروست درک کنند. بنابراین همزمان با این که افراد در خشکی در دفاتر دنج و گرم و نرم خود با امکانات رفاهی بسیار مجلل کار می‌کنند، عده‌ای در دریا در بدترین و ناخوشایندترین شرایط کار می‌کنند تا تجارت در اقصی نقاط دنیا متوقف نشود و مردم در روی خشکی از امکانات رفاهی خود لذت ببرند.

گرفتن و معاشرت استفاده می‌کنند، دریانوردان برای اینکه این جشن‌ها متوقف نشوند با خون دل و حتی به قیمت خراب شدن شادیشان در دریا، به کار خود ادامه می‌دهند.

۳. دریانوردان با پرخطرترین دریاهای و بدترین شرایط آب و هوایی مبارزه می‌کنند

حمل کالا از بندری به بندر دیگر اغلب طوفان‌های سخت و امواج سهمگینی را برای دریانوردان به همراه دارد. دریا به مهربانی زمانی که از ساحل به آن نگاه می‌کنیم نیست. علی‌رغم تمام پیشرفت‌های تکنولوژیک اخیر، دریانوردان در دریا در سایه گذشت و بخشایش طبیعت قرار دارند. اما آنچه باید انجام شود این است که بار باید به مکان مشخص و در زمان برنامه‌ریزی شده حمل شود. هر ساله کشتی‌های زیادی به دلیل طوفان‌ها و شرایط بدجوی

دریانوردان (نه بر اساس انتخاب) با آن روبرو هستند دوری از عزیزانشان در زمانی است که در دریا به انجام وظیفه مشغولند. از دست دادن جشن تولدها، وقایع فامیلی و یا مراسم ازدواج برادر، هزینه‌ای است که آنها در قبال به موقع رسیدن کالا به دست مردم پرداخت می‌کنند. دریانوردان بسیاری هستند که همه جشن تولدهای تنها فرزندشان را از دست می‌دهند. برخی از آنها حتی نمی‌توانند در مراسم تشییع عزیزانشان شرکت کنند. این انتخاب سختی است که آنها برای امرار معاش خانواده‌هایشان انجام می‌دهند؛ اما رنج دوری از خانواده آنها را از اجرای وظایفشان باز نمی‌دارد. یک نفر بایستی این کار را انجام دهد و دریانوردان به اندازه‌ای سرسخت و پرتاقتند که این واقعیت تلخ را می‌پذیرند. در حالی که مردم در خشکی از هر فرصتی برای جشن



۴. دریانوردان جان خود در مناطق جنگی و خطر دزدی دریایی به مخاطره می‌اندازند

بر اساس یک گزارش، بیش از ۱۰۰ هزار دریانورد همزمان در حال برنامه‌ریزی یا سفر به مناطق پرخطری که در معرض دزدی دریایی قرار دارند، هستند. تاکنون تعداد زیادی از کشتی‌ها توسط دزدان دریایی ربوده شده و دریانوردان بسیاری در گروگان دزدان دریایی هستند. آنها مورد شکنجه و آزار و اذیت قرار گرفته و در شرایط رنج‌آوری زندانی می‌شوند. حتی امروزه نیز دزدی دریایی متوقف نشده است و کشتی‌ها همچنان ربوده شده و دریانوردان نیز گروگان گرفته می‌شوند. اما با وجود تمام این خطرات و اضطراب‌ها، دریانوردان به انجام وظایف خود در این مناطق خطرناک ادامه می‌دهند. مناطقی که در معرض دزدی دریایی قرار دارند، یکی از مهم‌ترین مسیرهای تجاری

دریایی در زمینه مواد غذایی، مواد اولیه خام و تولیدات مختلف را در بر می‌گیرند. تقریباً نیمی از منابع نفتی به وسیله کشتی از طریق این مناطق تحت سیطره دزدان دریایی حمل می‌شود. فقط تصور کنید که اگر دریانوردان از کارکردن در این نواحی امتناع ورزند چه اتفاقی برای اقتصاد جهان خواهد افتاد. پاسخ برای شما کاملاً مشخص است.

علاوه بر این، در صورت لزوم دریانوردان در مناطق جنگی نیز به دریانوردی پرداخته و به نیروهای دریایی در تحویل بار و منابع در جایی که بیشتر مورد نیاز است کمک می‌کنند. آیا آنها می‌توانند از این کار سر باز زنند؟ بله! اما هرگز این کار را نخواهند کرد.

۵. دریانوردان در معرض خطرات بهداشتی شدیدتری قرار دارند

دریانوردان به دلیل ماهیت کار و سفر مداوم به مکان‌های جدید در

معرض ابتلا به انواع بیماری‌ها قرار دارند. به غیر از خطرات فیزیکی مثل بیماری‌ها و صدمات ناشی از حوادث و سوانح، دریانوردان در معرض مشکلات روانی از قبیل احساس غربت، تنهایی و خستگی به عنوان بخشی از زندگی خود در دریا قرار دارند. علاوه بر این، در اکثر مواقع اگر حادثه‌ای در کشتی اتفاق بیفتد، امکان مراجعه به متخصص و دریافت کمک‌های بیشتر پزشکی وجود ندارد. دریانوردان ناگزیر از مدیریت همه امور در کشتی هستند؛ اما فارغ از این که حین کار بر روی کشتی با چه خطراتی روبرو هستند به شغل خود ادامه داده و شجاعانه و با کسب دانش و آموزش، خود را برای بدترین شرایط اضطراری پزشکی آماده می‌کنند. در صورت شکستن استخوان‌های شما حین کار و نبود پزشک یا بیمارستان چه خواهید کرد؟ آری، دریانوردان خطرناک‌ترین مشاغل را حتی بدون دسترسی به

یک پزشک در نزدیکی خود انجام می‌دهند. آیا دلیلی بزرگ‌تر از این برای قدردانی از آنها لازم است؟

۶. دریانوردان از سخت‌ترین مقررات و قوانین تبعیت می‌کنند

با افزایش مقررات سختگیرانه مربوط به کشتی در سراسر جهان، دریانوردان همزمان نه تنها برای اطمینان از ایمنی خود بلکه حتی برای رعایت قوانین و مقررات حفاظت از محیط زیست و کشتی با مشکلات اساسی روبرو هستند. علاوه بر این، هر یک از کشورهای کشتی به آنها وارد می‌شود قانون و مقررات مربوط به خود را دارند که به راحتی می‌تواند برای محاکمه یک دریانورد مورد استفاده قرار گیرد. در بسیاری از مواقع این امر تعمداً با نیت بالا بردن درآمد و یا حل و فصل مسائل سیاسی اتفاق می‌افتد. در سال‌های گذشته، دریانوردان زیادی توسط کشورهای که به شدت در پی اثبات قدرت خود به سایر ملل بوده‌اند سپر بلا شده‌اند. تحت چنین قوانینی، دریانوردان زیادی سال‌ها زندانی و شکنجه شده و مورد اسفناک‌ترین رفتارها قرار گرفته‌اند. آیا می‌توان هر روز زندگی را با چنین قوانین متفاوت و گاهی احمقانه و نامعقول و بدون هیچ نوع اطمینانی از دریافت کمک در مواردی که کارها بر وفق مراد پیش نمی‌روند، سپری کرد؟ در صورتی که بر روی خشکی باشید، می‌توانید بلافاصله با وکیل خود تماس بگیرید و یا حداقل شخصی را که باید با او صحبت کنید، بشناسید؛ اما دریانوردان از این نعمت بی‌بهره‌اند. دریانوردان در حالی که کالاهای مورد نیاز جهان را تحویل می‌دهند، تحت سخت‌ترین الزامات قانونی و در معرض خطرات فراوان فعالیت می‌کنند.

۷. دریانوردان شبانه‌روز کارهای یکنواخت و ملال‌آور روزمره را انجام می‌دهند

دریانوردی در دریاهای آزاد با تمام مکان‌های عجیب و غریب و مسحورکننده برای بسیاری از مردم رؤیایی به نظر می‌رسد. اما بیشتر آنها چیزی در مورد کار سختی که دریانوردان هر شبانه‌روز انجام می‌دهند تا کشتی و ماشین‌آلات آن را به حرکت درآورند، نمی‌دانند. هر دریانوردی که دو سال در دریا کار کرده باشد بایستی بهترین شهرهای دنیا از جمله نیویورک، هنگ‌کنگ، توکیو و غیره را دیده باشد؛ اما برای بسیاری از دریانوردان تمام این مکان‌های زیبا شبیه به موتورخانه یا عرشه کشتی است. روزهای از دست رفته، روزهایی هستند که کشتی فرصت توقف طولانی مدت در بنادر داشته باشد و دریانوردان نتوانند از شهرهای بندری دیدن کنند. امروزه یک کشتی حداکثر در ۲۴ ساعت تخلیه و بارگیری می‌شود و زمانی برای ترک کشتی و گردش در شهر باقی نمی‌گذارد. علاوه بر این، توقف در بندر به معنای کار اضافی است که گاهی اوقات شامل ۱۸ ساعت کار مداوم در یک شیفت است. با افزایش تهدیدات تروریست‌ها، در حال حاضر اکثر کشورها حتی اجازه ترک کشتی و ورود به ساحل را به دریانوردان نمی‌دهند و هیچ گزینه‌ای جز ماندن بر روی کشتی برای آنها باقی نمی‌گذارند. آیا دوست دارید کسی شما را چند روز مجبور به کار کند و شما را در خارج شدن از محل کار محدود نماید؟ البته که نه. اما دریانوردان با شادمانی در چنین شرایطی و تحت چنین محدودیت‌هایی کار می‌کنند و این نه به دلیل آن است که هیچ گزینه دیگری ندارند، بلکه به دلیل این است

که آنها به اهمیت کار خود و تحویل بار در موعد مقرر واقف‌اند.

۸. دریانوردان بدون حقوق اولیه حداکثر کار را انجام می‌دهند

اکثر دریانوردان بدون بیمه و بازنشستگی مناسب که حداقل حقوقی است که هر کارگر حرفه‌ای باید داشته باشد به دریانوردی می‌پردازند. بسیاری از شرکت‌های کشتیرانی طرح و برنامه بازنشستگی مناسبی حتی در صورت تمایل دریانوردان برای کمک به آن در قراردادهای خود ندارند. علاوه بر این دریانوردان اکثر کشورها به ویژه کشورهای آسیایی حتی فاقد خدمات درمانی مناسب یا سیستم بیمه‌ای چه در دریا و چه در زمان مرخصی خود بر روی خشکی هستند. با توجه به این واقعیت که تمام افراد شاغل در جهان در هر سطح از همه حقوق اساسی برخوردارند، تعجب‌آور است که بینیم دریانوردان چگونه در چنین شرایط نامطلوبی حتی بدون حقوق اساسی که سزاوار آن هستند به کارشان ادامه می‌دهند. در گذشته مواردی وجود داشته است که دریانوردان به منظور دریافت هزینه‌ها و درمان‌های پزشکی برای جراحاتی که بر روی کشتی متحمل شده‌اند تقریباً ناچار به التماس و استدعای عاجزانه شده‌اند. اگرچه دریانوردان می‌دانند که شایسته همه این حقوق و حتی حقوقی فراتر از این هستند که هنوز هم از آنها محرومند، اما کار بر روی کشتی متوقف نمی‌شود. آنها همچنان مشغول انجام وظایف خود با جدیت همیشگی هستند.

۹. دریانوردان حین انجام وظایف خود به شدت در معرض خطر

اتهام و سوءاستفاده هستند
بر اساس تعریف ITF، (فدراسیون

بین‌المللی کارگران حمل و نقل) دریانوردان جزو گروه‌های کارگرانی هستند که بیش از همه در جهان مورد استثمار و سوءاستفاده قرار می‌گیرند. آنها در مقیاس وسیعی در معرض استثمار، سوءاستفاده و فساد قرار دارند. بسیاری از دریانوردان توسط شرکت‌های کشتیرانی در مظان اتهام قرار گرفته و اخراج شده و حقوق آنها به ویژه در شرایط مالی سخت، پرداخت نشده است.

دریانوردان زیادی بدون هیچ پول و منابعی در برخی بنادر رها شده‌اند که هیچ راهی برای بازگشت به خانه نداشته‌اند. در انواع خاصی از سوانح دریایی، به ویژه مواردی که منجر به آلودگی می‌شود، دریانوردان به دلیل محاکمه‌های ناعادلانه و میزان انتظارات از مردم و دولت محلی بسیار آسیب‌پذیرند. در گذشته، دریانوردان بدون محاکمه‌ای درست یا کمکی از طرف دولت‌های خود و شرکت‌های کشتیرانی به اشتباه متهم و مجازات شده‌اند. تعداد این سوانح به دلیل افزایش قوانین سختگیرانه در سراسر جهان در حال افزایش است. با وجود چنین بی‌عدالتی و بدرفتاری‌های تأثیربرانگیزی، دریانوردان وظایف خود را در کشتی‌ها با تن دادن به این قوانین غیرانسانی در کشورها انجام می‌دهند. آیا مشاهده این که دریانوردان تحت چنین شرایطی به انجام وظایف خود می‌پردازند غیرمنصفانه نیست؟ فارغ از کوچک و بزرگ بودن اشتباهات، دریانوردان همیشه ناگزیر از پرداخت هزینه‌های سنگین در قبال اشتباهات خود هستند.

۱۰. دریانوردان با حداقل امکانات رفاهی و ارتباطی زندگی می‌کنند
در حالی که مردم در خشکی امکان تماس با عزیزان خود در هر زمانی

که بخواهند را دارند، دریانوردان معمولاً بایستی تا رسیدن به خشکی برای یافتن امکانات ارتباطی مناسب صبر کنند و این در حالی است که هیچ تضمینی وجود ندارد که هر بندری دارای چنین امکاناتی باشد. حتی امروزه نیز بسیاری از دریانوردان فاقد نوع مناسبی از امکانات ارتباطی هستند. مسئله فقط این نیست؛ بسیاری از آنها در کابین‌هایی با کیفیت پایین با تخت‌هایی کثیف زندگی می‌کنند. علاوه بر این، بسیاری نیز از کیفیت بد و مقدار ناکافی مواد غذایی شکایت دارند. در سفرهای طولانی، گندیدن میوه‌ها و فاسد شدن گوشت امری عادی است. اگرچه مقررات نظارت بر کیفیت مواد غذایی و شرایط زندگی بهبود یافته است، اما مواقعی پیش می‌آید که دریانوردان حتی یک وعده غذایی مناسب ندارند. در چنین شرایطی دریانوردان نه تنها با

چنین وضع ناخوشایندی کنار می‌آیند، بلکه همچنان به انجام وظایف خود بر روی کشتی ادامه می‌دهند. در این میان با توجه به غربت و زندگی سختی که همه دریانوردان دارند حداقل لایق محل اقامت و غذای مناسب هستند. دریانوردان اغلب افرادی خوشحال و خرسند به نظر می‌رسند که همیشه چه در کشتی و چه هنگامی که در مرخصی به سر می‌برند لبخندی به لب دارند. اما واقعیت چیزی فراتر از این است؛

شاید آنها از محدود افرادی در جهان باشند که ارزش واقعی خانواده و کار را درک می‌کنند. دریانوردان با توجه به سختی‌هایی که در دریا با آن مواجهند، به خوبی می‌دانند که چگونه بهترین استفاده را از زمان آزاد ببرند و لذت واقعی را درک کنند. دریانوردان از اهمیت کار خود آگاهند و وظایف خود را حتی اگر جهان، دولت‌ها و شرکت‌ها همچنان آنها را نادیده بگیرند ادامه می‌دهند؛ چرا که آنها از محدود بودن زمان چه در کشتی و چه در خشکی آگاهند و می‌دانند که تنها گزینه آنها بهره‌بردن از این زمان محدود است.

ترجمه و ویرایش:

یاسر شریفی

کارشناس امور دریایی بندرلنگه

رقیه جمالی

مدرس دانشگاه علمی کاربردی بندرلنگه

برگرفته از سایت marine insight



◀ دریانوردان از اهمیت کار خود آگاهند و وظایف خود را حتی اگر جهان، دولت‌ها و شرکت‌ها همچنان آنها را نادیده بگیرند ادامه می‌دهند؛ چرا که آنها از محدود بودن زمان چه در کشتی و چه در خشکی آگاهند و می‌دانند که تنها گزینه آنها بهره‌بردن از این زمان محدود است

تعیین میزان جریمه آلوده کردن آب دریا

ردیف	ماده مربوطه	نوع جریمه	میزان جریمه نقدی (میلیون ریال)
۱	۴	حد اقل	۵۵
		حداکثر	۲۱۰
۲	۹	حد اقل	۴۳
		حداکثر	۱۰،۰۰۰
۳	۹	حد اقل	۲۲
		حداکثر	۲،۱۲۰
۴	۱۰	حد اقل	۴۳
		حداکثر	۱۰،۰۰۰
۵	۱۴	حد اقل	۵۳
		حداکثر	۱۰۶
۶	۱۵	حد اقل	۵
		حداکثر	۴۵

با تصویب هیئت وزیران، میزان جریمه‌های نقدی موضوع مواد قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی تعیین شد.

هیئت وزیران در جلسه ۱۳۹۳/۶/۱۹ به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی و به استناد ماده (۲۲) قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی - مصوب ۱۳۸۹ تصویب کرد که جریمه نقدی موضوع مواد قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی به مواد نفتی به شرح جدول روبرو تعیین شود.

این مصوبه در تاریخ ۱۳۹۳/۶/۲۴ از سوی اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس جمهور ابلاغ شده است.



ارتقای اجرای کنوانسیون کانتینرهای ایمن

با رشد روزافزون استفاده از کانتینر در صنعت حمل و نقل بین‌المللی و اهمیت حفظ و ارتقای ایمنی افراد و تجهیزات مرتبط در این صنعت، اجرای کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن (CSC) برای اعضای سازمان بین‌المللی دریانوردی الزامی شد. با این اقدام رعایت مفاد این کنوانسیون از سال ۱۳۸۱ نیز برای ایران و سازمان بنادر و دریانوردی نیز لازم الاجراء است.

در این راستا، ساماندهی وضعیت و بهینه‌سازی شرایط اجرای کنوانسیون مذکور در بنادر کشور در دستور کار جدی سازمان بنادر و دریانوردی قرار گرفته به طوری که اداره کل امور بندری این سازمان با انجام برنامه‌ریزی‌های مناسب، نسبت به ساماندهی و ارتقای وضعیت

موجود اقدام خواهد کرد.

در این ارتباط در جلسهای که با حضور نمایندگان کلیه بنادر، مدیران و کارشناسان سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد، جلیل اسلامی مدیرکل امور بندری این سازمان با ارائه توضیحاتی درخصوص موارد یاد شده اعلام کرد: در این ارتباط برنامه‌ریزی‌های لازم صورت پذیرفته و مقرر شده است اقدامات مدون به شرح ذیل پیگیری و اجراء شود:

۱. **تشکیل کمیته ساماندهی و ارتقای کنوانسیون کانتینرهای ایمن در سطح سازمان و کلیه بنادر**
 • مشخص شدن نمایندگان بنادر؛
 • برگزاری دوره‌های آموزش تخصصی؛
 • بازدیدها و ممیزی‌های دوره‌ای و

عملیاتی در بنادر کانتینری؛
 • بازنگری در دستورالعمل‌های موجود و اخذ مصوبه جدید از هیأت‌عامل.
 در گام نخست نسبت به تشکیل کمیته‌ای از کارشناسان متخصص امور کانتینری کلیه بنادر اقدام شد که مقرر شده است نفقات مذکور پس از طی دوره‌های مختلف آموزش تخصصی در این زمینه، به عنوان ناظر نسبت به اجرای دقیق و صحیح کنوانسیون مذکور در بنادر کشور اقدام کنند. همچنین مقرر شده است تا با اصلاح دستورالعمل‌ها و آئین‌نامه‌های موجود و به‌روزرسانی آنها بر اساس آخرین تغییرات انجام شده در مراحل اجرایی کنوانسیون فوق، نسبت به اصلاح روند حاضر اقدام شود.

۴. ساماندهی وضعیت و نحوه اجرای تعمیرات کانتینر در بنادر کانتینری

- تهیه روش اجرایی و دستورالعمل‌های لازم جهت فعالیت تعمیرگاه‌های کانتینر مطابق با استاندارد در بنادر و ارائه مساعدت‌های لازم؛
 - شناسایی شرکت‌های علاقمند به فعالیت و ایجاد زمینه‌های همکاری در خصوص اجرای کنوانسیون در بنادر.
- منبع: سایت سازمان بنادر و دریانوردی

عملکرد شرکت‌ها و بازبینی در شرایط همکاری در صورت لزوم.

۳. ساماندهی وضعیت و نحوه اجرای کنوانسیون در بنادر

- اجرای بازرسی‌های مداوم از پایانه‌های کانتینری؛
- تلاش در جهت اجرای صحیح کنوانسیون در بنادر کانتینری؛
- انجام همکاری‌های لازم با پایانه‌داران کانتینری جهت اجرای کنوانسیون.

۲. ساماندهی وضعیت شرکت‌های

- بازرسی و مؤسسات رده‌بندی
- تهیه موافقتنامه همکاری جدید؛
 - تعیین شرایط احراز صلاحیت برای شرکت‌ها؛
 - برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی و ارتقاء سطح علمی برای کارشناسان شرکت‌ها؛
 - اعلام اسامی شرکت‌های مجاز به فعالیت در سازمان بنادر و دریانوردی به IMO؛
 - نظارت کامل بر فعالیت‌ها و





آشنایی با بیمه‌های دریایی (۲۱)

پوشش بیمه‌ای اضافی مجاز

در ادامه مبحث آشنایی با بیمه‌های دریایی در این شماره به موضوع پوشش‌های بیمه‌ای اضافی مجاز و شرایط آن پرداخته‌ایم که به آن اشاره می‌شود.

پوشش‌های بیمه‌ای اضافی مجاز

لیست این پوشش‌های اضافی در بند (۲۲-۱) کلوز ۲۸۰ ویرایش سال ۱۹۹۵ به شرح ذیل آمده است که در مورد هر یک به صورت مختصر توضیح داده می‌شود.

«(۲۲-۱) بیمه‌های اضافی که انجام آنها مجاز است؛ عبارتند از:

۲۲-۱-۱) بیمه هزینه‌های اداره کشتی، کارمزد مدیران کشتی، منافع یا ارزش اضافی یا مازاد بدنه و ماشین‌آلات کشتی. جمع مبالغ بیمه شده موارد فوق نباید از ۲۵ درصد ارزش بیمه شده کشتی تجاوز کند.

۲۲-۱-۲) کرایه: کرایه کشتی دربست یا کرایه مورد انتظار چنانچه بیمه برای زمان معین باشد. جمع مبالغ بیمه شده این موارد حداکثر ۲۵ درصد مبلغ بیمه شده کشتی منهای هر مبلغی که طبق بند (۲۲-۱-۱) بیمه شده، است.

۲۲-۱-۳) کرایه یا اجاره‌بهای کشتی برای سفر معین: در این مورد مبلغ بیمه شده نباید از کرایه یا اجاره‌بهای ناخالص متداول برای یک سفر رفت و برگشت به اضافه هزینه‌های بیمه آن بیشتر باشد (این بیمه در صورت لزوم سفر بدون بار اولیه یا بین راهی کشتی را نیز شامل خواهد شد). در حالتی که کشتی به صورت دربست برای سفر معین مورد استفاده قرار گیرد و اجاره‌بهای آن بر اساس مدت مسافرت پرداخت شود مبلغ بیمه شده عبارت خواهد بود از

اجاره‌بهای تقویمی برای سفر مورد نظر؛ مشروط بر این که میزان آن از اجاره‌بهای سفر رفت و برگشت مذکور در فوق بیشتر نباشد. در این حال هر مبلغی که طبق بند (۲۲-۱-۲) بیمه شده باشد از مبلغ بیمه شده این بند کسر می‌شود و تنها مابه‌التفاوت بیمه خواهد بود و هر مقیدار از کرایه یا اجاره بها نیز که قبلاً پرداخت شده باشد و یا بعداً پرداخت شود، از مبلغ بیمه شده مذکور کسر خواهد شد.

۲۲-۱-۴) کرایه مورد انتظار برای کشتی بدون بار و در شرایط غیر اجاره دربست: در این صورت مبلغ بیمه شده نباید از کرایه حمل بار در سفر بعدی بیشتر باشد. این مبلغ باید منطقی و بر اساس نرخ کرایه در زمان صدور بیمه‌نامه محاسبه شده و حق بیمه نیز به آن افزوده

میلیون دلار ذکر شده باشد و با وجود کلوز ۲۹۰، برای پوشش‌های فوق‌الذکر حداکثر خسارت قابل پرداخت دو میلیون دلار خواهد بود. چنین بیمه‌نامه‌ای به بیمه‌گذار اجازه می‌دهد هم مدعی خسارات جزئی تحت پوشش بیمه‌نامه اصلی بدنه و ماشین‌آلات تا سقف هشت میلیون دلار باشد و هم در زمان خسارت کلی واقعی و یا فرضی تحت پوشش بیمه‌نامه اصلی تا سقف دو میلیون دلار دیگر نیز تحت پوشش باشد. کرایه تخمینی (۲۲-۱-۲): کرایه،

◀ وقتی بیمه‌نامه زمانی کرایه حمل صادر می‌شود، حداکثر مبلغ بیمه شده مجاز ۵۰ درصد مبلغ اجاره ناخالص قابل تحصیل در یک دوره ۱۸ ماهه است علاوه بر این هرچه از زمان وقوع حادثه می‌گذرد، منافع بیمه‌پذیر بیمه‌گذار در مورد مبلغ کرایه تقلیل می‌یابد

اجرت بیمه‌گذار است که از محل حمل و جابه‌جایی کالا و یا اجاره دادن کشتی به دیگران به دست می‌آورد. کرایه تخمینی، پولی است که بیمه‌گذار ممکن است انتظار کسب آن را از محل عملیات کشتی خود در طول یک سال اعتبار بیمه‌نامه داشته باشد. قبل از ارائه کلوز ۲۸۰ ویرایش سال ۱۹۸۳، بیمه‌نامه‌های بدنه و ماشین‌آلات شناور، هزینه‌های اداره کشتی تا ۱۰ درصد ارزش مورد بیمه را در نظر می‌گرفت. برای تکمیل این پوشش، بیمه‌گذار می‌بایست بیمه‌نامه دیگری برای اجاره تخمینی خریداری می‌کرد که در این صورت

مجاز می‌باشد نخواهد بود. ضمناً در صورت از بین رفتن کامل کشتی (به علت وقوع خطر بیمه شده یا خطر دیگر) حق بیمه‌ای قابل برگشت نیست.

۲۲-۱-۸) بیمه خطرهای مستثنی شده در بندهای ۲۴، ۲۵، ۲۶ و ۲۷ بدون محدودیت مبالغ، در این بیمه‌نامه لحاظ نمی‌شود.

هزینه‌های اداره کشتی (بند ۲۲-۱-۱): این بند مبلغ تحت پوشش بیمه در ارتباط با هزینه‌های اداره کشتی و ارزش اضافی بیمه‌نامه که معمولاً برای یک دوره ۱۲ ماهه برای تکمیل و پیروی از بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات فعال می‌شود را محدود می‌کند. هر چند در بند (۲۲-۱-۱) منافع بیمه‌پذیر متعددی بیان شده است اما در عمل ممکن است در بیمه‌نامه دیده شود که تنها به مورد بیمه یعنی کشتی اشاره شده در نتیجه سایر پوشش‌های مجاز ذکر شده تحت پوشش قرار نگیرد. در چنین مواقعی شرایط بیمه «هزینه‌های اداره کشتی و ارزش اضافی» تحت کلوز ۲۹۰ قابل اضافه شدن به بیمه‌نامه است.

بنابراین بیمه‌نامه صادره به نوعی یک بیمه‌نامه اعتباری با پوشش کامل است که پرداخت‌کننده خسارت در زمان وقوع خسارت کلی واقعی و یا فرضی و به میزان ارزش مورد بیمه است؛ مگر در شرایط مصالحه برای پرداخت خسارت کلی و در زمانی که کلوز ۲۹۰ بخشی از سهم خسارت را پرداخت کند. ضمناً حداکثر مبلغ تحت پوشش جهت هزینه‌های اداره کشتی و یا بیمه ارزش اضافی به میزان ۲۵ درصد ارزش مورد بیمه کشتی خواهد بود. بنابراین در جایی که ارزش مورد بیمه در کلوز ۲۸۰ به میزان هشت

شود. ضمناً هر مبلغی که طبق بند (۲۲-۱-۲) بیمه شده باشد از مبلغ بیمه شده مذکور کسر می‌شود و تنها مابه‌التفاوت بیمه خواهد بود.

۲۲-۱-۵) اجاره‌بهای کشتی برای زمان معین و یا چند مسافرت معین: در این صورت مبلغ بیمه شده نباید از ۵۰ درصد اجاره‌بهای ناخالص کشتی برای حداکثر ۱۸ ماه تجاوز کند. هر مبلغی که طبق بند (۲۲-۱-۲) بیمه شده باشد از مبلغ بیمه شده مذکور کسر می‌شود و تنها مابه‌التفاوت بیمه خواهد بود.

از این مابه‌التفاوت نیز معادل ۵۰ درصد پیش‌پرداخت اجاره بها و یا اقساطی که به تدریج وصول می‌شود کسر خواهد شد. لکن نیازی نیست که مبلغ بیمه شده مادام که مجموع مبلغ بیمه شده طبق بندهای (۲۲-۱-۲) و (۲۲-۱-۵) از ۵۰ درصد اجاره‌بهای ناخالص که هنوز وصول نشده، بیشتر نباشد تقلیل یابد. تاریخ شروع این بیمه ممکن است همزمان با تاریخ امضاء قرارداد اجاره کشتی باشد.

۲۲-۱-۶) حق بیمه: مبلغ بیمه شده بابت حق بیمه نباید از مجموع حق بیمه‌های واقعی اموال و منافع زیر پوشش بیمه برای مدت حداکثر ۱۲ ماه بیشتر باشد. از این مبلغ، حق بیمه‌هایی که طبق بندهای قبل بیمه شده است کسر می‌شود و در صورت درخواست حق بیمه جنگ و خطرات مشابه و یا مبالغ مورد درخواست مؤسسه حمایت و غرامت (P&I) اضافه می‌شود. از مبلغ بیمه شده به نسبت حق بیمه متناسب ماهانه (در صورتی که حادثه‌ای اتفاق نیفتد) کسر می‌شود. ۲۲-۱-۷) حق بیمه برگشتی: جمع مبالغ برگشتی است که بیشتر از رقمی که طبق بیمه‌نامه برگشت آن

پوششش مجموع دو بیمه‌نامه نهایتاً از ۲۵ درصد ارزش شناور بیشتر نمی‌شد.

کلوز ۲۸۰ ویرایش سال ۱۹۸۳ شرط ۲۵ درصد ارزش شناور برای هزینه‌های اداره کشتی را لحاظ اما بیمه‌گذار را از افزایش این مبلغ با تهیه یک بیمه‌نامه دیگر برای پوشش هزینه کرایه تخمینی منع کرد. بنابراین بیمه کرایه تخمینی در عمل هیچ‌گاه اجرایی نشد. به همین ترتیب در جایی که کلوز ۲۸۰ ویرایش سال ۱۹۹۵ ارائه شد، مراتب در آن لحاظ شد. از نقطه نظر عملی قصدی برای اجرای بیمه اضافی جهت پوشش منافع بیمه‌ای ذکر شده در بند (۲-۱-۲۲) وجود ندارد. در عمل وقتی کسی بخواهد هر مبلغی را بیمه کند باید این رقم از مجموع هزینه اجاره یا کرایه

قرارداد بیمه ذکر شده در بندهای (۳-۱-۲۲) تا (۵-۱-۲۲) کسر شود. کرایه یا اجاره‌بهای کشتی برای سفر معین بند (۳-۱-۲۲): این پوشش زمانی اجرایی می‌شود که مالک یا مدیران نسبت به عقد قرارداد برای یک سفر یا حمل کالا برای یک حمل مشخص اقدام می‌کنند. در این شرایط بیمه‌گذار، می‌تواند پوششی تهیه کند تا کرایه ناخالص در خطر را بیمه کند. کرایه ناخالص، مبلغی است که اجرت بیمه‌گذار را با عمل به تعهدات مندرج در قرارداد قبل از کسر هر هزینه انجام شده برای اجرایی کردن قرارداد محقق می‌کند. تحت بند (۳-۱-۲۲) میزان مجاز بیمه محدود به کرایه ناخالص در خطر بیمه‌گذار در خلال حمل کالا بین دو نقطه مورد نظر به علاوه حمل کالای بعدی تا مقصد دیگر است؛

با در نظر گرفتن این نکته که در مواقع مورد لزوم یک مسیر بالاست و یک مسیر بالاست در میانه نیز لحاظ می‌شود. در موارد نادر، وفق بند (۲-۱-۲۲) مبلغ بیمه شده باید از کرایه ناخالص در خطر در یک سفر کسر شود و فقط مبلغ مازاد آن تحت پوشش قرار می‌گیرد.

کرایه مورد انتظار برای کشتی بدون بار و در شرایط غیراجاره در بست بند (۲-۱-۲۲): این بند مربوط می‌شود به

◀ کرایه یا اجاره‌بهای کشتی برای سفر معین زمانی اجرایی می‌شود که مالک یا مدیران نسبت به عقد قرارداد برای یک سفر یا حمل کالا برای یک حمل مشخص اقدام می‌کنند در این شرایط بیمه‌گذار، می‌تواند پوششی تهیه کند تا کرایه ناخالص در خطر را بیمه کند



موضوع محدودیت ۵۰ درصد را رعایت کرده باشد.

اجاره‌بهای کشتی برای چند مسافرت معین بند (۲۲-۱-۵): در جایی که بیمه‌گذار کشتی بیمه شده‌ای را تحت یک قرارداد کرایه برای تعداد معینی سفر، اجاره می‌کند منافع بیمه‌پذیر در مبلغ کرایه مورد نظر بیمه‌گذار مورد بررسی است؛ بنابراین تا جایی که مربوط به شرط هزینه‌های اداره کشتی است، در جایی که میزان کرایه بر اساس زمان معین مورد موافقت قرار گرفته است وفق شرط محدودیت ۵۰ درصد خواهد بود. در جایی که هر دو منافع وجود در یک زمان داشته باشد، بیمه‌گذار باید با هر دو به عنوان یک نفع بیمه‌ای برخورد کند و محدودیت بیان شده در بند (۲۲-۱-۵) بر هر دو اعمال خواهد شد.

حق بیمه‌ها بند (۲۲-۱-۶): در جایی که یک بیمه‌نامه برای مدت ۱۲ ماه صادر شود، بیمه‌گر می‌تواند موافقت کند حق بیمه مربوطه به صورت نقد و یا اقساط توسط بیمه‌گذار پرداخت شود، که در این حالت پرداخت اقساطی را پرداخت مدت‌دار نیز می‌نامند. در زمان وقوع خسارت کلی، حق بیمه کل ۱۲ ماه محقق شده و

کرایه ناخالص در خطر در یک سفر کسر شود و فقط مبلغ مازاد آن تحت پوشش قرار می‌گیرد.

اجاره‌بهای کشتی برای زمان معین بند (۲۲-۱-۵): در جایی که بیمه‌گذار، کشتی بیمه شده‌ای را تحت یک قرارداد کرایه برای مدت معینی، اجاره می‌کند ممکن است میزان کرایه تحت شرایط قرارداد کرایه را در بیمه‌نامه منافع بدنه شناور که همزمان با بیمه‌نامه بدنه عمل می‌کند، بیمه کند. وقتی بیمه‌نامه زمانی کرایه حمل صادر می‌شود، حداکثر مبلغ بیمه شده مجاز ۵۰ درصد مبلغ اجاره ناخالص قابل تحصیل در یک دوره ۱۸ ماهه است. علاوه بر این هر چه از زمان وقوع حادثه می‌گذرد، منافع بیمه‌پذیر بیمه‌گذار در مورد مبلغ کرایه تقلیل می‌یابد. بنابراین «بیمه‌نامه زمانی قرارداد کرایه» باید به گونه‌ای تنظیم شود که مبلغ مورد بیمه را کاهش دهد تا بیش از ۵۰ درصد کرایه ناخالصی که کماکان در خطر است، نشود. مبلغ بیمه شده در بیمه‌نامه وفق بند (۲۲-۱-۲) محاسبه نمی‌شود، مشروط بر اینکه بیمه‌گذار

موقعی که کشتی در حالت بالاست به بندری که قصد بارگیری در آنجا دارد سفر می‌کند که معمولاً قرارداد کرایه رسمی برای چنین سفری تنظیم نشده است؛ لذا تا زمانی که در مقصد تحویل نشود کرایه‌ای پرداخت نمی‌شود. بنابراین هرچند کشتی کالایی را در این سفر حمل نمی‌کند، کرایه تخمینی در خطر برای حمل کالا، در غیاب قرارداد کرایه بین حمل‌کننده و فرستنده کالا، برای حمل‌کننده کالا در خلال این سفر بالاست وجود دارد. پوشش مجاز در بند (۲۲-۱-۴) به بیمه‌گذار اجازه می‌دهد بیمه‌نامه‌ای را برای پوشش کرایه‌ای که حمل‌کننده کالا تخمین می‌زند با حمل کالا تحصیل کند، اما در صورت از دست دادن سفر از به دست آوردن آن محروم می‌شود، تهیه کند. میزان مجاز کرایه ناخالص تخمینی در خطر در خلال حرکت از مبدأ به مقصد بوده اما در موارد نادر که قرارداد بیمه وجود دارد، وفق بند (۲۲-۱-۲) مبلغ بیمه شده باید از





زمین‌گیری متعدد وجود داشته باشد مناسب‌تر آن است که نوعی بیمه‌نامه «اعلام حق بیمه برگشتی از محل زمین‌گیری» تهیه شود تا مکمل بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات باشد؛ لذا بدین منظور و جهت اعلام حق بیمه برگشتی مبلغ مورد بیمه به صورت توافقی در بیمه‌نامه ذکر می‌شود.

جنگ، اعتصابات و غیره بند (۲۲-۱-۸): تا قبل از سال ۱۸۹۸ میلادی، رسم بر آن بود تا خطرات دریایی و خطر جنگ مربوطه در یک بیمه‌نامه صادر شود. با معرفی کلوز F.C&S (تسخیر و توقیف) در سالی که بیمه‌نامه‌های دریایی موضوع خطرات جنگ را استثناء کردند، خطرات جنگ در بیمه‌نامه‌ای جداگانه تحت پوشش قرار گرفت. در این زمان هنوز پوششی برای خطر اعتصابات در نظر گرفته نشده بود.

هیچ محدودیتی در بند (۲۲-۱-۸) کلوز ۲۸۰ برای سقف پوشش بیمه خطرات جنگ و اعتصابات وجود ندارد؛ اما در عمل معمولاً سقف پوشش این خطرات از آنچه در کلوز ۲۸۰ ذکر شده است فراتر نخواهد رفت. علاوه بر این هر چند بند (۲۲-۱-۸) به شرایط برتر و غالب در بندهای (۲۴) تا (۲۷) کلوز ۲۸۰ اشاره کرده است اما باید در نظر داشت در بازار بیمه‌ای می‌توان حتی برای این ریسک‌ها نیز پوشش بیمه‌ای تهیه کرد؛ با ذکر این نکته که امروزه بعید است بتوان برای سلاح‌های هسته‌ای (بند ۲۷-۳ کلوز) پوششی تهیه کرد.

مجید رحمتی
معاون مدیر بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالای شرکت سهامی بیمه ایران
marhamati@iraninsurance.ir

نازنین حاتمی
رئیس اداره امور انکایی شرکت سهامی بیمه ایران

حق بیمه برگشتی بند (۲۲-۱-۷): شرایط برگشت‌های مجاز حق بیمه در شماره‌های بعدی بیان خواهد شد. این شرایط در بند (۲۳) و علی‌الخصوص بند (۲۳-۱-۲) کلوز ۲۸۰ آمده است، جایی که می‌توان مشاهده کرد که شرایط برگشت حق بیمه از محل فسخ بیمه‌نامه، زمین‌گیری شناور (Lay Up) در زمان وقوع خسارت کلی، منتفی خواهد بود. بیمه‌گذار دارای منافع بیمه‌پذیر در مورد حق بیمه‌های برگشتی خواهد داشت و بند (۲۲-۱-۷) به بیمه‌گذار اجازه می‌دهد با تهیه بیمه‌نامه «فقط خسارت کلی» حق بیمه واقعی در خطر خود را تحت پوشش قرار دهد. کلوز ۲۸۰ به بیمه‌گذار این اجازه را نمی‌دهد که بیمه‌نامه ۱۲ ماهه اعتباری برای این منظور تهیه کند، بنابراین در تئوری بیمه‌گذار نمی‌تواند تا زمانی که شناور زمین‌گیر شده و یا بیمه‌نامه آن فسخ شده و حق بیمه برگشتی آن محقق شود، بیمه‌نامه منافع حق بیمه برگشتی خود را تهیه کند. اما در عمل اگر احتمال دوره‌های

«در تئوری بیمه‌گذار نمی‌تواند تا زمانی که شناور زمین‌گیر شده و یا بیمه‌نامه آن فسخ شده و حق بیمه برگشتی آن محقق شود، بیمه‌نامه منافع حق بیمه برگشتی خود را تهیه کند اما در عمل اگر احتمال دوره‌های زمین‌گیری وجود داشته باشد مناسب‌تر آن است که نوعی بیمه‌نامه «اعلام حق بیمه برگشتی از محل زمین‌گیری» تهیه شود

در مورد بیمه‌نامه‌های اقساطی می‌باید فوراً توسط بیمه‌گذار پرداخت شود؛ لذا حق بیمه‌ای بابت باقی‌مانده دوره بیمه‌نامه قابل برگشت نخواهد بود. با این توصیف، بیمه‌گذاری که بیمه‌نامه یک ساله برای بدنه و ماشین‌آلات شناور خود تهیه کرده است، دارای منفعت بیمه‌پذیر برای دوره‌ای از حق بیمه سالانه‌ای که مدت آن فرا نرسیده است، خواهد بود. شرط هزینه‌های اداره کشتی (بند ۲۲-۱-۶) به بیمه‌گذار این اجازه را می‌دهد تا با تهیه بیمه‌نامه «فقط خسارت کلی» برای دوره ۱۲ ماهه و به صورت همزمان با بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات، حق بیمه سالانه بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات به علاوه حق بیمه پرداخت شده برای بیمه جنگ و اعتصابات و حق بیمه و یا مبالغ پرداختی برای عضویت در کلوپ P&I را تحت پوشش درآورد. ضمناً باید توجه داشت که حق بیمه‌های پرداختی در مورد پوشش‌های اضافی ارائه شده در بندهای (۲۲-۱-۵) تا (۲۲-۱-۵) نباید در پوشش حق بیمه‌ها لحاظ شده و یا حتی در جای دیگر تحت پوشش درآید.

پوشش حق بیمه‌ها باید دارای شرطی باشد که طی آن کل مبلغ بیمه شده به صورت اتوماتیک و بعد از پایان هر ماه به میزان یک دوازدهم کاهش یابد. این امر به دلیل آن است که نفع بیمه‌پذیر (حق بیمه) بعد از سررسید شدن حق بیمه هر ماه به همان میزان کاهش یافته است.

معرفی کلوپ پی.اند.آی کیش

کلوپ پی.اند.آی کیش (Kish P&I Club) در سال ۱۳۸۹ با پشتیبانی شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تأسیس و در سال ۱۳۹۰ موفق شد پروانه فعالیت خود را از بیمه مرکزی دریافت کند.

این کلوپ، دومین کلوپی است که در ایران به ثبت رسیده و فعالیت خود را آغاز کرده است. اولین کلوپ پی.اند.آی تحت نام کلوپ آسیایی حمایت و غرامت مالکان کشتی، ۱۰ سال پیش در منطقه آزاد قشم به ثبت رسید اما یک روز پس از ثبت، بیمه مرکزی فعالیت آن را غیرقانونی اعلام کرد. مدیریت اجرایی کلوپ آسیایی، در حال پوشش چند فروند کشتی با پرچم امارات بود که بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران فعالیت آن را متوقف کرد. سه سال طول کشید تا مدیران بیمه مرکزی قانع شوند چارچوب فعالیت یک کلوپ در تعارض با مقررات ملی نیست و نوع پوشش‌های تأمین شده غالباً توسط شرکت‌های بیمه قابل ارائه نیست.

وظیفه اصلی کلوپ‌های پی.اند.آی چیست؟

وظیفه اصلی این کلوپ‌ها شامل حمایت و پرداخت انواع خسارات اعم از مسئولیت مالکان کشتی عضو کلوپ در قبال اشخاص ثالث، محیط زیست دریایی، تأسیسات بندری و پرداخت هزینه‌های غرامت فوت، نقص عضو و از کارافتادگی و بیماری دریانوردان، جبران غرامت مسئولیت تصادم، خسارات وارده بر محمولات و شناورهای ثالث و همچنین غرامت ناشی از جرمه‌های دریایی است. این کلوپ‌ها دارای ویژگی تعاونی هستند که مالکان کشتی می‌توانند با

پرداخت مبالغی تحت عنوان حق ورود، به عضویت آنها درآمده و در پوشش مسئولیت‌های یکدیگر در زمان وقوع حوادث دریایی در قبال اشخاص ثالث به صورت متقابل مبادرت ورزند.

◀ بی‌تدبیری‌های دولت نهم و دهم باعث شد کلوپ اسلامی پی.اند.آی به عنوان مجموعه‌ای که مرکز آن در ایران و در حال گسترش به سراسر کشورهای عضو سازمان کنفرانس اسلامی (۵۱) کشور بود، متوقف شود

کلوپ آسیایی پی.اند.آی به علت مخالفت‌های بیمه مرکزی، مجبور شد، موضوع تأسیس آن را به مصوبه سران کشورهای عضو سازمان کنفرانس اسلامی برساند و از طریق فشار سیاسی بر مشکلات داخلی فائق آید. این در حالی است که در سازمان کنفرانس اسلامی، تغییر نام داد و به کلوپ اسلامی پی.اند.آی معرف شد. هیئت مدیره و هیئت امناء کلوپ اسلامی پی.اند.آی با حضور نمایندگان منتخب دول عضو کنفرانس اسلامی اداره می‌شد. فعالیت این کلوپ بسیار امیدوارکننده بود به طوری که با Place کردن ریسک در یکی از شرکت‌های بیمه انگلیسی، توانسته بود پوشش مورد نیاز اعضاء خود را در سراسر جهان تأمین کند.

اندونزی و مالزی از جمله کشورهایی بودند که مصرانه داوطلب تأسیس شعب کلوپ اسلامی در کشورهای یاد شده بودند. متأسفانه تحریم‌های سازمان ملل و متعاقب آن تحریم‌های اروپا باعث شد پوشش پشتوانه کلوپ اسلامی پی.اند.آی قطع شود و دیگر

تضمینات بانکی صادره در بنادر کشورهای که کشتی‌های عضو وارد آنجا می‌شدند کارساز نباشد.

از سوی دیگر بی‌تدبیری‌های دولت نهم و دهم باعث شد کلوپ اسلامی پی.اند.آی به عنوان مجموعه‌ای که مرکز آن در ایران (جزیره قشم) و در حال گسترش به سراسر کشورهای عضو سازمان کنفرانس اسلامی (۵۱) کشور بود متوقف شود.

بعد از تجربه فوق، کلوپ پی.اند.آی کیش شروع به کار کرد که آن هم علاوه بر فشارهای خارجی ناشی از تحریم، با مشکلات و چالش‌های بسیاری در مسیر ارتقاء و نهادینه کردن فعالیت خود در داخل مواجه است. مهم‌ترین مشکل این کلوپ، خلاء قانونی است که باعث شده تا با آن که سازمانی غیرسودآور است و به صورت تعاونی اداره می‌شود، برخورد مالیاتی مشابه شرکت‌های تجاری شود و در مسیر پیشرفت آن نیز مشکلات عدیده‌ای ایجاد گردد.

در حال حاضر در سطح جهان، ۱۳ کلوپ پی.اند.آی وجود دارد که آنها تجمعی صنفی به نام IG بنا کرده و از طریق این تجمع صنفی با فعالیت کلوپ‌های غیرعضو مقابله می‌شود؛ به طوری که ورود به بنادر جهان را صرفاً به داشتن پروانه عضویت از اعضاء IG منوط کرده و بدین ترتیب نمی‌گذارند تردد کشتی‌های عضو کلوپ پی.اند.آی کیش بدون مزاحمت صورت پذیرد.

◀ مهم‌ترین مشکل گلوپ کیش، خلاء قانونی است که باعث شده تا با آن که سازمانی غیرسودآور است و به صورت تعاونی اداره می‌شود، برخورد مالیاتی مشابه شرکت‌های تجاری شود و در مسیر پیشرفت آن نیز مشکلات عدیده‌ای ایجاد گردد



بررسی نظام حقوقی حاکم بر جزایر

وضعیت حقوقی جزایر طبیعی در دریای سرزمینی

بخش دوم

در شماره پیشین فصلنامه به‌هنگام، اولین بخش از بررسی نظام حقوقی حاکم بر جزایر طبیعی در آب‌های داخلی و دریای سرزمینی منتشر شد. در این شماره نیز به موضوع وضعیت حقوقی جزایر طبیعی در دریای سرزمینی پرداخته شده است که در ادامه می‌خوانید.

۲-۴ وضعیت حقوقی جزایر طبیعی در دریای سرزمینی

۱-۲-۴ نقش جزایر طبیعی در ترسیم خطوط مبدأ در ارتباط با نقش جزایر طبیعی در ترسیم خطوط مبدأ بهتر است در ابتدا خطوط مبدأ و انواع آن به‌طور مختصر بررسی شوند و آنگاه به نقش جزایر در ترسیم خطوط مبدأ پرداخت. در یک تقسیم‌بندی کلی خطوط مبدأ به دو دسته خطوط مبدأ عادی و

البتّه با توجه به ریخت‌شناسی ساحل، دولت مربوطه می‌تواند در مناطق مختلف خط ساحلی‌اش از هر دو نوع خطوط مبدأ عادی و مستقیم استفاده کند. همان‌طور که دولت جمهوری اسلامی ایران در سواحل جنوبی خود به جز نقاطی که در خلیج فارس به منظور تعیین خطوط مبدأ مستقیم مشخص کرده است، در سایر قسمت‌ها شامل نواحی ساحلی قلمرو اصلی و برخی جزایر، از خط جزر آب که همان خط مبدأ عادی است؛ استفاده کرده است. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، خط پست‌ترین جزر آب در امتداد ساحل را به عنوان خط مبدأ عادی برای تعیین خط مبدأ مناطق مختلف دریایی به رسمیت شناخته است. به هر حال خطوط مبدأ مستقیم به

مستقیم تقسیم می‌شوند که جهت انتخاب هر کدام باید ویژگی خاص خود را داشته باشند. بدین معنا که در هر خط ساحلی نمی‌توان از خطوط مبدأ مستقیم استفاده کرد؛ چرا که استفاده از خطوط مبدأ مستقیم علاوه بر اینکه بر میزان مساحت آب‌های داخلی که تحت حاکمیت مطلق دول ساحلی قرار دارد می‌افزاید، منجر به افزایش پیشروی به سمت دریای آزاد می‌شود. در این شرایط، دولت ساحلی می‌تواند بر دامنه وسیع‌تری از آب‌ها تحت عنوان دریای سرزمینی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و یا فلات قاره اعمال حاکمیت کرده و از حقوق حاکمه خود در این نواحی استفاده کند. به همین دلیل استفاده از خطوط مبدأ مستقیم دارای شرایط خاص خود است که بدان اشاره خواهد شد.

است، مگر در صورتی که فانوس دریایی و یا تأسیسات مشابه که دائماً بیرون از آب قرار گرفته‌اند روی آنها ساخته شده باشند و یا اینکه ترسیم خطوط مبدأ از و به این برآمدگی‌ها مورد شناسایی بین‌المللی عمومی قرار گرفته باشند. از دیگر ویژگی‌های مهم ترسیم خطوط مبدأ مستقیم آن است که ترسیم این خطوط باید به گونه‌ای باشد که دریای سرزمینی دولت دیگری را از منطقه انحصاری- اقتصادی یا دریای آزاد جدا نکند.

جزایر در تعیین خطوط مبدأ مستقیم در مکان‌های دیگری هم قابل بحث و بررسی هستند، از جمله زمانی که یک یا چند جزیره در دهانه یک خلیج حقوقی^۱ قرار گیرد. کنوانسیون ۱۹۸۲ نیز به این مورد پرداخته و تحت بررسی قرار داده است که البته فقط خلیج‌هایی را مورد بحث قرار داده که متعلق به یک دولت واحد باشند. این تنها برآورده‌کننده معیار جغرافیایی تعیین خلیج حقوقی است. البته این کنوانسیون به این مطلب اکتفا نکرده و خلیج کوچک را تابع یک معیار هندسی نیز دانسته است. بدین ترتیب که مساحت آن فرورفتگی به اندازه و یا بزرگتر از سطح نیم‌دایره‌ای باشد که در دهانه این فرورفتگی رسم شود، به طوری که قطر این نیم‌دایره برابر با خطی باشد که دو طرف دهانه آن فرورفتگی ساحلی را به هم وصل می‌کند. در ادامه، این کنوانسیون مقرر می‌دارد در صورتی که اندازه

۱. از نظر کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها یعنی بند ۲ ماده ۱۰، خلیج کوچک عبارت از بریدگی کاملاً مشخصی است که نفوذ در آن به نسبت عرض دهانه خلیج است، به طوری که محتوی آب‌های محصور در خشکی بوده و بیش از یک انحنای صرف ساحلی را تشکیل می‌دهد.



به برخی از آنها پرداخته خواهد شد. اولین ویژگی در این باره از سوی کنوانسیون مذکور این‌گونه بیان شده است: مکان‌هایی که به طور عمقی دارای بریدگی و شکاف باشند و یا در صورتی که رشته‌ای از جزایر در امتداد ساحل و بسیار نزدیک آن قرار داشته باشند، دولت ساحلی می‌تواند از روش ترسیم خطوط مبدأ مستقیم استفاده نماید، به طوری که نقاط مناسبی را به هم وصل کند. ترسیم خطوط مبدأ مستقیم نباید به گونه‌ای انجام شود که از جهت کلی ساحل به طور قابل‌توجهی فاصله پیدا کند تا بتوان آب‌هایی که در مجاورت قلمرو سرزمین اصلی هستند را تابع نظام آب‌های داخلی دانست. کنوانسیون همچنین ترسیم خطوط مبدأ مستقیم به و از برآمدگی‌های جزیری را منع کرده

منشأ شکل‌گیری آن برمی‌گردد، به رویه‌ای که دولت نیروژ به خاطر نوع سواحل کاملاً مضرس خود اتخاذ و منجر به بروز اختلافش با دولت انگلیس شد. اختلاف پیش آمده در سال ۱۹۴۹ میلادی به دیوان بین‌المللی دادگستری ارجاع شد که دیوان پس از گذراندن یک سلسله مباحث، انتخاب خطوط مستقیم را جهت تعیین خطوط مبدأ دولت نیروژ خلاف مقررات حقوق بین‌الملل ندانست و رأی به صحت عمل نیروژ داد. نتیجه این رأی ابتدا در کنوانسیون ۱۹۵۸ راجع به دریای سرزمینی و سپس در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها انعکاس پیدا کرد.

کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در مورد تعیین خطوط مبدأ مستقیم، ویژگی‌هایی را بر شمرده که در ذیل

دهانه این خلیج کوچک بیشتر از ۲۴ میل دریایی نباشد دولت ساحلی این حق را دارد که با ترسیم خط مسدودکننده آب‌های پشت این خط را تحت عنوان آب‌های داخلی خود قرار دهد. البته مواردی ممکن است پیش آید که طول دهانه یک فرورفتگی بیش از ۲۴ میل دریایی باشد، در این وضعیت کنوانسیون شرایطی را فراهم کرده است که در داخل خلیج جایی که این خط مسدودکننده حداکثر به ۲۴ میل دریایی برسد در آن دو نقطه می‌توان خط مسدودکننده را رسم کرد. همچنین در جایی که یک یا چند جزیره طبیعی در دهانه خلیج قرار داشته باشند، در محاسبه دهانه خلیج طول جزایر را محاسبه نمی‌کنند.

۲-۲-۴. دریای سرزمینی خاص

جزایر طبیعی

به طور کلی هر دولت ساحلی می‌تواند از حداکثر میزان تعیین شده برای عرض دریای سرزمینی خود که ۱۲ میل دریایی است، استفاده کند. بدین معنی که هر دولت ساحلی پس از تعیین خطوط مبدأ سواحل خود حداکثر

استفاده از خطوط مبدأ

مستقیم علاوه بر اینکه بر میزان مساحت آب‌های داخلی که تحت حاکمیت مطلق دول ساحلی قرار دارد می‌افزاید، منجر به افزایش پیشروی به سمت دریای آزاد می‌شود و دولت ساحلی می‌تواند بر دامنه وسیع‌تری از آب‌ها تحت عنوان دریای سرزمینی، منطقه مجاور، منطقه انحصاری اقتصادی و یا فلات قاره اعمال حاکمیت کند

۱۲ میل دریایی را به منظور داشتن دریای سرزمینی با رعایت ضوابط مصرح در کنوانسیون انتخاب کند و از حقوق و تعهدات مندرج در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای برخوردار شود.

با نگاه به بند دو ماده ۱۲۱ کنوانسیون که در سطور بالا ذکر شد، مشاهد می‌شود جزایری که مطابق با تعریف بند یک ماده ۱۲۱ شکل گرفته باشند، می‌توانند مناطق دریایی مربوط به خود را داشته باشند. پس با این شرایط جزیره‌ای که دارای شرایط قانونی باشد در هریک از مناطق دریایی که وجود داشته باشد، دارای منطقه دریایی خاص خود خواهد بود. بدین ترتیب اگر جزیره‌ای در دریای سرزمینی قلمرو یک کشور باشد، خود آن جزیره دارای دریای سرزمینی است و از حقوق و تعهداتی که کنوانسیون برای آن در نظر گرفته است برخوردار خواهد بود. مورد اخیر به سادگی از قسمت آخر بند دو ماده ۱۲۱ قابل درک است؛ به طوری که انسان، صالح به کنترل و مهار منابع دریاهای نیست. این فرض کلاسیک از سوی حقوقدان هلندی به نام هوگو گریسیوس پیشنهاد شد و ناشی از حقوق طبیعی بود که بیان می‌کند دریاهای بر روی همه باز است. گریسیوس تئوری آزادی دریاهای در قرن هفدهم توسعه داد. تئوری وی، جمهوری هلند را در تجارتشان در هند شرقی یاری می‌رساند. گریسیوس در نظریه‌اش این گونه تجدیدنظر کرد که دولت حاکمه می‌تواند ادعای صلاحیت و حقوق انحصاری بر بخشی از دریاهای آزاد را داشته باشد. در مقابل این نظریه انگلیسی‌ها که ناراضی بودند نظریه‌ای صادر کردند، سلدن محقق

انگلیسی توسعه‌دهنده نظریه دریای بسته بود.

سلدن استدلال می‌کرد که دولت ساحلی می‌تواند حاکمیت خود را بر منطقه‌ای از دریاهای آزاد گسترش دهد. بدین ترتیب وی بیان می‌کرد که دولت ساحلی صلاحیت دارد تا ناحیه‌ای از مجاورت دریا را به قلمرو خودش اختصاص دهد و می‌تواند صلاحیت انحصاری خود را بر آن اعمال کند. تعارض بین نظریه دریای آزاد و دریای بسته تا قرن بیستم ادامه یافت. بر سر عرض دریای سرزمینی دولت‌ها مدعی اندازه‌های متفاوتی بودند که این مقدار از سه میل دریایی تا ۲۰۰ میل دریایی متغیر بود. بالاخره ماده سه کنوانسیون ۱۹۸۲ حداکثر ۱۲ میل دریایی از خط مبدأ را برای عرض



◀ هر دولت ساحلی می تواند از حداکثر میزان تعیین شده برای عرض دریای سرزمینی خود که ۱۲ میل دریایی است، استفاده کند. در واقع هر دولت ساحلی می تواند پس از تعیین خطوط مبدأ سواحل خود، حداکثر ۱۲ میل دریایی را به منظور داشتن دریای سرزمینی انتخاب کند و از حقوق و تعهدات کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها، برخوردار شود

بی ضرر از سرتاسر دریای سرزمینی برخوردار است.

تعریف کنوانسیون از چنین عبوری دارای شرایطی از قبیل حرکت در دریا بدون ورود به آب های داخلی و بدون توقف در لنگرگاه ها و تسهیلات بندری خارج از آب های ساحلی است، همچنین این عبور باید سریع و پیوسته و این حرکت برای کشتیرانی عادی لازم باشد؛ با این وجود مگر در مواقع قوه قاهره یا حادثه به منظور مساعدت به اشخاص، کشتی ها و یا هواپیمای در معرض خطر یا حادثه استثناء شده است. این چنین مقرراتی قبلاً البته به طور ناقص در کنوانسیون ۱۹۵۸ راجع به دریای سرزمینی و منطقه مجاور آورده شده است. این کنوانسیون همچنین منظور از عبور بی ضرر را تا جایی بی ضرر دانسته که این عبور برای صلح، نظم و امنیت کشور ساحلی زیان آور نباشد و چنین عبوری مطابق با کنوانسیون و دیگر قواعد حقوق بین الملل باشد. از سوی کنوانسیون مذکور تعهداتی برای عبور کشتی خارجی در نظر گرفته شده که در حین عبور

اگر در دریای سرزمینی مربوط به همان دولت قرار گرفته باشد، دارای دریای سرزمینی مربوط به خود تا حد ۱۲ میل دریایی خواهد بود.

چنانچه در مورد قلمرو خشکی نیز ذکر شد همان گونه که دولت ساحلی در دریای سرزمینی قلمرو اصلی خود دارای حاکمیت است، در مورد این دسته از جزایر در دریای سرزمینی خود دارای حاکمیت خواهند بود. البته چنین حاکمیتی مانند حاکمیت در آب های داخلی حاکمیت مطلق نیست.

در ادامه به برخی حقوق و تعهدات دولت ساحلی در دریای سرزمینی می پردازیم. مهم ترین استثنایی که کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در دریای سرزمینی به عنوان حقی برای همه دولت ها اعم از دولت های ساحلی و غیرساحلی قائل شده است حق عبور بی ضرر از میان دریا های سرزمینی سایر دول ساحلی است. حق عبور بی ضرر حتی در دریا های سرزمینی واقع در تنگه های بین المللی نیز مطرح بوده است. در واقع وجود حق عبور بی ضرر در تنگه های بین المللی از رأی دیوان بین المللی دادگستری در مورد قضیه تنگه کورفو نشأت گرفت.

از آنجایی که جزایر می توانند دارای دریای سرزمینی خاص خود باشند، مناسب خواهد بود که در ارتباط با این جزایر به نظام حقوقی دریای سرزمینی به طور خلاصه پرداخته شود. به طور کلی می توان گفت عمده موادی که به طور مستقیم و غیرمستقیم در ارتباط با دریای سرزمینی است، در مفاد ۱۷ تا ۳۲ کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها ذکر شده است. بر طبق این کنوانسیون؛ کشتی های همه دول ساحلی و محصور در خشکی از حق عبور

دریای سرزمینی مورد پذیرش قرار داد.

ماده دو کنوانسیون مذکور بیان می کند حاکمیت دولت ساحلی به ماورای قلمرو خشکی و آب های داخلی و در مورد یک دولت مجمع الجزایری ماورای آب های مجمع الجزایری گسترش می یابد. این حاکمیت به قلمرو هوایی بالای دریای سرزمینی و بستر و زیر بستر آن نیز تسری می یابد. پس با احتساب بند دو ماده ۱۲۱ در مورد جزایر و بند یک همان ماده راجع به تعریف جزیره طبیعی، اگر جزیره ای مشمول تعریف جزیره باشد همانند قلمرو خشکی یک دولت ساحلی با آن برخورد می شود و دارای مناطق دریایی خاص خود خواهد بود. به همین صورت چنین جزیره ای



از دریای سرزمینی دولت ساحلی عبور از آن منوط به در نظر گرفتن این شرایط است. به طور خلاصه این شرایط شامل موارد ذیل است:

- هرگونه تهدید یا استفاده از زور علیه تمامیت ارضی یا استقلال دولت ساحلی و یا هر روشی که اصول حقوق بین‌الملل مندرج در منشور ملل متحد را نقض کند؛
- هرگونه تمرین یا مانور نظامی با هر نوع سلاحی؛
- جمع‌آوری اطلاعات با هدف زیان به امور دفاعی و امنیتی دولت ساحلی؛
- انجام تبلیغات با هدف اختلال در امور دفاعی و امنیتی دولت ساحلی؛
- پرتاب، پرواز یا فرود هر نوع هواپیمایی بر روی عرشه کشتی،
- پرتاب، پرواز یا فرود هر نوع ادوات نظامی بر روی عرشه کشتی؛
- تخلیه یا بارگیری هر نوع کالا،
- ارز یا اشخاص بر خلاف قوانین و مقررات گمرکی، مالی، مهاجرتی و بهداشتی دولت ساحلی؛
- هرگونه عمل خودسرانه و آلودگی جدی بر خلاف کنوانسیون؛
- هرگونه فعالیت ماهیگیری؛
- انجام فعالیت‌های پژوهشی و نقشه‌برداری؛
- هرگونه عملی با هدف مزاحمت برای سیستم‌های ارتباطات یا دیگر امکانات یا تسهیلات دولت ساحلی؛
- هرگونه اقدام دیگری که رابطه مستقیمی با عبور نداشته باشد.

همان گونه که در کنوانسیون ذکر شده جهت این عبور از کلمه حق استفاده شده نه اختیار، بدین ترتیب همه دولت‌ها با رعایت شرایط فوق دارای چنین حقی هستند. کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای، حق حضور زیردریایی‌ها و دیگر وسایل زیر آب را در دریای

سرزمینی به رسمیت شناخته، البته این شناورها حین عبور از دریای سرزمینی ملزم به حضور در سطح آب با پرچم افراشته، هستند. بنابراین زمانی که حتی یک جزیره طبیعی با احراز شرایط خاص خود در دریای سرزمینی یک دولت ساحلی باشد، در دریای سرزمینی چنین جزیره‌ای حق عبور بی‌ضرر به نحوی که گفته شد قابل اجراء است؛ البته اگر چنین جزیره‌ای در یک تنگه بین‌المللی واقع شده باشد دارای وضعیت‌های متفاوتی خواهد بود.

۴-۲-۳ برخی اختیارات دولت ساحلی در دریای سرزمینی

دریای سرزمینی خاص جزایر هم مانند دریای سرزمینی قلمرو اصلی

◀ کنوانسیون ۱۹۸۲
حقوق دریاهای، حق حضور
زیردریایی‌ها و دیگر
وسایل زیر آب را در
دریای سرزمینی به رسمیت
شناخته، البته این شناورها
حین عبور از دریای
سرزمینی ملزم به حضور در
سطح آب با پرچم افراشته،
هستند

دارای همان حقوق و تکالیف است. در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاهای عنوان شده است که دولت ساحلی در رابطه با حق عبور بی‌ضرر قوانین و مقرراتی را می‌بایست مطابق با کنوانسیون وضع کند. در این ماده به ذکر مواردی که مشمول تنظیم این مقررات توسط دولت ساحلی می‌شود پرداخته است، این موارد عبارتند از:

- ایمنی دریانوردی و مقررات تردد دریایی؛

- حفاظت امکانات و وسایل کمکی دریانوردی و دیگر امکانات و تأسیسات؛
- محافظت از منابع زنده دریایی؛
- محافظت از خطوط لوله و کابل‌ها؛
- جلوگیری از نقض قوانین ماهیگیری و مقررات دولت ساحلی؛
- محافظت از محیط زیست دریایی دولت ساحلی و ممانعت، کاهش و کنترل آلودگی وابسته به آن؛
- پژوهش علمی دریایی و بررسی‌های آب‌نگاری؛
- جلوگیری از نقض قوانین و مقررات مهاجرتی، مالی، بهداشتی و گمرکی دولت ساحلی.

در ادامه ذکر شده که این قوانین و مقررات در مورد طراحی، ساخت و یا تجهیز کشتی‌های خارجی به کار نمی‌رود، مگر اینکه آنها در جهت اجرای قواعد یا استانداردهای بین‌المللی پذیرش شده عام باشد. همچنین دولت ساحلی باید در جهت انتشار همه این قوانین و مقررات اقدام کند. کشتی‌های خارجی هم در کنار استفاده از حق عبور بی‌ضرر دارای تکلیف هستند، به طوری که کنوانسیون مقرر کرده است که کشتی‌های خارجی در اجرای حق عبور بی‌ضرر در سرتاسر دریای سرزمینی باید از همه قوانین و مقررات وضع شده از سوی دولت ساحلی و مقررات بین‌المللی پذیرفته شده عام در رابطه با ممانعت از تصادم‌ها در دریا پیروی کنند. بدین ترتیب مشخص است جزایری که دارای دریای سرزمینی خاص خود هستند، این چنین نظام حقوقی نیز در خصوص دریای سرزمینی آنها به کار می‌رود. از دیگر حقوق شناخته شده در دریای سرزمینی، طرح‌های مربوط به جداسازی عبور و مرور و مسیرهای



دریایی است. در بند یک ماده ۲۲ کنوانسیون مذکور این موضوع بدین صورت بیان شده که دولت ساحلی می‌تواند در جایی که ضرورت داشته باشد در خصوص ایمنی کشتیرانی از کشتی‌های خارجی که در دریای سرزمینی از حق عبور بی‌ضرر استفاده می‌کند، بخواهد تا از طرح‌های جداسازی عبور و مرور تعیین و تجویز شده، عبور کنند.

این کنوانسیون برای دولت ساحلی برخی حقوق حمایتی را جهت اعمال آن در دریای سرزمینی در نظر گرفته است. اولین موردی که بدین منظور لحاظ شده به گونه‌ای است که دولت ساحلی می‌تواند اقدامات ضروری را به منظور ممانعت از عبوری که بی‌ضرر نیست، انجام دهد. همین‌طور دولت ساحلی می‌تواند در مورد کشتی‌هایی که وارد آب‌های داخلی و یا تأسیسات بندری که در خارج از آب‌های داخلی قرار دارد، اقدامات ضروری را برای جلوگیری از هرگونه نقض شرایطی که پذیرش این کشتی‌ها در آب‌های داخلی و یا تأسیسات بندری تابع آن است، را به اجراء در آورد.

مورد دیگر تعلیق عبور بی‌ضرر است؛ به این صورت که دولت ساحلی این امکان را دارد که بدون تبعیض حقیقی و عملی میان کشتی‌های خارجی به طور موقتی در مناطقی خاص از دریای سرزمینی عبور بی‌ضرر را به حالت تعلیق در آورد و البته به شرطی که چنین تعلیقی برای حفاظت امنیت کشور ساحلی، از جمله مانورهای تسلیحاتی ضروری باشد. هرچند در ادامه؛ دولت ساحلی جهت انجام چنین تعلیقی در موعد خود موظف به انتشار اعلان شده است. دولت

ساحلی در دریای سرزمینی خود چه در قلمرو سرزمین اصلی خود و چه در دریای سرزمینی خاص جزایر، می‌تواند از کشتی‌های خارجی هزینه‌هایی را دریافت کند، البته دریافت این هزینه‌ها منوط به ارائه خدمات ویژه از سوی دولت ساحلی است. همچنین دریافت این هزینه‌ها باید بدون تبعیض باشد.

۴-۲-۴ وظایف دولت ساحلی در دریای سرزمینی

کنوانسیون حقوق دریاها در کنار برخی اختیارات، وظایفی را به عهده دولت ساحلی جهت اجرای آن در دریای سرزمینی گذارده است. در این باره دولت ساحلی موظف شده است که مانع حق عبور بی‌ضرر کشتی‌های خارجی از میان دریای سرزمینی به جز مطابق با این کنوانسیون، نشود. به ویژه در کاربرد کنوانسیون و یا هرگونه قوانین و مقررات پذیرفته شده

که مطابق با این کنوانسیون باشد، دولت ساحلی نباید مقرره‌هایی را به کشتی‌های خارجی تحمیل کند که اثر بازدارندگی و یا اختلال در حق عبور بی‌ضرر داشته باشد. از جمله موارد مهم دیگر عدم ایجاد تبعیض به طور رسمی و عملی علیه کشتی‌های هر دولت یا علیه کشتی‌های در حال حمل بار از طرف هر دولتی است. همچنین دولت ساحلی موظف است اعلان عمومی و مقتضی را نسبت به هرگونه خطر موجود در دریای سرزمینی و مربوط به کشتیرانی که از آن آگاهی دارد، را انجام دهد. اما در ادامه وضعیت حقوقی در منطقه دریای سرزمینی، دو صلاحیت مطرح است که یکی صلاحیت کیفری و یکی صلاحیت مدنی است. به طور کلی صلاحیت کیفری دولت صاحب پرچم جهت رسیدگی به جرائم صورت گرفته

در کشتی وارد است و این امر در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها تصریح شده است؛ به گونه‌ای که صلاحیت کیفری دولت ساحلی بر عرشه کشتی در حال عبور از میان دریای سرزمینی جهت دستگیری هر شخص یا انجام تجسس در ارتباط با هر جرم ارتکاب یافته بر روی کشتی در حین عبور کشتی قابل اجرا نیست. البته بر این امر کنوانسیون استثنائاتی قائل شده است، به طوری که اصل بر صلاحیت کیفری دولت صاحب پرچم است مگر در موارد ذیل:

- اگر اثر جرم به دولت ساحلی گسترش یابد؛
- چنانچه جرم به نوعی باشد که صلح کشور یا نظم دریای سرزمینی را دچار اختلال کند؛
- اگر از سوی مقام ارشد کشتی یا نماینده دیپلماتیک یا کنسولی دولت صاحب پرچم درخواست مساعدتی از مقامات محلی شود؛
- اگر انجام چنین اقداماتی برای سرکوبی دادوستد قاچاق داروهای مخدر یا مواد روان‌گردان ضروری باشد.

البته این کنوانسیون در ادامه حقوق و تعهدات بسیاری از جمله راجع به صلاحیت‌های مدنی و کیفری دولت ساحلی در دریای سرزمینی در نظر گرفته است.

۵. نتیجه گیری

جزایر موجود بر روی کره زمین دارای قدمت چند میلیون سالی هستند که به طور طبیعی به وجود آمده‌اند، جزایر دارای اهمیت‌های تأثیرگذاری برای مالکین و حاکمین آنها بوده‌اند و از جنبه‌های گوناگون مانند توریستی، نظامی، زیستگاهی و غیره مورد توجه بوده‌اند. از آنجایی که قلمرو مطلق

◀ دولت ساحلی می‌تواند در جایی که ضرورت داشته باشد در خصوص ایمنی کشتیرانی از کشتی‌های خارجی که در دریای سرزمینی از حق عبور بی‌ضرر استفاده می‌کنند، بخواهد تا از طرح‌های جداسازی عبور و مرور تعیین و تجویز شده، عبور کنند

حاکمیتی دولت‌های ساحلی تا خط مبدأ آنها تعریف شده است، جزایر و آب‌های پشت این خطوط به عنوان جزء پیوسته سرزمین اصلی قلمداد می‌شوند. آب‌های پشت خطوط مبدأ، آب‌های داخلی نام دارند و جزایر، برآمدگی‌های جزری، آتل‌ها و غیره که در این آب‌ها قرار دارند تحت حاکمیت مطلق دولت ساحلی قرار دارند. جزایر و برآمدگی‌های جزری که پشت این خطوط مبدأ قرار گرفته‌اند دریای سرزمینی و سایر مناطق دریایی را ندارند، عبور و مرور بین جزایر احتمالی و ورود به آب‌های داخلی با اجازه دولت ساحلی صورت می‌گیرد.

دولت ساحلی در دریای سرزمینی به واسطه حق عبور بی‌ضرر حاکمیت وضعیت نسبی دارد و عبور از دریای سرزمینی موجود در اطراف جزایر طبیعی منوط به کسب اجازه از دولت ساحلی نیست. کشتی‌های تجاری و جنگی اعم از دولتی و خصوصی حق اجرای این عبور بی‌ضرر را دارند. این عبور مطابق با رعایت شرایط و ضوابط کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها و مقررات پیش‌بینی شده از سوی دولت ساحلی که در چارچوب کنوانسیون و قواعد حقوق بین‌الملل تدوین شده انجام‌پذیر است.

در مورد وضعیت حقوقی جزایر طبیعی و تأثیر آنها در تعیین خطوط مبدأ باید گفت که این جزایر از نظر چگونگی به کارگیری خطوط مبدأ هم بسیار قابل اهمیت است. خط مبدأ که عموماً با استفاده از خط جزر آب در نواحی صاف ساحلی ترسیم می‌شود و در مناطقی که جزایر متعدد و یا فرورفتگی‌های بسیاری در نواحی ساحلی وجود دارند، خط مبدأ مستقیم نمود پیدا می‌کند. البته استفاده از خطوط مبدأ مستقیم باید مطابق با شرایط مقرر شده در کنوانسیون‌های حقوق بین‌الملل دریاها باشد. جزایری که بعد از خط مبدأ یعنی در دریای سرزمینی قرار می‌گیرند، خود دارای دریای سرزمینی هستند و خطوط مبدأ آنها مطابق کنوانسیون خط جزر آب خواهد بود.

البته برآمدگی‌های جزری که در دریای سرزمینی قرار دارند فقط در زمانی که نهایتاً در فاصله‌ای کمتر از عرض دریای سرزمینی نسبت به قلمرو اصلی یا یک جزیره قرار گرفته باشند، دارای دریای سرزمینی خواهند بود. وجود جزیره یا جزایری در منطقه انحصاری-اقتصادی دولت ساحلی هم پس از تعیین خط مبدأ آنها که مطابق با کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها خط جزر آب است، دارای مناطق دریایی خاص خود خواهند بود و این امکانی است که کنوانسیون مذکور برای دولت‌های ساحلی قائل شده و بدین ترتیب عملاً بهانه گسترش عرض مناطق دریایی و پیشروی به سمت دریای آزاد را فراهم کرده است.

محمد علی ظهوریان
 کارشناس ارشد حقوق بین‌الملل
 mazhourian@gmail.com



رشد ۲/۲ درصدی در انتظار اقتصاد ایران

پیش‌بینی کرده است اقتصاد ایران در سال ۲۰۱۵ رشد بیشتری را تجربه کند و در عین حال نرخ تورم در این سال افزایش یابد. این نهاد بین‌المللی، رشد اقتصادی ایران برای سال ۲۰۱۵ را ۲/۲ درصد و نرخ تورم در این سال را ۲۰ درصد پیش‌بینی کرده است. در گزارش ماه آوریل، رشد اقتصادی ایران برای سال آینده میلادی ۲/۴ درصد و نرخ تورم در این سال ۲۲ درصد پیش‌بینی شده بود.

نرخ بیکاری ایران برای سال ۲۰۱۵ نیز ۱۲/۲ درصد و میزان تراز حساب‌های جاری معادل ۱/۷ درصد تولید ناخالص داخلی پیش‌بینی شده است.



کشور در فصل بهار مصادف با سه ماهه دوم ۲۰۱۴ را ۴/۶ درصد اعلام کرده است که به عقیده برخی کارشناسان شرایط حاکم بر اقتصاد کشور چنین رقمی را منعکس نمی‌کند.

در گزارش جدید صندوق بین‌المللی پول پیش‌بینی این نهاد از نرخ تورم ایران در سال ۲۰۱۴ اصلاح شده است. در حالی که در گزارش ماه آوریل نرخ تورم ایران برای امسال ۲۳ درصد پیش‌بینی شده بود در گزارش جدید نرخ تورم ایران برای سال ۲۰۱۴ بالغ بر ۱۹/۸ درصد برآورد شده است.

بر اساس پیش‌بینی این نهاد بین‌المللی نرخ بیکاری ایران در سال جاری میلادی به ۱۱/۶ درصد خواهد رسید که نسبت به سال قبل افزایش خواهد داشت. بیکاری ایران در سال ۲۰۱۳ بالغ بر ۱۰/۴ درصد اعلام شده بود.

همچنین پیش‌بینی شده است تراز حساب‌های جاری ایران در سال ۲۰۱۴ به معادل ۴/۲ درصد تولید ناخالص داخلی ایران برسد.

صندوق بین‌المللی پول همچنین

صندوق بین‌المللی پول در جدیدترین گزارش خود رشد اقتصادی و نرخ تورم ایران برای سال جاری میلادی را به ترتیب ۱/۵ درصد و ۱۹/۸ درصد برآورد و پیش‌بینی کرد اقتصاد ایران در سال آینده رشد ۲/۲ درصدی داشته باشد. در گزارش اخیر صندوق بین‌المللی پول که از سلسله گزارش‌های «چشم‌انداز اقتصادی جهان» است، آمار مربوط به شاخص‌های اقتصادی کشورهای جهان از جمله ایران ارائه شده است.

صندوق بین‌المللی پول، رشد اقتصادی ایران برای سال جاری میلادی را ۱/۵ درصد برآورد کرده است.

این نهاد بین‌المللی، در گزارش پیشین خود که در آوریل ۲۰۱۴ منتشر شد؛ نیز رشد اقتصادی ایران برای سال ۲۰۱۴ را ۱/۵ درصد پیش‌بینی کرده بود که بر این اساس در گزارش جدید خود پیش‌بینی‌اش از رشد اقتصادی ایران در سال ۲۰۱۴ را تغییری نداده است.

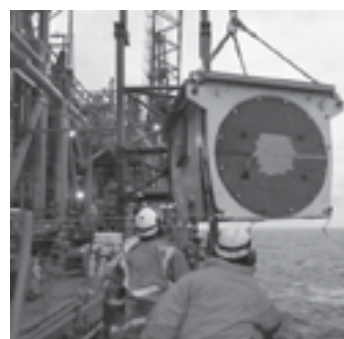
بانک مرکزی ایران رشد اقتصادی



راهکارهای بهبود رتبه کسب و کار ایران

در طراحی اصلاحات و تسهیل کسب و کار ارائه می‌کند. در گزارش ۲۰۱۴ پروژه انجام کسب و کار بانک جهانی، کشور ایران درنماگر شروع یک کسب و کار در جایگاه ۱۰۷ از میان ۱۸۹ کشور موجود و جایگاه شانزدهم در میان کشورهای سند چشم‌انداز قرار داده شده است. براساس این گزارش، راه‌اندازی یک کسب و کار در ایران، هشت مرحله دارد که ۱۶ روز طول می‌کشد، ۳/۱ درصد درآمد سرانه هزینه دارد و به حداقل سرمایه‌ای معادل ۰/۴ درصد درآمد سرانه کشور نیازمند است. همچنین رتبه ایران در کل شاخص انجام کسب و کار در سال ۲۰۱۴، رتبه ۱۵۲ از میان ۱۸۹ کشور مورد بررسی بانک جهانی اعلام شده که در سال‌های اخیر

«شروع یک کسب و کار» یکی از نماگرهایی است که در این گزارش مورد بررسی قرار می‌گیرد. نتایج این نماگر، سهولت شروع کسب و کار در یک اقتصاد را از طریق ثبت تمام مراحل و همچنین زمان و هزینه‌هایی که به طور رسمی برای ثبت یک شرکت مورد نیاز است یا به طور معمول در عمل توسط یک کارآفرین برای راه‌اندازی رسمی یک کسب و کار صرف می‌شود تا یک فعالیت صنعتی یا تجاری به صورت عملیاتی آغاز شود را اندازه‌گیری می‌کند. این پروژه همچنین حداقل سرمایه‌ای که شرکت‌ها باید قبل از ثبت (یا در یک فاصله زمانی سه‌ماهه) واریز کنند را ثبت می‌کند. بررسی نماگر شروع کسب و کار، ضمن کمک به شناسایی ریشه‌های موانع، توصیه‌هایی را به سیاست‌گذاران



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، راهکارهای بهبود رتبه ایران در گزارش کسب و کار بانک جهانی را بررسی کرد. دفتر مطالعات اقتصادی این مرکز اعلام کرد: پروژه انجام کسب و کار بانک جهانی با بررسی ۱۰ نماگر در ۱۸۹ کشور جهان، وضعیت هر کشور را به لحاظ محیط حقوقی و اداری کسب و کار رصد کرده و در مقایسه با سایر کشورها در گزارش سالیانه منتشر می‌کند.



کشور دلگرم بود؛ زیرا صرف‌نظر از اینکه بانک جهانی نتایج این راستی‌آزمایی را در گزارش‌های بعدی خود اعمال کند یا خیر، هر سال کشورها برای ارتقای جایگاه خود در نماگر شروع یک کسب‌وکار اصلاحات تازه و کارآمدتری در قوانین، مقررات و رویه‌های خود اعمال می‌کنند. به همین دلیل اکتفاء به وضعیت موجود شایسته نیست.

بنابراین باید برای اصلاح کارآمدتر کردن نماگر شروع کسب‌وکار اصلاحاتی را در قوانین، مقررات و رویه‌های موجود آغاز کرد. این اصلاحات عمدتاً باید با رویکرد تمرکز فعالیت‌های مرتبط با ثبت شرکت در سازمان اسناد و املاک کشور (اداره کل ثبت شرکت‌ها و مؤسسات غیرتجاری) به عنوان مرکز جامع خدمات ثبت شخص حقوقی در کشور، گلوگاه قرار ندادن مرجع ثبت شرکت‌ها برای انجام نظارت‌های مرتبط با سایر دستگاه‌ها و همچنین تنقیح قوانین و برقراری اتصال درست بین مفاد قوانین وضع شده در ۸۰ سال گذشته با قوانین پایه‌ای و اساسی ثبت اشخاص حقوقی به خصوص با رویکرد حذف تشریفات کاغذی و توسعه رویه‌های الکترونیکی انجام گیرد. بدین ترتیب می‌توان امیدوار بود که با ارائه اطلاعات صحیح به تهیه‌کنندگان گزارش انجام کسب‌وکار و انجام اصلاحات پیشنهادی در گزارش حاضر، جایگاه جمهوری اسلامی ایران در نماگر شروع یک کسب‌وکار بانک جهانی در سال‌های آتی به شکل قابل ملاحظه‌ای بهبود یابد.

به طور مستمر بدتر شده است. (با توجه به وضعیت نامناسب ایران در گزارش‌ها و نماگر مذکور، ضرورت بررسی دلایل ضعف و راهکارهای بهبود نماگر شروع کسب‌وکار، زمینه‌ساز تهیه گزارش مرکز پژوهش‌ها شد).

بررسی مراحل واقعی نماگر شروع یک کسب‌وکار در این مطالعه نشان می‌دهد بر اساس واقعیت‌های قانونی، مقرراتی و اجرایی کشور در اردیبهشت ماه ۱۳۹۳، در عمل شش مرحله برای شروع کسب‌وکار در کشور وجود دارد که ۱۱ روز به طول می‌انجامد. هزینه آن نیز در حدود ۰/۶ درصد درآمد سرانه برآورد شده است که نیاز به حداقل سرمایه‌ای کمتر از ۰/۶ درصد درآمد سرانه دارد. سایر مراحل که گزارش ۲۰۱۴ بانک جهانی بر اساس آن رتبه ایران در این نماگر را تعیین کرده، با راه‌اندازی سامانه ثبت تأسیس شرکت به صورت الکترونیکی تغییر یافته یا اصولاً از ابتدا جزء مراحل ثبت شرکت نبوده است.

براین اساس با شبیه‌سازی وضعیت کشورها از نظر نماگر شروع یک کسب‌وکار در سال ۲۰۱۴، در صورتی که اطلاعات واقعی مبنای محاسبه و تعیین رتبه کشور قرار گیرد، ایران در رتبه ۶۵ در میان ۱۸۹ کشور و رتبه دهم در میان کشورهای سند چشم‌انداز، قرار خواهد گرفت. این رتبه در نتیجه اعمال شرایط و مفروضات تعیین شده برای این نماگر و نیز وضعیت دیگر کشورها در این نماگر است. با وجود این نمی‌توان چندان به نتیجه حاصل از راستی‌آزمایی نماگر شروع یک کسب‌وکار در

ارزیابی بانک جهانی از درآمد ایرانیان

متوسط روبه بالا

میانمار، بنگلادش، آفریقای مرکزی و بسیاری از کشورهای فقیر آفریقایی در گروه کشورهای کم درآمد جای گرفته‌اند.

مصر، ارمنستان، هندوستان، پاکستان، سوریه، اوکراین، ازبکستان، قرقیزستان، اندونزی، گرجستان، مولداوی، مغرب (مراکش)، فلسطین (شامل کرانه باختری و غزه)، یمن و شماری از کشورهای آفریقایی در گروه ملت‌هایی با درآمد «متوسط رو به پایین» قرار دارند.

در این گزارش، کشورهای ایران، چین، آرژانتین، برزیل، مکزیک، رومانی، عراق، ترکیه، اردن، لبنان، مالزی، جمهوری آذربایجان، مجارستان، قزاقستان، ترکمنستان، و شماری دیگر از کشورها در گروه درآمدهای «متوسط رو به بالا» جای دارند.

بانک جهانی همچنین آمریکا، ژاپن، آلمان، فرانسه، ایتالیا، انگلستان، سوئیس، کانادا، کره جنوبی، روسیه، هلند، زلاندنو، امارات متحده عربی، قطر، عمان، کویت و شماری دیگر از کشورها را در رده کشورهای پردرآمد، دسته‌بندی کرده است.



براساس گزارش بانک جهانی کشورهای ایران، چین، آرژانتین، برزیل، مکزیک، رومانی، عراق، ترکیه، اردن، لبنان، مالزی، جمهوری آذربایجان، مجارستان، قزاقستان، ترکمنستان، در گروه درآمدهای «متوسط رو به بالا» جای دارند

بانک جهانی در تازه‌ترین فهرست خود از درآمد ملت‌های جهان، میزان درآمد ایرانیان در سال مالی ۲۰۱۵ را «متوسط رو به بالا» ارزیابی کرده است.

به گزارش تارنمای رسمی بانک جهانی، کشورهایی که تولید سرانه در آنها ۱,۰۴۵ دلار یا کمتر باشد، کم درآمد؛ کشورهایی که تولید سرانه در آنها بیش از ۱,۰۴۵ تا ۱۲,۷۴۶ دلار باشد، میان‌درآمد؛ و کشورهایی که تولید سرانه در آنها بیش از ۱۲,۷۴۶ دلار باشد، پردرآمد دسته‌بندی شده‌اند.

همچنین ۴,۱۲۵ دلار، مرز درآمد متوسط رو به بالا و متوسط رو به پایین در گروه «میان‌درآمدها» در نظر گرفته شده است.

تولید سرانه با تولید ناخالص ملی (GNI) تقسیم بر جمعیت کشور برابر است.

بر این اساس، کشورهای چون افغانستان، تاجیکستان، کره شمالی،





مشت‌ترین و منفی‌ترین تراز تجاری ایران

آلمان و ترکیه به ترتیب با ترازهای منفی چهار میلیارد و ۶۸۶ میلیون دلار، یک میلیارد و ۸۳۲ میلیون دلار، یک میلیارد و ۳۲۰ میلیون دلار، یک میلیارد و ۱۱۵ میلیون دلار و ۸۸۷ میلیون دلار بوده است.

در عین حال در این مدت صادرات ایران نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۹/۶۲ درصد و واردات نیز ۲۹/۵۴ درصد از لحاظ ارزش افزایش داشته که نشان‌دهنده منفی‌تر شدن تراز تجاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته است.

بیشترین تراز تجاری مثبت ایران در نیمه نخست سال جاری با کشورهای عراق، افغانستان، ترکمنستان، پاکستان و مصر بوده است که به ترتیب ترازهایی برابر با دو میلیارد و ۷۳۵ میلیون دلار، یک میلیارد و ۲۳۳ میلیون دلار، ۴۳۸ میلیون دلار، ۲۷۷ میلیون دلار و ۲۴۶ میلیون دلار داشته‌اند.

همچنین در این مدت بیشترین تراز تجاری منفی با کشورهای امارات متحده عربی، جمهوری کره، چین،

بررسی آمار تجارت خارجی ایران در شش ماهه نخست سال جاری نشان می‌دهد که تراز تجاری ایران در این مدت منفی بوده است.

بر اساس این گزارش، صادرات قطعی ایران بدون نفت و گاز و تجارت چمدانی در نیمه نخست سال جاری ۴۷ میلیون و ۸۹۶ هزار تن به ارزش ۲۳ میلیارد و ۱۹۹ میلیون دلار بوده است.

از سوی دیگر واردات ایران نیز در این مدت برابر با ۱۹ میلیون و ۵۸۸ هزار تن به ارزش ۲۶ میلیارد و ۲۱ میلیون دلار بود که به این ترتیب به رغم سهم بالایی صادرات از نظر وزنی از تجارت، ارزش واردات بیش از صادرات بوده و تراز تجاری ایران در این مدت منفی دو میلیارد و ۸۲۲ میلیون دلار بوده است.

بیشترین تراز تجاری مثبت ایران در نیمه نخست سال جاری با کشورهای عراق، افغانستان، ترکمنستان، پاکستان و مصر بوده است که به ترتیب ترازهایی برابر با دو میلیارد و ۷۳۵ میلیون دلار، یک میلیارد و ۲۳۳ میلیون دلار، ۴۳۸ میلیون دلار، ۲۷۷ میلیون دلار و ۲۴۶ میلیون دلار داشته‌اند



ظرفیت ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با ۱۴۸ فروند انواع کشتی به پنج میلیون و ۳۵۵ هزار و ۱۱۱ تن DWT و ۱۱۵ هزار و ۳۶۶ TEU کانتینر بالغ می‌شود. تعداد کشتی‌های این شرکت به انضمام ۹ فروند کشتی خدماتی در حال حاضر به ۱۵۷ فروند کشتی افزایش یافته است.

کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (IRISL) پس از پشت سر گذاردن سال‌های سخت تحریم و بحران اقتصادی جهانی، توانست در سال‌های ۹۲ و ۹۳ با گسترش فعالیت خود در حوزه حمل کانتینر و سایر خدمات دریایی، تحریم‌ها را به فرصت تبدیل کند و زیان انباشته سنوات قبل را به سود قابل توجهی در سال جاری تغییر دهد.

این شرکت از طریق تجدید ارزیابی دارایی‌های خود توانست سرمایه خود را از مبلغ ۱۰ هزار میلیارد ریال به مبلغ ۱۶ هزار و ۳۹۳ میلیارد ریال افزایش دهد.

افزایش ۶۴ درصدی سرمایه IRISL

۶۲

تجارت

فصلنامه علمی تخصصی دریایی
شماره بیست و دوم / سال هفتم / پاییز ۱۳۹۳

مقررات UNCTAD/ICC برای اسناد حمل ترکیبی کلاسال ۱۹۹۱ میلادی

۱- کدام مسیر حمل را پوشش می‌دهد؟ (قلمرو اجرایی)	• این مقررات مسیر حملی را پوشش می‌دهد که در سند حمل آن به نحوی از انحاء، کتباً یا شفاهاً یا به طرق دیگر به آن اشاره شده باشد. (ماده ۱)
۲- چه قراردادهایی را پوشش می‌دهد؟	• قرارداد حملی که حمل بار در یک یا چند مسیر و به وسیله یک یا چند وسیله را در برگیرد و سند حمل برای آن صادر شده باشد یا نشده باشد. (ماده ۱)
۳- دوره مسئولیت حمل کننده - محدوده جغرافیایی	• هر جایی که کنوانسیون بین‌المللی و یا یک قانون داخلی نیز حاکم بر قرارداد حمل باشد، مواد لازم‌الاجراء آن قانون یا کنوانسیون بین‌المللی بر این مقررات ارجحیت دارد. (ماده ۱۳) • دوره مسئولیت حمل کننده از لحظه در اختیار گرفتن کالا توسط حمل کننده تا زمان تحویل آن به گیرنده را در برمی‌گیرد. (مواد ۴ و ۱۳)
۴- حمل کننده کیست؟	• حمل کننده به معنای هر شخصی است که قرارداد حمل را منعقد می‌کند و مسئولیت اجرای آن را به عنوان حمل کننده بر عهده می‌گیرد. در این مقررات متصدی حمل ترکیبی (MTO) از عامل حمل (Carrier) تفکیک شده‌اند. • حمل کننده مسئول فعلی یا ترک فعل مستخدمین یا کارگزاران خود در محدوده انجام وظایفشان و نیز فعلی یا ترک فعل اشخاص دیگری که از خدمات آنها در اجرای قرارداد حمل استفاده می‌کند، خواهد بود. (مواد ۲ و ۴)
۵- ادعاهای قراردادی و غیر قراردادی (مسئولیت مدنی)	• مفاد این مقررات در مورد تمام دعاوی که علیه حمل کننده می‌شود و مربوط به اجرای قرارداد حمل است، نافذ است. اعم از اینکه شکایت راجع به قرارداد باشد یا راجع به قانون حاکم. (ماده ۱۱)
۶- وظیفه حمل کننده در مراقبت از کالا به طور کلی	• حمل کننده از لحظه در اختیار گرفتن کالا در مقابل فقدان یا خسارت وارده به کالا یا تأخیر در تحویل مسئول است، مگر اینکه ثابت کند هیچگونه تقصیر یا قصوری در انجام وظایف او سبب یا دخیل در فقدان یا خسارت یا تأخیر در تحویل نشده است. • بار اثبات بر عهده حمل کننده است. (ماده ۵)
۷- موارد تبری حمل کننده از مسئولیت	• اگر در ترکیب وسائط نقلیه مورد استفاده، از کشتی استفاده شده باشد، حمل کننده نسبت به فقدان، خسارت وارده به کالا یا تأخیر در تحویل در بخش حمل دریایی یا آبراه‌های داخلی در موارد زیر از مسئولیت مبری است: • فعل، غفلت یا قصور فرمانده، پرسنل کشتی، راهنما یا مستخدمین حمل کننده دریایی در دریانوردی و اداره کشتی؛ • آتش‌سوزی، مگر اینکه سبب آن تقصیر فاخش یا تبانی حمل کننده باشد؛ در صورتی که از بین رفتن یا صدمه دیدن کالا در نتیجه قابل دریانوردی نبوده کشتی اتفاق افتاده باشد، حمل کننده حق دارد ثابت کند که مراقبت‌های لازم را در شروع سفر کشتی به عمل آورده است تا کشتی را قابل دریانوردی سازد. • طرفین قرارداد حمل می‌توانند در جهت افزایش مسئولیت‌های حمل کننده (کاهش موارد تبری از مسئولیت به شرح فوق) توافق کنند (مثلاً مقررات هامبورگ یا مقررات روتردام را در بخش دریایی نافذ بدانند و در نتیجه فهرست تبری از مسئولیت‌های فوق حذف شده یا اصلاح شود). (مواد ۱ و ۵)
۸- مسئولیت اثبات تقصیر (قصور)	• به جز در وضعیتی که حمل ترکیبی کالا شاخه دریایی داشته باشد (که برای بخش حمل دریایی برحسب نوع مقررات دریایی حاکم و مورد توافق، رفتار خواهد شد) فرض بر این است که حمل کننده در مقابل فقدان/ خسارت وارده بر کالا یا تأخیر در تحویل مسئول است، مگر ثابت کند که تقصیر یا قصوری از جانب او در زیان وارده دخالت نداشته است. (ماده ۵)
۹- مسئولیت حمل کننده در صورت آتش‌سوزی	• در صورت حمل دریایی، در بخش کشتیرانی، حمل کننده در قبال آتش‌سوزی مسئولیت نخواهد داشت، مگر اینکه به سبب تقصیر یا تبانی اتفاق افتاده باشد. (ماده ۵)



۱۰- حمل حیوانات زنده	• در مقررات UNCTAD/ICC کالا به شرح زیر تعریف شده است: "هر نوع مال اعم از حیوانات زنده، کانتینر، پالت و وسایل مشابه مورد استفاده" در حمل و نقل یا بسته‌بندی که به وسیله حمل‌کننده تأمین نشده باشد. (ماده ۲)
۱۱- حمل کالا روی عرشه کشتی در بخش دریایی	• در این مقررات کالا به معنای هر نوع مال است، بدون در نظر گرفتن اینکه آن مال روی عرشه کشتی یا زیر آن حمل شده یا قرار است حمل شود. (ماده ۲)
۱۲- حمل کالاهای خطرناک	• در این مقررات اشاره جزئی شده است. کنوانسیون بین‌المللی ذی‌ربط حاکم است. (مواد ۸ و ۱۳)
۱۳- محدودیت مسئولیت حمل‌کننده در صورت فقدان، یا خسارت وارده به کالا یا تأخیر در تحویل	• سقف مسئولیت حمل‌کننده SDR 67/666 برای هر بسته و یا SDR 2 برای هر کیلوگرم وزن ناخالص (هر کدام که بیشتر باشد) کالای از بین رفته یا صدمه دیده است. • اگر در حمل ترکیبی، از کشتی استفاده نشده باشد سقف وزنی حمل‌کننده به ازاء هر کیلوگرم وزن ناخالص کالا SDR 33/8 خواهد بود. • اگر در قرارداد حمل در طول مسیر خاصی به کنوانسیون مشخصی یا مقررات ملی اجباری اشاره شده باشد، سقف مسئولیت حمل‌کننده در آن مسیر خاص مطابق مقررات حاکم خواهد بود. • اگر طرفین قرارداد حمل برای تأخیر در تحویل خسارات ناشی از تأخیر را مشخص کرده باشند، یا به خسارات غیرمستقیم نیز پرداخته باشند، توافق طرفین ملاک است؛ در غیر این صورت سقف مسئولیت حمل‌کننده در صورت تأخیر در تحویل کرایه حمل خواهد بود. (ماده ۶)
۱۴- سلب حق استفاده از محدودیت مسئولیت حمل‌کننده	• اگر ثابت شود که فقدان یا خسارت وارده به کالا یا تأخیر در تحویل حاصل فعل یا ترک فعل حمل‌کننده بوده و با قصد ایجاد آن یا بی‌توجهی و در عین آگاهی از تحقق آن بوده، حق استفاده از محدودیت مسئولیت حمل‌کننده سلب می‌شود. (ماده ۷)
۱۵- کاهش میزان محدودیت مسئولیت حمل‌کننده در قرارداد حمل	• طرفین قرارداد حمل طبق این مقررات توافق دارند که در صورت اشاره به این مقررات، شرایط دیگری که با مفاد این مقررات در تضاد است ملغی شود، مگر اینکه شرایط مذکور در جهت افزایش مسئولیت‌های حمل‌کننده باشد. (ماده ۱)
۱۶- افزایش میزان محدودیت مسئولیت حمل‌کننده	• در صورتی که فرستنده ماهیت و ارزش کالا را قبل از تحویل به حمل‌کننده اعلام کند و مراتب در بارنامه حمل ترکیبی کالا درج شود، سقف مسئولیت حمل‌کننده به اندازه ارزش کالا خواهد بود. • ارزش کالا طبق قیمت جاری بورس آن کالا یا در صورت نبودن بورس، قیمت جاری بازار و در غیاب هر دو اینها براساس ارزش معمولی کالا از همان نوع و کیفیت در محل و زمان تحویل به گیرنده یا محل و زمانی که طبق قرارداد باید تحویل می‌شد، تعیین می‌شود. • در صورت توافق طرفین، هنگام تأخیر در تحویل، خسارات ناشی از تأخیر در تحویل یا خسارات غیرمستقیم نیز به مسئولیت‌های حمل‌کننده، افزوده می‌شود. (مواد ۵ و ۶)
۱۷- حق تحویل کالا به گیرنده دیگر	• حمل‌کننده تعهد می‌کند تمام لوازم برای تحویل کالا به طرق زیر را فراهم آورد: - به هر شخصی که یک نسخه از اصل بارنامه را تسلیم کند، در صورتی که بارنامه به صورت قابل معامله و حامل صادر شده باشد؛ - به هر شخصی که یک نسخه از اصل بارنامه ظهنویسی شده را تسلیم کند، در صورتی که بارنامه قابل معامله و به حواله‌کرد صادر شده باشد؛ - به شخصی که احراز هویت شده و یک نسخه از اصل بارنامه را تسلیم کند، در صورتی که بارنامه قابل معامله و به نام شخص معین صادر شده باشد؛ - به شخصی که به عنوان گیرنده در بارنامه مشخص شده، در صورت اثبات هویت، در صورتی که بارنامه غیرقابل معامله صادر شده باشد؛ - به شخصی که فرستنده دستور داده باشد یا طبق قرارداد حمل، حقوق فرستنده یا گیرنده را جهت دادن این دستوران کسب کرده باشد، در صورتی که هیچگونه سندی صادر نشده باشد. (ماده ۴)

۱۸- تأثیر اطلاعات مندرج در بارنامه حمل ترکیبی کالا	• اطلاعات مندرج در بارنامه حمل ترکیبی کالا، دلیل تحویل کالا به حمل کننده با تمام شرایط توصیف شده در آن سند است، مگر اینکه نکات دیگری نظیر شمارش، بارگیری و وزن طبق اظهارات فرستنده کالا، بسته‌بندی کانتینر به وسیله فرستنده کالا یا عبارات مشابه دیگری در متن چابی یا روی بارنامه اضافه شده باشد. • در صورت انتقال سند حمل و یا مبادله پیام الکترونیکی که توسط گیرنده با حسن نیت دریافت و اقدام شده باشد، ادعای خلاف آن قابل قبول نیست. (ماده ۳)
۱۹- چه اطلاعاتی باید در سند حمل درج شود؟	• مقررات UNCTAD/ICC ساکت است.
۲۰- وظایف فرستنده کالا در ارائه اطلاعات مربوط به بار به حمل کننده	• در لحظه‌ای که کالا به وسیله فرستنده در اختیار حمل کننده قرار می‌گیرد، فرض بر این است که فرستنده صحت تمام اطلاعات مربوط به کالا مانند: علائم، شماره، وزن، حجم، مقدار و در صورت لزوم داشتن وضعیت خطرناک و دیگر خصوصیات مربوط به ماهیت کالا را تضمین کرده است. (ماده ۸)
۲۱- تأثیر LOI در صدور بارنامه حمل ترکیبی بدون قید	• استحقاق حمل کننده به جبران خسارت در صورت عدم صحت اطلاعات مربوط به کالا در برابر فرستنده کالا، رافع مسئولیت او به موجب قرارداد حمل یا بارنامه در برابر اشخاص ثالث نیست. • این ماده در ضمن در مورد ضمانت حمل کننده توسط فرستنده کالا در صورت عدم صحت اطلاعات مربوط به کالا صحبت می‌کند. (ماده ۸)
۲۲- خطرات (مروور زمان) به	• وقتی که از بین رفتن یا صدمه وارده به کالا آشکار نباشد، چنانچه خطاریه کتبی ظرف شش روز متوالی از زمان تحویل کالا به گیرنده، به حمل کننده داده نشود، تحویل به همان نحو دلیل آن خواهد بود که کالا طبق شرح مندرج در بارنامه حمل ترکیبی تحویل شده است. • تأخیر در تحویل ظرف ۹۰ روز متوالی از تاریخ تحویل مشخص شده در بارنامه (یا از زمان معقولی که یک حمل کننده وظیفه شناس باید کالا را با در نظر داشتن شرایط مشابه طی آن تحویل دهد) کالا از بین رفته محسوب می‌شود، مگر مدعی خلاف آن را ثابت کند. (مواد ۵ و ۹) • خطاریه مربوط به کالای خسارت دیده پس از سپری شدن مهلت ذکر شده بر عهده مدعی است.
۲۳- نتیجه کوتاهی در تسلیم خطاریه مربوط به فقدان، خسارت یا تأخیر در تحویل	• تا زمان که خطاریه مکتوبی حاکی از فقدان یا خسارت وارده به کالا با ذکر ماهیت کلی آن از سوی گیرنده به حمل کننده تسلیم نشود، تحویل کالا به گیرنده دلیل بر این است که کالا طبق شرح مندرج در بارنامه به گیرنده، تحویل داده شده است. (ماده ۹)
۲۴- مهلت لازم برای اقامه دعوی (مروور زمان)	• جز در صورتی که صریحاً به نحو دیگری توافق شده باشد، اگر ظرف ۹ ماه از تاریخ تحویل کالا یا تاریخی که کالا باید تحویل می‌شد یا ۹۰ روز متوالی از تاریخ تحویل مشخص شده (که کالا برای گیرنده از بین رفته تلقی می‌شود) اقامه دعوی نشود، حمل کننده از تمام مسئولیت‌های موضوع این مقررات مبری خواهد بود. (ماده ۱۰)
۲۵- قلمرو قضایی	• طرفین قرارداد حمل باید طبق شرایط خاص هر قرارداد مدنظر قرار دهند. (بخش مقدمه مقررات).
۲۶- حکمیت از طریق داوری	• طرفین قرارداد حمل باید طبق شرایط خاص هر قرارداد مدنظر قرار دهند. (بخش مقدمه مقررات).
۲۷- خسارات همگانی	• طرفین قرارداد حمل باید طبق شرایط خاص هر قرارداد مدنظر قرار دهند. (بخش مقدمه مقررات).
۲۸- اعتبار شرایطی که در قرارداد حمل درج می‌شود. سایر نکاتی که باید طرفین قرارداد حمل مدنظر قرار دهند.	• شرایط دیگری که با مفاد این مقررات در تضاد باشد، ملغی است. (ماده ۱) • شرایط که در جهت افزایش مسئولیت‌های حمل کننده باشد، مجاز است. (ماده ۱) • طرفین قرارداد نکات زیر را نیز در قرارداد درج کنند: - نحوه بارچینی - مسیر حمل - کرایه و هزینه‌های مربوطه - حق به وثیقه گرفتن کالا - شرایط مسئولیت متقابل طرفین تصادم - قانون حاکم بر قرارداد

ادامه در شماره بعدی ...

سرمایه‌گذاری سه هزار میلیارد تومانی بخش خصوصی در بنادر

کمبود نیروی انسانی در بخش حمل و نقل دریایی جدی است

بیشتر بهره‌گیریم. مسائل سازمان با تغییرات فناوری منطبق نشده است.

سهم ناچیز حمل ریلی از کالاهای ورودی به بنادر



علی جهاندیده، معاون اداری مالی سازمان بنادر و دریانوردی: نرخ حمل و نقل ریلی از ورودی کالا به بنادر بسیار پایین است. در جابه‌جایی محموله‌های ورودی به کشور از طریق بنادر سهم ناچیز سه درصدی به شبکه ریلی تعلق دارد که تأسف بار است. این رقم شامل بنادر امیرآباد، امام و بندرعباس می‌شود.

در این خصوص فاصله بسیاری با کشورهای پیشرفته در این زمینه داریم حتی با بعضی از کشورهای کمتر توسعه یافته فاصله داریم. توسعه ریلی چابهار می‌تواند تجارت با هند و چین و پاکستان را متحول کند و ترانزیت در محور شرق را رونق دهد.

بیمه معلم از لیست تحریم‌های اروپا خارج شد

محمدابراهیم تحسیری، مدیرعامل بیمه معلم: از دو سال پیش و زمانی که به دلیل تحریم‌های دول غربی، بیمه معلم، بیمه کشتی‌های ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را بر عهده گرفت، اتحادیه اروپا نسبت به تحریم بیمه معلم اقدام کرد. با پیگیری‌های بیمه معلم،



شرکت‌های کشتیرانی ایرانی، اعم از عمومی، خصوصی، نفتی و تجاری در بخش فعالیت‌های بین‌المللی هم‌اکنون با کمبود نیروی متخصص دریایی مواجه بوده و طبیعی است با رفع تحریم‌ها، فعالیت‌های آنها افزایش یافته و با بحران نیروی انسانی صلاحیت‌دار مواجه شوند. هم‌اکنون اولویت اول شرکت‌های کشتیرانی ایرانی، سرمایه‌گذاری در بخش نیروی انسانی دریانورد بوده و باید از وزارت علوم و آموزش عالی و سازمان بنادر و دریانوردی درخواست آموزش نیروی انسانی توانمند را خواستار شده به نحوی که بتوانند به مدارک بین‌المللی صلاحیت در رشته خود نائل شوند.

نیاز به مهندسی مجدد فرآیندها در سازمان بنادر



محمد سعیدنژاد، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی: مهم‌ترین اقدامی که باید در سازمان بنادر و دریانوردی انجام دهیم این است که فرآیندهای کاری، مهندسی مجدد شوند و در این راستا باید از دانش و ابزار نوین مدیریت



یکی از موانع جذب سرمایه به بنادر بازرگانی، این بوده است که زمین در محوطه‌های بندری متعلق به سازمان بنادر و دریانوردی (دولت) است و در صورت عدم تعهد سرمایه‌گذار، بانکها و منابع اعتباری برای وصول مطالباتشان با مشکل مواجه می‌شدند. این در حالی است که بند (ی) تبصره ۶ قانون بودجه سال ۱۳۹۳ به منابع اعتباری این اطمینان را می‌دهد که سازمان بنادر و دریانوردی در صورت عدم انجام تعهدات سرمایه‌گذار، طبق شرایطی کلیه تعهدات را رأساً متقبل می‌شود. بخش خصوصی تا پایان خرداد سال ۱۳۹۳، حدود سه هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان در بنادر بازرگانی ایران سرمایه‌گذاری کرده است و با توجه به بند (ی) تبصره ۶ قانون بودجه سال ۱۳۹۳، پیش‌بینی می‌شود این حجم سرمایه‌گذاری تا پایان سال به چهار هزار میلیارد برسد.

این میزان سرمایه‌گذاری فقط از بخش خصوصی داخل کشور صورت گرفته و خواهد گرفت. طبیعی است با رفع تحریم هاراه ورود سرمایه‌های خارجی به بنادر بازرگانی کشور نیز باز شود.

در حال حاضر حجم قابل توجهی از وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی در نزد بانک‌ها سپرده‌گذاری شده تا پشتوانه‌ای برای اخذ وام سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در بنادر باشد.

با شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی بابت سوخت دریافتی با ریال و به قیمت ارز آزاد تسویه حساب می‌کند. بدین ترتیب مبادلات اقتصادی آن شرکت در شمول پرداخت مالیات قرار می‌گیرد در حالی که شرکت یاد شده مالیاتی پرداخت نمی‌کند و هیچ اظهارنامه مالیاتی را نیز ارائه نکرده است.

تأخیر ۱۱ ساله هندی‌ها برای حضور در چابهار



بیزنس استاندارد: مقامات بندر جواهر لعل نهرو و کاندلای هند در حال مذاکره با سازمان بندر و دریانوردی ایران برای در اختیار گرفتن مسئولیت اداره یک ترمینال چندمنظوره در بندر چابهار هستند. پتانسیل اقتصادی چابهار را نمی‌توان در کوتاه‌مدت برآورد کرد و برای این کار باید یک بازه زمانی مشخص سپری شود. این پروژه می‌تواند هندی‌ها را به خطوط لوله ترکمنستان و ایران نزدیک کند. هند می‌تواند یک ترمینال LNG در چابهار تأسیس کند؛ و از طریق این بندر خود را به آسیای میانه نزدیک کند.

ایران با رد پیشنهاد چینی‌ها در ۱۱ سال پیش، این پروژه را به هندی‌ها واگذار کرد. چینی‌ها بلافاصله به پاکستان رفته و ساخت بندر گوادر را در ۷۰ کیلومتری چابهار به اتمام

شود، اما با توجه به موقعیت خلیج فارس و عدم تأمین امنیت کشتی‌ها در فواصل تعریف شده به دلیل حضور دزدان دریایی، عملیات تخلیه آب توازن به طور صحیح انجام نمی‌پذیرد.

رویه‌های غیرشفاف در بانکرینگ خلیج فارس



یکی از شرکت‌های اصلی فعال در بانکرینگ (سوخت مصرفی کشتی‌های تجاری) در بندرعباس مخازنی با ظرفیت ۸۵ هزار تن در اختیار دارد و ماهانه ۱۰۰ تا ۱۵۰ هزار تن نفت کوره با قیمت ۹۶ درصد محموله‌های صادراتی فوب خلیج فارس تحویل می‌گیرد. سوختگیری این مخازن از طریق انشعاب از خط لوله اصلی پالایشگاه بندرعباس به بندر شهید رجایی انجام می‌شود. این انشعاب مجهز به سامانه کنترل و اندازه‌گیری نیست و لذا حجم سوخت منتقل شده از طریق عمق‌سنجی (دیپ) در مخازن این شرکت محاسبه می‌شود.

به دلیل برخی سهل‌انگاری‌ها مدت زیادی کنترل شیر انتقال سوخت در انشعاب به جای شرکت پخش منطقه، در اختیار شرکت یاد شده قرار گرفته و به دلیل نیمه‌باز بودن این شیر، بخشی از نفت کوره خط اصلی به مخازن این شرکت منتقل شده است.

این شرکت بهای سوخت تحویلی به کشتی‌ها را به ارز می‌گیرد، اما

حدود چهار ماه پیش دادگاه اروپا با صدور حکم، این شرکت را از لیست تحریم‌های اتحادیه اروپا خارج کرد. بیمه معلم می‌تواند کشتی‌های ناوگان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را دوباره تحت پوشش بیمه‌ای قرار دهد.

صدور حکم متخلفان آلودگی دریایی در خوزستان و بوشهر



محمدرضا قادری، مدیرکل نجات و حفاظت دریایی سازمان بندر و دریانوردی: برای اولین بار سازمان بندر و دریانوردی توانست چند مورد از تخلفات از قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌ها در مقابل آلودگی به مواد نفتی را در محاکم قضایی کشور طرح و به صدور رأی علیه متخلفین ختم کند. بیشترین آلودگی نفتی ناشی از تأسیسات مستقر در بخش خشکی و سواحل عسلویه و ماهشهر و نیز لوله‌های زیر دریاست که باید به این موارد رسیدگی جدی شود. قاچاقچیان سوخت نیز مواد نفتی قاچاق خود را هنگام مواجهه با مأمورین نیروی انتظامی در دریا تخلیه می‌کنند که این امر نیز یکی دیگر از منابع آلودگی آب دریا است. اجرای کنوانسیون آب توازن کشتی‌های نفتکش نیز با مشکل مواجهه است؛ زیرا طبق الزامات کنوانسیون، تخلیه باید در منطقه‌ای در فاصله ۲۰۰ میل از ساحل و با ۲۰۰ متر عمق از کف دریا انجام

رساندند، ولی هندوستان هنوز این پروژه را شروع نکرده است. هند به دلیل نگرانی از مخالفت آمریکا در حال تلف کردن وقت در این پروژه است.

قرارداد ۳۲۲ میلیون دلاری ایران برای خرید ۱۰ فروند کشتی از چین



تریدویندزنیوز: قرارداد ۲۲ میلیون دلاری برای خرید کشتی‌های باری با ظرفیت ۸۲ هزار تن با یک صندوق متعلق به بخش خصوصی در خاورمیانه، ممکن است به معنای سرمایه‌گذاری مجدد ایران در خرید کشتی‌های جدید باشد. شرکت کشتی‌سازی یانگ زیجیانگ چین در آستانه دریافت این سفارش از یک صندوق بخش خصوصی در خاورمیانه است. زمان تحویل این کشتی‌های باری بین نیمه دوم سال ۲۰۱۶ و سه ماهه اول سال ۲۰۱۷ برنامه‌ریزی و قیمت هر کشتی بین ۳۱ تا ۳۳ میلیون دلار برآورد شده است.

۱۰ تا ۱۵ سال زمان برای نجات دریاچه ارومیه



گری لوئیس نماینده مقیم برنامه عمران سازمان ملل متحد در

ایران: مدیریت نامناسب آب، ناشی از خشکسالی نیست و پروژه برنامه‌ریزی شده احیای دریاچه ارومیه تا فوریه ۲۰۱۵ تکمیل خواهد شد.

در دو دهه گذشته سطح دریاچه ارومیه از پنج هزار کیلومتر مربع به کمتر از دو هزار کیلومتر مربع کاهش یافته است. این کاهش یعنی رسیدن به کمتر از ۴۰ درصد اندازه واقعی این دریاچه که موجب از بین رفتن میزان حجم آب بیشتری شده است، زیرا هنگامی که دریاچه وسعتی پنج هزار کیلومترمربعی داشت، میانگین عمق آب آن شش متر بود، حال به دو هزار کیلومترمربع وسعت آب، میانگین عمق آب تنها یک متر است.

صیانت از منابع آبی در زمین‌های کشاورزی در دریاچه ارومیه با همکاری سه مرجع ایران، سازمان ملل و ژاپن نتایج مؤثری داشته است. ژاپن که نگران وضعیت محیط زیست جهانی است به ایران یک میلیون دلار کمک کرده است. جامعه جهانی از نگاه دولت ایران به محیط زیست بسیار خوشحال است.

تالاب هامون در آستانه خشک شدن



تالاب هامون در استان سیستان و بلوچستان که بهار امسال پس از ۱۶ سال بی‌آبی مطلق به دلیل بارندگی احیاء شده بود، مجدداً



در آستانه خشک شدن قرار گرفته است. در ایام زنده بودن این تالاب، حدود ۵۰ هزار نفر از طریق این تالاب روزگار می‌گذراندند و از طریق مشاغل نظیر کشاورزی، دامپروری، صیادی، صنایع دستی و گردشگری امرار معاش می‌کردند، که این موقعیت از بین رفته است. عدم مدیریت صحیح آب، کاهش آب ورودی از افغانستان و گرمای بسیار زیاد از عوامل نابودی این تالاب محسوب می‌شود و محتاج برنامه‌ریزی خاص از جانب سازمان حفاظت محیط زیست است.

خاکریز ۷۰ کیلومتری مرزبانی برای بسته شدن مرزهای مشترک ایران با افغانستان یکی دیگر از موانع ورود آب هیرمند به زابل است. بنا بود ۱۲ کیلومتر آن تخریب شود تا ضمن جاری شدن آب کنترل‌های مرزی به طرق دیگر صورت پذیرد که این کار به دلایل مختلف انجام نشد.

خشک شدن این تالاب به تلف شدن هزاران قطعه ماهی و جوجه پرندگانی که به امید آب در حاشیه تالاب تخم‌گذاری کرده بودند منجر شده است.



آمار گردشگری

اگر مینا را جمعیت و وسعت خاک قرار دهیم، در آن صورت درآمد گردشگری ایران باید ۱۲ تا ۴۰ میلیارد دلار باشد. این در حالی است که در سال گذشته سقف درآمد گردشگران ورودی به ایران شش میلیارد دلار بوده است. از این رو سرمایه‌گذاری در ساخت هتل و آموزش واحدهای خدماتی به توریسم خارجی در ایران در اولویت اول ماست.

از بخش گردشگری تأمین می‌شود. البته ایران در شش ماهه اول سال ۱۳۹۳ شاهد رشد ۲/۴ درصدی در زمینه ورود گردشگران خارجی در قالب تور بوده؛ به طوری که ظرفیت تمامی هتل‌های چهار و پنج ستاره شهرهای تاریخی و بزرگ مانند اصفهان و شیراز تا سال آینده تکمیل شده است. در حال حاضر غیر از قطب‌های مذهبی ایران، شمال کشور برای اعراب کشورهای حاشیه خلیج فارس بسیار جذاب است.

به گفته سلطانی‌فر رئیس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، در سال ۱۳۹۲ تعداد گردشگران ایرانی که به خارج از کشور رفتند، دو برابر تعداد گردشگران ورودی به ایران بوده است.

در سال ۱۳۹۲ هفت میلیون نفر گردشگر خروجی داشته‌ایم که براساس آن حدود هفت تا هشت میلیارد دلار ارز از کشور خارج شد. امروزه حدود هشت درصد GDP کشورها و حدود ۱۰ درصد اشتغال

◀ مهم‌ترین عامل حوادث در بنادر، عامل خطای انسانی با سهم ۷۹ درصد است.

◀ تلخ‌ترین حادثه نفتی در دریا برای حیات موجودات آبی، انفجار سکوی نفتی BP در خلیج مکزیک بوده است.

◀ یکی از نخستین دریانوردان ایران، سلیمان تاجر سیرافی است که ۴۰۰ سال پیش از مارکوپولو با کشتی به چین رفت.

◀ نخستین دانشگاه‌های دریایی جهان، ناوارتشستارستان در بندر هرمز و سیراف در دوره ساسانی بوده است.

◀ بزرگ‌ترین کشور تولیدکننده و صادرکننده میگو جهان، ایران است.

◀ تعداد کل دریانوردان جهان در سال ۲۰۱۳ یک میلیون و پانصد هزار نفر بوده است.

◀ بزرگ‌ترین کشتی مسافری جهان ۹ هزار نفر ظرفیت مسافر و خدمه دارد.

◀ تعداد شناورهای عبوری از تنگه هرمز سالانه ۵۰ هزار فروند است.

◀ بزرگ‌ترین کشور تأمین‌کننده دریانورد جهان، فیلیپین با ۳۵۰ هزار دریانورد است.

◀ برترین مؤسسه رده‌بندی کشتی جهان، NK ژاپن است.

◀ بزرگ‌ترین کشور اوراق‌کننده کشتی‌ها در جهان، هند با سهم بازار ۳۲ درصد است.

◀ بزرگ‌ترین شرکت بیمه کشتی‌ها در جهان، آمریکن کلاب است.



آیا می‌دانید؟

◀ میزان کل تجارت دریایی جهان در سال ۲۰۱۳ مقدار ۹/۵ میلیارد تن بوده است.

◀ تعداد کل کشتی‌های جهان در سال ۲۰۱۳ یکصد و چهار هزار فروند بوده است.



ایران تا چند سال دیگر نفت و گاز دارد؟

◀ عمر ذخایر نفتی خاورمیانه در حالی ۷۸/۱ سال برآورد شده که گفته می‌شود ایران و عربستان بیش از ۷۰ سال دیگر نفت خواهند داشت و در آن زمان نفت اکثر کشورهای جهان به پایان رسیده است

بر این اساس پیش‌تر مدیر اکتشاف شرکت ملی نفت اعلام کرده بود که با توجه به حجم ذخایر فعلی نفت و گاز حتی در صورت افزایش تولید، ایران تا چند دهه که نفت و گاز سایر کشورها به پایان برسد، ذخایر نفت و گاز در اختیار خواهد داشت.

وی همچنین گفته بود که تا ۷۰ سال آینده به جز ایران و عربستان سعودی نفت اکثر کشورهای جهان به پایان می‌رسد.

براین اساس عمر ذخایر نفتی کلیه کشورهای عضو اوپک به استثنای آنگولا، الجزایر و قطر به بیش از ۴۰ سال می‌رسد.

که با توجه به میزان برداشت نفت در سال ۲۰۱۲ عمر میداین نفتی آمریکای جنوبی و مرکزی، خاورمیانه، آمریکا شمالی، آفریقا، اروپا و اوراسیا، آسیا و اقیانوسیه به ترتیب بیش از صد سال، ۷۸/۱، ۳۸/۷، ۳۷/۷، ۲۲/۴ و ۱۳/۶ سال برآورد می‌شود.

عمر ذخایر نفتی خاورمیانه در حالی ۷۸/۱ سال برآورد شده که گفته می‌شود ایران و عربستان بیش از ۷۰ سال دیگر نفت خواهند داشت و در آن زمان نفت اکثر کشورهای جهان به پایان رسیده است.

◀ در میان مناطق مختلف جهان منطقه خاورمیانه با دارا بودن ۸۰۷/۷ میلیارد بشکه ذخایر معادل ۴۸/۴ درصد از کل ذخایر تثبیت شده نفت جهان مقام اول را به خود اختصاص داده است. آمریکای مرکزی و جنوبی، آمریکای شمالی و اروپا نیز به ترتیب در رتبه‌های بعدی قرار دارند

ذخایر نفتی اوپک عمدتاً در منطقه خاورمیانه واقع شده که از جمله آن می‌توان به عربستان سعودی، عراق و کویت اشاره کرد که در مجموع ۴۰/۴ درصد از ذخایر کل جهان را به خود اختصاص داده‌اند.

ایران برای بیش از ۷۰ سال آینده همچنان منابع نفت و گاز در اختیار دارد و این در حالی است که تا آن زمان نفت بیشتر کشورهای جهان به پایان رسیده است.

در میان مناطق مختلف جهان منطقه خاورمیانه با دارا بودن ۸۰۷/۷ میلیارد بشکه ذخایر معادل ۴۸/۴ درصد از کل ذخایر تثبیت شده نفت جهان مقام اول را به خود اختصاص داده است. آمریکای مرکزی و جنوبی، آمریکای شمالی، اروپا و اوراسیا، آفریقا، آسیا و اقیانوسیه نیز به ترتیب با دارا بودن ۱۹/۷، ۱۳/۲، ۸/۴، ۷/۸ و ۲/۵ درصد از ذخایر تثبیت شده نفت از جهان در رتبه‌های بعدی قرار دارند.

همچنین عمر ذخایر نفت جهان به طور متوسط ۵۲/۹ سال برآورد شده

۷۰

نگارخانه

فصلنامه علمی تخصصی دریایی
شماره بیست و دوم / سال هفتم / پاییز ۱۳۹۳

افزایش مصرف نفت در جهان



سوخت به ویژه در بخش حمل و نقل از تحولات مهم سال ۲۰۱۲ میلادی به شمار می‌رود.

همچنین اختصاص بیش‌ترین افزایش حجمی نفت در منطقه آسیا و اقیانوسیه به کشور چین تعلق داشته که دلیل آن افزایش مصرف بخش حمل و نقل بوده است.

در ژاپن نیز رشد ۶۳ درصدی مصرف نفت نسبت به سال ۲۰۱۱ میلادی به دلیل افزایش مصرف انواع حامل‌های انرژی از جمله نفت با هدف جبران کاستی‌های موجود در نیروگاه‌های هسته‌ای این کشور رخ داده است.

طی یک دهه اخیر متوسط رشد سالانه مصرف نفت در چین حدود هفت درصد و سه درصد پایین‌تر از متوسط نرخ رشد سالانه اقتصادی این کشور بوده است.

ژاپن، هندوستان، روسیه و عربستان سعودی پس از ایالات متحده آمریکا و چین در رتبه‌های بعدی مصرف نفت قرار دارند.

اگرچه در سال ۲۰۱۲ میلادی مصرف نفت جهان از تولید آن پیشی گرفته و اختلاف بین تولید و مصرف موجب کاهش موجودی انبارهای نفت جهان شده، اما میزان افزایش تولید نفت نسبت به سال قبل از آن (۱۰۰/۱ میلیون تن) تقریباً دو برابر افزایش مصرف نفت جهان (۴۹/۱ میلیون تن) بوده است.

البته در آمریکای شمالی و آفریقا افزایش تولید از مصرف بیشتر بوده و این درحالی است که در سایر این مناطق این روند برعکس بوده است. براین اساس از سال ۱۹۷۰ به بعد کم‌ترین میزان مصرف نفت در کشورهای منطقه اروپا و اوراسیا به دلیل کند بودن روند رشد اقتصادی اروپا و همچنین واکنش مصرف‌کنندگان به قیمت‌های بالای

مصرف نفت جهان در پایان سال ۲۰۱۲ با ۴۹/۱ میلیون تن افزایش معادل ۰/۹ درصد رشد نسبت به سال قبل از آن به ۴۱۳۰/۵ میلیون تن رسید.

براین اساس، این میزان افزایش عمدتاً متأثر از افزایش ۷۱/۵ میلیون تنی مصرف نفت در کشورهای غیر OECD و کاهش مصرف ۲۲/۳ میلیون تنی در کشورهای OECD است.

براین اساس، ایالات متحده آمریکا با مصرف ۸۱۹/۹ میلیون تن و سهمی معادل ۱۹/۸ درصد از کل مصرف به عنوان بزرگ‌ترین مصرف‌کننده نفت در جهان به شمار می‌آید.

پس از ایالات متحده آمریکا، کشور چین با مصرف ۴۸۳/۷ میلیون تن و با رشد مصرف پنج درصدی نسبت به سال ۲۰۱۱ میلادی همچنان مقام بزرگ‌ترین مصرف‌کننده نفت در میان کشورهای غیر OECD و مقام دوم مصرف نفت جهان را بعد از ایالات متحده آمریکا داراست.

چین با ۲۴/۳ میلیون تن افزایش سال ۲۰۱۲ میلادی بیش‌ترین افزایش حجمی مصرف نفت را در جهان به خود اختصاص داده است.

میزان تغییر ۲۰۱۲ نسبت به ۲۰۱۱ (درصد)	سهم در کل ۲۰۱۲ (درصد)	میزان مصرف در ۲۰۱۲ (میلیون تن)	میزان مصرف در ۲۰۱۱ (میلیون تن)	منطقه
منفی ۱/۸	۲۴/۶	۱۰۱۶/۸	۱۰۳۲/۳	آمریکای شمالی
۲	۷/۳	۳۰۲/۲	۲۹۵/۴	آمریکای مرکزی و جنوبی
منفی ۲/۵	۲۱/۳	۸۷۹/۸	۹۰۰/۳	اروپا و آسیا
۴/۵	۹/۱	۳۷۵/۸	۳۵۸/۷	خاورمیانه
۵/۱	۴	۱۶۶/۵	۱۵۸	آفریقا
۳/۷	۳۳/۶	۱۳۸۹/۴	۱۳۳۶/۶	آسیا و اقیانوسیه
۰/۹	۱۰۰	۴۱۳۰/۵	۴۰۸۱/۴	کل جهان

توقف روند گرمایش زمین



دی اکسید کربن در جو همچنان رو به افزایش بوده است.

بر اساس نظریه تازهای که در این رابطه بیان شده دلیل آن به یک چرخه طبیعی آب در اقیانوس اطلس مربوط می شود که دوره های ۳۰ ساله دارد.

پژوهشگران می گویند، این چرخش آب که حرکت بسیار کندی نیز دارد گرما را به عمق اقیانوس منتقل کرده و به این وسیله جلوی گرم شدن هوا را می گیرد.

دانشمندان می گویند: این جریان آب و انتقال گرما ممکن است تا ۱۰ سال دیگر همچنان ادامه یابد.

به گفته دانشمندان پس از پایان این چرخه دمای کره زمین احتمالاً افزایش سریعی خواهد داشت.

محققان اظهار امیدواری کردند که تا ۱۵ سال آینده که این تغییر جریان آب در اقیانوس اطلس ایجاد نشود، احتمالاً هیچ تغییر و افزایشی در دمای کره زمین نخواهیم داشت.

در افزایش دمای کره زمین ایجاد شده ممکن است تا ۱۰ سال آینده نیز ادامه داشته باشد. افزایش نیافتن دمای کره زمین در حالی ادامه نیافته که مصرف سوخت های فسیلی و گازهای

دانشمندان چندین سال است که در تلاشند تا دلیل توقف روند گرمایش زمین را بیابند، این وقفه از سال ۱۹۹۹ میلادی شروع شده است. براساس یافته های یک پژوهش جدید، وقفه ای که چند سالی است

مرسک، برترین کشتیرانی جهان



شرکت های برتر کانتینری جهان کدامند؟
شرکت های برتر کانتینری جهان به ترتیب تعداد کشتی و ظرفیت جابه جایی عبارتند از:

۱. مرسک دانمارک
با ۵۹۳ فروند کشتی و ۲,۷۷۹,۲۲۴ TEU کانتینر ظرفیت
۲. MSC سوئیس
با ۵۰۰ فروند کشتی و ۲,۵۰۷,۶۳۰ TEU کانتینر ظرفیت
۳. CMA CGM فرانسه
با ۴۳۲ فروند کشتی و ۱,۵۸۱,۴۲۷ TEU کانتینر ظرفیت
۴. اورگرین تایوان
با ۱۹۴ فروند کشتی و ۹۱۲,۰۶۱ TEU کانتینر ظرفیت
۵. COSCO چین
با ۱۶۱ فروند کشتی و ۷۹۲,۶۹۷ TEU کانتینر ظرفیت
۶. Hapag-Lloyd آلمان
با ۱۴۵ فروند کشتی و ۷۳۹,۰۶۰ TEU کانتینر ظرفیت

صادرات ۱/۲ تن خاویار ایران



قیمت هر کیلو خاویار ایران، شش میلیون تومان است.
سال گذشته ایران ۱/۲ تن خاویار به امارات و اتحادیه اروپا صادر کرده است که قیمت هر کیلوگرم آن ۱۴۰۰ یورو ارزش داشته است. متأسفانه در چهارماه اول سال ۱۳۹۳ میزان صادرات این محصول تنها ۱۰۰ کیلوگرم بوده است.

لایه ازن ترمیم شد

بر اساس گزارش جدید سازمان ملل، ضخامت لایه ازن زمین بعد از ۳۵ سال افزایش یافته است. پروتکل مونترال در خصوص مواد تحلیل‌کننده لایه ازن در سال ۱۹۸۷ تصویب شد. نازک شدن لایه ازن در قطب جنوب موجب آسیب رساندن به محصولات و قرار گرفتن افراد در معرض خطر ابتلا به امراض پوستی و سرطان پوست از طریق اشعه ماوراء بنفش شده است.

بر اساس این گزارش، هنوز لایه ازن شش برابر نازک‌تر از میزان آن در دهه ۱۹۸۰ است و تا سال ۲۰۵۰ طول می‌کشد تا این لایه ترمیم و شرایط مناسب سلامتی فراهم شود. به گفته آجیم اشتاینر مدیر اجرایی برنامه‌های زیست‌محیطی سازمان ملل، پروتکل مونترال یکی از موفق‌ترین معاهدات در رابطه با لایه ازن و کاهش تولید مواد تأثیرگذار بر نازک‌تر شدن آن بوده است.

مارکوپولو و کشتی‌های ساخت ایران



کشتی‌هایی که در هرمز ساخته می‌شود برای بحرپیمایی خیلی خطرناک است و مردمی که با آن سفر می‌کنند همیشه در معرض خطرند. علت آن این است که سازندگان در ساختن کشتی هیچ میخ به کار نمی‌برند؛ زیرا چوبی که برای ساختن کشتی به کار می‌رود چنان سخت است که در صورتی که بخواهند میخ در آن فرو کنند، مانند ظروف سفالین از هم می‌ترکد، خود میخ هم گاهی می‌شکند یا خم می‌شود؛ بنابراین دو انتهای الوارها را با کمال دقت سوراخ می‌کنند بعد میخ‌های چوبی محکمی در آن سوراخ‌ها فرو برده و سر میخ‌ها را با طناب‌های محکمی به هم می‌بندند، به این صورت دماغه کشتی یا عقب کشتی به یکدیگر متصل می‌شود. برای محافظت ته کشتی‌ها نیز قیر یا زفت به کار نمی‌برند، بلکه با یک نوع روغن ماهی روغن‌مالی کرده سپس با تغالله شاه‌دانه یا کتان یا کنف درزها را پر می‌کنند. کشتی‌ها فقط دارای یک دکل، یک سکان و یک عرشه هستند. لنگرشان آهنی نیست؛ در نتیجه در هوای توفانی کشتی‌ها به طرف ساحل رانده می‌شوند و با برخورد به سنگ‌های ساحلی خرد می‌شوند. ساکنان این محل مسلمان و سیاه‌پرده‌اند.

برگرفته از سفرنامه مارکوپولو / منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

معرفی ۱۰ سایت برتر جهان

۱۰ سایت فعال دریایی جهان که استفاده از آنها را به فعالان صنعت دریایی توصیه می‌کنیم:

۱. کشتی‌سازی و صنایع دریایی www.seashipnews.com
۲. اخبار حوزه حمل و نقل دریایی www.maib.gov.uk
۳. حمل و نقل و حوادث دریایی www.worldmaritimeneeds.com
۴. اقیانوس‌شناسی www.seanews.com
۵. حمل و نقل و ایمنی دریایی www.maritime-executive.com
۶. اخبار دست اول حمل و نقل دریایی www.lloydsl.com
۷. سود و زیان شرکت‌ها و بورس دریایی www.seatrade-global.com / www.porttechnology.org
۸. اخبار دزدی دریایی www.piracydaily.com
۹. اخبار ترافیک کشتیرانی www.marinetraffic.com

با مذاکره کننده دروغگو چه کنیم؟

کرده‌اید یا نه؟! همین تنش درونی او، در مذاکره به نفع شماست. شما می‌توانید با گفتن جملاتی مانند «عجیب است، آنها که قیمت کالایشان فلان رقم است؛ اگر دیدم‌شان خواهم خواست نمونه جنس‌شان را به من هم نشان دهند تا ببینم اصل است یا نه» و ...، تردید درونی دروغگو را بیشتر کنید.

کاری که در برابر مذاکره کننده دروغگو باید انجام دهید این است که دروغ او را تحلیل کنید تا تصمیم بهتری بگیرید؛ همچنین بر مبنای دروغی که گفته است نیز نباید امتیاز بدهید.

یادتان باشد که در نهایت این شما هستید که از طرف شرکت خودتان تصمیم خواهد گرفت و لذا اساساً نیازی به باز کردن مچ طرفتان ندارید؛ همین که او را بهتر شناخته‌اید و همین که با اشراف بر بازی او، نگاه جامع‌تری نسبت به مذاکره پیدا کرده‌اید کفایت می‌کند.

◀ کاری که در برابر مذاکره کننده دروغگو باید انجام دهید این است که دروغ او را تحلیل کنید تا تصمیم بهتری بگیرید؛ همچنین بر مبنای دروغی که گفته است نیز نباید امتیاز بدهید

دیشب با او در همین باره حرف زدیم و شما دروغ می‌گویید.»

اما قبل از هر گونه توضیح بیشتر در این باره، یک اصل کلی را به طور اکید توصیه می‌کنیم: «هرگز در مذاکره، طرف مقابل را ضایع نکنید.» اگر به طرف مقابل بگویید که دروغ می‌گوید، ادبیاتش «غیر مذاکره‌ای» می‌شود و مسیر مذاکرات از «موضوع» به «شخص» منحرف می‌شود.

در چنین وضعی، او در صدد اثبات شخصیت خود و جمع‌وجور کردن دروغش بر خواهد آمد و نهایتاً از چنین مذاکره‌ای نفعی عایدتان نخواهد شد و به احتمال زیاد، روابط کاری بعدی‌تان هم قطع می‌شود.

یادتان باشد که شما درباره یک «موضوع خاص» در حال مذاکره هستید و «طرف مذاکره»، فرع بر موضوع است.

حتی استادان فن مذاکره، پا را فراتر از این می‌گذارند و می‌گویند طوری رفتار کنید که او «متوجه نشود که متوجه دروغش شده‌اید». اگر احساس کند که دستش پیش شما باز شده، دسیسه‌های پیچیده‌تری را به میان خواهد آورد.

همچنین طوری هم رفتار نکنید که فکر کند دروغش را باور کرده‌اید و بدین ترتیب اعتماد به نفس بگیرد. بگذارید دروغگو در تب و تاب این بماند که آیا حرف‌هایش را باور

شما به عنوان یک مدیر، در جلسات مختلفی شرکت می‌کنید. برخی از این جلسات کاری ممکن است با افرادی باشد که در تضاد منافع با شرکت شما هستند. مثلاً اگر درباره قراردادی با یکدیگر مذاکره می‌کنید که شما فروشنده هستید و آنها خریدار، بین منافع‌تان تضاد برقرار است. شما می‌خواهید به بالاترین قیمت ممکن بفروشید و آنها در صدد پرداخت کم‌ترین بها هستند.

در چنین مواقعی ممکن است برخی طرف‌های شما، دروغ بگویند. مثلاً بگویند: ما این جنس را هفته پیش از شرکت X با ۲۰ درصد زیر این قیمت خریداری کرده‌ایم.

ممکن است شما به هر دلیلی بدانید که طرف دروغ می‌گوید، مثلاً مدیرعامل آن شرکت از بستگان شماست و اتفاقاً همین دیشب در این باره حرف زده‌اید و مدارک را بررسی کرده‌اید یا اصلاً خودتان عضو هیأت‌مدیره شرکت X هستید و می‌دانید که آنچه طرف می‌گوید عاری از صحت است.

در چنین مواقعی چه باید کرد؟ ممکن است بگویید «کارت ویزیتی که نشان می‌دهد من عضو هیأت‌مدیره آن شرکت هستم را در می‌آورم و می‌گویم روی میز» یا «به او می‌گویم که بله! اتفاقاً مدیرعامل آن شرکت پسرعموی من است و همین

حد استاندارد بالاتر باشد، دست‌ها زودتر خسته می‌شوند و کیفیت و کمیت کار از ساعات میانی روز به بعد، افت می‌کند.

ممکن است شما به این نتیجه برسید که با برون‌سپاری برخی کارهای شرکت، می‌توانید در هزینه‌ها صرفه‌جویی کنید. شاید خرید و نصب یک نرم‌افزار خاص، بتواند در تقلیل هزینه‌های تان بسیار مؤثر باشد. امکان دارد به این نتیجه برسید که اگر امروز اندک هزینه‌ای برای آموزش کارکنان تان کنید، با افزایش مهارت و در نتیجه بهره‌وری، هزینه‌های شرکت کم شود و ...

کاهش هزینه‌ها البته باید با لحاظ یک نکته حیاتی انجام پذیرد: از کیفیت نگاهد.

۲. تمایز

واقعیت این است که هزینه‌ها را تا حدی می‌توان کاهش داد. هزینه‌ها، تابعی از دو تا چهار تاست و

سه استراتژی رقابت که ردخور ندارد

یکی از استادان اقتصاد تعریف می‌کرد که یک خط تولید دارو در ایران را بررسی کرده و به صاحب کارخانه پیشنهاد داده بود ارتفاع میزهای بسته‌بندی را ۱۰ سانتی‌متر کوتاه کنند. با این کار، راندمان کاری افراد بالا رفته و نهایتاً هزینه بسته‌بندی کاهش یافته بود. علت کاهش ۱۰ سانتی‌متری ارتفاع میزها هم این بود که وقتی ارتفاع میز از

«رقابت» دغدغه همیشگی شرکت‌های تجاری است. اغلب مدیران هرچند می‌دانند که باید رقابت کنند ولی از استراتژی‌های رقابت چیز زیادی نمی‌دانند.

در این زمینه، مختصر و مفید، خلاصه استراتژی‌های رقابت را معرفی می‌کنیم:

۱. کاهش هزینه‌ها

یکی از مهم‌ترین استراتژی‌ها در سازمان‌ها، کاهش هزینه‌هاست. وقتی شما قادر باشید هزینه‌های تولید کالا یا خدمات شرکت تان را کاهش دهید، می‌توانید بهای کمتری از مشتری بگیرید و این یعنی پیش افتادن از رقبای. مدام با خود فکر کنید که در روند تولید کالا یا خدمات تان، چگونه می‌توانید هزینه‌ها را کاهش دهید؟ آیا در جایی از این فرآیند، چیز، مرحله یا شخص زائدی وجود دارد؟

◀ یکی از مهم‌ترین استراتژی‌ها در سازمان‌ها، کاهش هزینه‌هاست. وقتی شما قادر باشید هزینه‌های تولید کالا یا خدمات شرکت تان را کاهش دهید، می‌توانید بهای کمتری از مشتری بگیرید و این یعنی پیش افتادن از رقبای



لذا خیلی‌ها قادر به این کار هستند. امروزه در دنیا، شرکت‌های رقیب تا حد امکان هزینه‌ها را کاهش می‌دهند و در این رقابت، اغلب با حاشیه سود اندک برابری می‌کنند. بنابراین، استراتژی دیگری به نام «تمایز» پیش می‌آید. ممکن است قیمت‌های ارائه شده به مشتری توسط دو شرکت رقیب، عیناً مثل هم باشد، اما تمایزی که یکی ایجاد می‌کند، باعث جذب مشتریان بیشتر می‌شود.

تمایز بر خلاف استراتژی کاهش هزینه‌ها، تماماً مبتنی بر عدد و رقم نیست و می‌تواند از رفتار خوشایند فروشندگان یک فروشگاه تا نحوه خدمات پس از فروش در نوسان باشد. این بستگی به علم و هنر مدیر سازمان دارد که چگونه بین خود و رقبای ایجاد تمایز کند. نکته جالب توجه اینجاست که بسیاری از تمایزها، بعد از مدتی دیگر تمایز نیستند. زمانی رستوران‌ها، فقط در داخل سالن غذا سرو می‌کردند تا این که یک رستوران برای ایجاد تمایز، اعلام کرد که به طور رایگان غذا را دم در خانه یا محل کار می‌برد. این تمایز، برگ برنده آن رستوران بود ولی بعدها که اکثر رستوران‌ها از این ایده تقلید کردند، دیگر نمی‌شد بدان تمایز گفت.

وقتی اولین استخرهای تفریحی در شهرهای امروزی شکل گرفتند، همگی سرباز بودند. بعدها، برای ایجاد تمایز و برد در رقابت، برخی به ساخت استخرهای سرپوشیده روی آوردند و بعدتر برای ایجاد تمایزی جدیدتر، عده‌ای استخرهایی را در پشت‌بام و سیستم گرمایشی ساختند تا منظره شهر زیر پای شناگران ثروتمندی

◀ مدیر موفق کسی است که مدام به فکر ایجاد تمایزهای جدید باشد تا بتواند سازمان خود را در میان انبوه رقبا، زبانزد کند

باشد که حاضرند برای متمایز شدن، پول بدهند. مدیر موفق کسی است که مدام به فکر ایجاد تمایزهای جدید باشد تا بتواند سازمان خود را در میان انبوه رقبا، زبانزد کند.

۳. تمرکز

کاهش هزینه‌ها و تمایز، در همه شرکت‌ها و در همه زمان‌ها می‌تواند جواب دهد. تمرکز اما برای همیشه الزامی نیست.

وقتی شرکت هواپیمایی «ایزی جت» در اواخر قرن گذشته میلادی در بریتانیا تأسیس شد، چون یک ایرلاین تازه کار بود و توان رقابت در همه مسیرها را نداشت، بر روی خط اسکاتلند - انگلیس متمرکز شد و توانست دوام و قوام یابد.

بعد از اینکه شرکت توانست ادامه حیات خود را تضمین کند، اندک‌اندک دست از تمرکز برداشت و اینک در ۶۰۰ مسیر در بیش از ۳۰ کشور جهان پرواز می‌کند.

اگر کسی به جای آن که همه انواع گوشی تلفن همراه را در فروشگاهش عرضه کند، فقط برند خاصی را بفروشد و در منطقه بدان شهره شود، از استراتژی تمرکز استفاده کرده است. برخی ساندویچی‌ها، به جای فروش انواع ساندویچ‌های سرد و گرم، فقط

«ژامبون» سرو می‌کنند و شعباتی هم در سطح شهر دارند که همگی تک‌محصولی‌اند. اینها هم استراتژی تمرکز را برگزیده‌اند.

تولیدکننده لباسی که به جای تولید همه نوع لباس، تنها کت و شلوارهای گران‌قیمت مردانه تولید و عرضه می‌کند هم تمرکز را پی گرفته است تا در یک رشته به خصوص، صاحب برند شود.

برخی مکانیک‌ها هم مثلاً تنها به تعمیر فیات می‌پردازند. مکانیکی که چنین تصمیمی گرفته، با خود اندیشیده که به جای رقابت با صدها مکانیک شهر که همه نوع خودرویی را تعمیر می‌کنند، بهتر است در تعمیر یک خودروی خاص متبحر شود و به تعمیرکار فیات شهره شود تا همه فیات‌های شهر به نزدش بیایند.

خیلی از اوقات، تمرکز می‌تواند مهم‌ترین استراتژی رقابت باشد، گاه در اول کار و گاه برای همیشه؛ مهم تشخیص و تصمیم درست است.

◀ برخی مکانیک‌ها هم مثلاً تنها به تعمیر فیات می‌پردازند. مکانیکی که چنین تصمیمی گرفته، با خود اندیشیده که به جای رقابت با صدها مکانیک شهر که همه نوع خودرویی را تعمیر می‌کنند، بهتر است در تعمیر یک خودروی خاص متبحر شود و به تعمیرکار فیات شهره شود تا همه فیات‌های شهر به نزدش بیایند

این جملات را به رئیس نگوئید



بیان برخی از عبارات به رئیس می تواند جلوی پیشرفت شما در محیط کار را بگیرد.

بهره گرفتن از راهکار «اندیشیدن پیش از سخن گفتن» همواره می تواند مفید باشد و البته وقتی پای معاشرت با رئیس در میان باشد، چنین راهکاری اهمیتی صدچندان می یابد، چرا که از ارتقای شغلی و افزایش حقوق گرفته تا از دست دادن شغل، همگی وابستگی زیادی به نگرش رئیس در مورد شما دارند. پس برای اینکه حداقل در کلام باعث رنجش رئیس خود نشوید، بهتر است در مکالمات خود با او از بیان عبارات زیر پرهیز کنید:

۱. من به افزایش حقوق نیاز دارم
مشکلات مالی خود را وارد مذاکرات در مورد حقوق نکنید چرا که این مشکلات ربطی به رئیس شما ندارد. رؤسا ترجیح می دهند حقوق کسی را افزایش دهند که برای آنها کارایی بیشتری داشته باشد؛ به همین خاطر وقتی که می خواهید درخواست افزایش حقوق کنید، به جای گلایه از مشکلات مالی، بر روی توانایی های خود تأکید کنید.

۲. این ممکن نیست

همواره با رئیس خود در مورد آنچه می توان انجام داد صحبت کنید. برای مثال به جای اینکه بگویید «امکان ندارد این کار تا دوشنبه آماده شود» بهتر است بگویید که «این کار تا چهارشنبه آماده خواهد شد و اگر امکان بهره گرفتن از نیروی بیشتری باشد، شاید تا دوشنبه نیز آماده شود».

۳. من نمی توانم همکاری را تحمل کنم

شکایت کردن از یک همکار نزد رئیس بیشتر نشان دهنده ضعف شماست تا ضعف همکارتان. البته رؤسا دوست دارند که از مشکلات باخبر شوند، اما اگر می خواهید در مورد بی نظمی و یا عملکرد ضعیف همکارتان با رئیس صحبت کنید، بر روی مسائل کاری و حرفه ای تمرکز کنید و به هیچ وجه مسائل را شخصی نکنید.

۴. خوابم می آید

سعی کنید با قهوه، چای و یا هر چیز دیگری که به ذهنتان می رسد، خود را سرحال نشان دهید تا اینکه با چهره ای خواب آلود و خسته برای

رئیس تعریف کنید که دیشب تا دیر وقت مهمانی بوده اید و یا فوتبال تماشا می کردید. حتی اگر روابط شخصی خوبی با رئیس خود داشته باشید باز هم عبارت «خوابم می آید» بر روی او تأثیری منفی خواهد گذاشت.

۵. من که هفته پیش به شما گفته بودم

اینکه مسئله ای را به رئیس خود گفته باشید دلیل نمی شود که مسئولیت شما در آن مورد به پایان رسیده باشد؛ حداقل رؤسا که اینگونه فکر می کنند. پس اگر مشکلی هنوز پابرجاست و یا رئیس شما در مورد مسئله ای توضیح خواست، تمسک به بهانه هایی مانند اینکه موضوع را قبلاً به او گفته اید، چندان به کارتان نخواهد آمد.

۶. نمی دانم

اگر رئیس از شما سؤالی پرسید که پاسخ آن را نمی دانید، جواب صحیح «نمی دانم» نیست؛ بلکه بهتر است بگویید: «فوراً می فهمم و به شما خواهم گفتم».

احساس شادی در محل کار



روانشناسان شاخه اثبات‌گرایی (پوزیتیویست) معتقدند که شادی و خوش‌بینی، قابلیت سیستم دفاعی بدن را برای مبارزه با بیماری‌ها افزایش می‌دهد.

افراد شاد، به طور خودکار و با پاسخ سریع‌تر، به حالت مثبت روحی و جسمی باز خواهند گشت و بر ضد استرس عمل خواهند کرد. همچنین احساسات مثبت نیاز اساسی هر روزه ما برای بقاست. احساسات مثبت و شادی می‌تواند ما را در برابر اثرات زیانبار بیماری و افسردگی حمایت کنند. شاد بودن برای رهایی از درد، ما را با سرعت بیشتری توانمند می‌سازد و می‌تواند موجب افزایش طول عمر شود. اما گاهی اوقات ایجاد شادابی در محیط کار، دشوار است. ایرادها و سرزنش‌های مدیران به دلیل تأخیر کارها یا نحوه رفتار همکاران، و یا حتی طرز نگرش منفی خودتان، مانعی جدی در مسیر شادابی است؛ اما واقعیت این است که دستیابی به شادابی یا دستکم خرسندی در محیط کار، خیلی مشکل نیست اگر به توصیه‌های زیر توجه کنید.

سعی کنید خوشبین باشید: خوش‌بینی، داشتن نگاه مثبت و امیدواری حتی در بدترین شرایط است. خوش‌بینی، قابل یادگیری است.

گاهی اوقات تظاهر به خوش‌بینی، موجب تقویت و رشد آن می‌شود. خوش‌بینی، نوعی تصمیم‌گیری است که کمک می‌کند از شغلتان راضی باشید.

افکار مثبت و فکر کردن به نقاط مثبت خود، زندگیتان و حتی کارتان، در افزایش شادی شما تأثیر زیادی دارد.

نگرش‌تان را تغییر دهید: علت نارضایتی بسیاری از کارکنان، نگرش منفی آنان به کار است. این افراد، همیشه درگیر یک جنگ روانی درونی هستند که آیا عضو مؤثری برای سازمان محسوب می‌شوند یا خیر؟ با این ذهنیت که عضو مفیدی برای سازمان هستید، حس غرورتان را تقویت کنید.

از سرزنش خود بپرهیزید: بسیاری از افراد وقتی که مرتکب خطایی می‌شوند، احساس گناه و شرمساری می‌کنند. به جای تأسف، سعی کنید از این خطا در جهت بهبود و رشد، درس بگیرید. از انتقاد منفی به خود بپرهیزید و سعی کنید خود را به خاطر موفقیت‌های هرچند جزئی تحسین کنید.

با همکارانتان با نرمش و گذشت رفتار کنید: گذشت در هر شرایطی، به ویژه برای افرادی که همه‌روزه آنان را می‌بینیم، دشوار است. اگر کسی شما را آزرده‌خاطر یا ناراحت کرد، او را ببخشید چرا که کینه‌ورزی بر سلامت جسم و روان، اثر منفی می‌گذارد.

شما نمی‌توانید نظاره‌گر اطراف باشید و هیچ‌کاری نکنید و فقط با آرزوی شادی، انتظار رخ دادن آن را داشته باشید.

صمیمی باشید: این یک واقعیت است که کار، وقتی جذاب‌تر می‌شود که همکاران خود را دوست داشته باشید. وقتی با دیگران رفتاری دوستانه و مسالمت‌آمیز داشته باشید، محیطی همراه با محبت و صمیمیت به وجود می‌آورد.

انتظار تغییر داشته باشید و خود را برای آن آماده کنید: کارکنان، بیشتر

از هر زمان دیگری در معرض تغییرات قرار دارند. این تغییرات شامل سازگاری با خط‌مشی‌ها و رویه‌ها، تغییرات موقعیتی و کاری، فناوری‌های جدید و رشد سریع کوچک‌سازی است. وقتی تغییرات رخ می‌دهد، افراد به لحاظ مسئولیت‌پذیری و توسعه فناوری جدید، احساس خطر می‌کنند. اما در چنین مواقعی باید خود را برای تغییرات آماده کنید.

تلاش و افزایش مشارکت در کسب تجارب: توانمند شدن در راستای یکپارچه‌تر شدن و آگاه‌تر شدن برای تجربه کردن و در نتیجه، به فعل در آوردن توانایی‌های بالقوه سبب



با آرزوی شادی، انتظار رخ دادن آن را داشته باشید.

رضایت‌مندی و شادمانی در محیط کار، نیازمند برداشتن گام‌های اساسی است که روزانه باید انجام دهید. شادمانی را باید ایجاد و سپس آن را حفظ کرد.

زیادی دارد؛ زیرا موجب تقویت انگیزه و روحیه و به احتمال زیاد، انجام کارهای خوب دیگر در شما می‌شود. نحوه رسیدن به آرامش را یاد بگیرید: وقتی احساس استرس می‌کنید، آموزه‌های رسیدن به آرامش را به خاطر آورید و به کار بگیرید. برقراری رابطه عمیق‌تر با خداوند، سکوت کامل و فکر کردن به اهداف زندگی و ایجاد حالت آرامش عمیق در بدن، ابزاری عالی برای کمک به بدن و شادی شما خواهد بود.

همواره به‌خاطر داشته باشید که شادمانی در محیط کار، نیازمند تلاش‌های مستمر است. شما نمی‌توانید نظاره‌گر اطراف باشید و هیچ کاری نکنید و فقط

لذت‌بخش شدن انجام کارها و بهتر شدن روحیه افراد خواهد شد. بیشتر افراد نه به خاطر کسب درآمد، بلکه با پاداشی که از کسب مهارت و تجربه مفید در جهت اهداف مشخص و بازخور فوری در پیشرفت به سوی هدف دریافت می‌کنند، شاد خواهند شد. شادی، در قدرت ما در تغییر نهفته است. سعی کنید در «حال» زندگی کنید، نه احساس پشیمانی به حوادث گذشته و نه ترس یا اضطراب درباره آینده.

انجام کارهای خوب برای خود و همکاران: مطالعات نشان می‌دهد که انجام کارهای خوب و دیدن کارهای خوب دیگران در شاد بودن، تأثیر

◀ افراد شاد، به طور خودکار و با پاسخ سریع‌تر، به حالت مثبت روحی و جسمی باز خواهند گشت و بر ضد استرس عمل خواهند کرد. احساسات مثبت و شادی می‌تواند ما را در برابر اثرات زیانبار بیماری و افسردگی حمایت کنند

معرفی کتاب



مجموعه مقررات ملی برای پیاده‌سازی کنوانسیون سولاس
National Regulations for Implementing SOLAS Convention

مؤلف: مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی / ناشر: انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی

کنوانسیون‌های زیاد دیگری نیز به روابط و قواعد عمومی دریانوردی بین‌المللی اشاره دارند. کنوانسیون سولاس، کنوانسیون‌ای است که در دسته دوم یعنی قواعد حقوق عمومی دریایی بین‌المللی جای می‌گیرد که در کتاب «مجموعه مقررات ملی برای پیاده‌سازی کنوانسیون سولاس» به آن پرداخته شده است.

کتاب مجموعه مقررات ملی برای پیاده‌سازی کنوانسیون سولاس شامل ۹ فصل است و به صورت زیر به موضوعات مربوطه می‌پردازد:

- معرفی ساختار سازمان بین‌المللی دریانوردی و کنوانسیون‌های الحاقی توسط ایران؛

- اشاره به وضعیت اجرایی کنوانسیون سولاس در ایران، توصیف پیشینه‌های ملی در خصوص ایمنی، رویکردهای راهبردی و عملیاتی در جهت حرکت به سمت بین‌المللی شدن قوانین، شرح کاملی از کنوانسیون‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی و شرایط و الزام‌های آن، تشریح وضعیت اجرایی کنوانسیون سولاس و اختیارات و مسئولیت‌ها و همچنین فرآیند پاسخگویی در قبال کنوانسیون سولاس؛

- زنجیره ارتباطی کنوانسیون سولاس و سازمان بنادر و دریانوردی، همچنین تشریح عوامل مؤثر در اجرای کنوانسیون سولاس؛

- کنوانسیون سولاس و مقررات ملی برای پیاده‌سازی آن، وضع دستورالعمل‌ها و آیین‌نامه‌ها؛

- مطالعات تطبیقی در مورد مدل‌های اجرایی از سوی کشورها؛

- مقایسه نحوه اجرای کنوانسیون سولاس در ایران را با دیگر کشورها.

حقوق بین‌الملل عمومی دریایی که درباره چگونگی اعمال تصدی دولت و اعمال حاکمیت آن بر فعالیت‌های مختلف تجاری و روابط حقوقی بین دولت و کشتیرانی‌ها بحث می‌کند. همچنین در این رشته از حقوق، مقررات کشتیرانی و صلاحیت و شرایط بهره‌برداری از کشتی، بنادر و قواعد مربوط به ورود و خروج کشتی‌ها و مقررات اندازه‌گیری ظرفیت، ساخت و قرارداد تجهیزات و تصدی امور تجاری شامل حمل و نقل کالا و مسافر مطرح می‌شود.

حقوق بین‌الملل خصوصی دریایی یا تعارض قوانین دریایی نیز مجموعه قواعدی است که اختلافات دریایی و قوانین حاکم بر این اختلافات، حق انتخاب محکمه برای رسیدگی به اختلافات و... را در برمی‌گیرد.

در این میان سازمان بین‌المللی دریانوردی، تعدادی کنوانسیون تصویب کرده است که روابط دریانوردی را تعریف می‌کند. البته

حقوق بین‌الملل، مجموعه اصول و قواعدی است که دولت‌ها خود را ملزم به رعایت آنها می‌دانند و آنها را در روابط با یکدیگر اجراء می‌کنند.

علاوه بر این حقوق بین‌الملل شامل قواعدی است که شیوه تشکیل و وظایف سازمان‌های بین‌المللی و روابط این سازمان‌ها با یکدیگر و با دولت‌ها و در برخی موارد حقوق و تکالیف افراد را تعیین می‌کند. بدین ترتیب قواعد و حقوق بین‌الملل را می‌توان شامل دو مورد زیر دانست: الف) قواعدی که دولت‌ها و سازمان‌ها در روابط متقابل خود ملزم به اجرای آنها هستند و حقوق بین‌الملل عمومی را شامل می‌شود. ب) قواعدی که به موجب آنها حقوق و تکالیف بین‌المللی برای افراد ایجاد می‌شود که حقوق بین‌الملل خصوصی یا تعارض قوانین، نامیده شده است.

حقوق بین‌الملل دریایی که یکی از شاخه‌های حقوق بین‌الملل است، خود به دو شاخه تقسیم می‌شود:



واژگان مصوب بخش حمل و نقل دریایی

tank barge	دوبه مخزنی
tanker	مایع‌بر
tanker container	بارگنج مخزنی
tankership → tanker	
tank vessel	شناور مایع‌بر
tare	وزن ظرف، وف
tare weight → tare	
tender	قایق خدماتی
TEU	واب
thermal container	بارگنج عایق
through bill → through bill of lading	
through bill of lading	بارنامه سراسری
tier	طبقه
time charter ¹	اجاره زمانی
time charter ² → time charter party	
time charterer	اجاره‌کننده زمانی
time charter party	اجاره‌نامه زمانی
tonnage	ظرفیت، تن بار
top lift	بالاگیر
total deadweight → deadweight	
towing light ¹	چراغ زرد یدک‌کشی
towing light ²	چراغ سفید یدک‌کشی
traffic separation scheme	طرح جداسازی تردد
trailer	کفی
transtainer	جرتقلیل بارگنج‌بر
trawl	گوفه
trawler	گوفه‌کش
trawling	گوفه‌کشی
trawl net → trawl	
trimaran	شناور سه‌بدنه، سه‌بدنه
tripping palm	لبه تاج
TSS → traffic separation scheme	
twenty-foot equivalent unit	واحد بیست‌پایی
twist lock/twistlock	قفل چرخان

ساخت اولین شناور فایبر گلاس تحقیقاتی - صیادی خاورمیانه در ایران



اولین شناور فایبر گلاس تحقیقاتی- صیادی Trawler خاورمیانه با فرم بدنه ای جدید که نمونه های مشابه اندکی در دنیا دارد در مؤسسه شهید محلاتی ساخته می شود. کنسرسیوم مؤسسه شهید محلاتی و شرکت آرام شناور کیان قشم که در مناقصه خردادماه سال جاری شرکت کرده بودند بر اساس اعلام پژوهشکده میگوی کشور وابسته به مؤسسه تحقیقات علوم شیلاتی برنده این مناقصه شد و مراحل طراحی و اجرایی پروژه در یارد مؤسسه شهید محلاتی واقع در بوشهر آغاز گردید.

فرم بدنه به گونه ای است که دارای ارتفاع متاستر مناسب و خصوصیات هیدرودینامیکی و هیدرواستاتیکی منحصربه فرد در کلاس شناورهای صیادی می باشد. این شناور دارای امکانات انجماد ماهی و میگو و همچنین ظرفیت بالای انبار نگهداری صید می باشد. فضای باز کاری بر روی عرشه، عمل آوری و دسته بندی صید را آسان می سازد. این شناور دارای فضای زیست بسیار لوکس و راحت می باشد و مجهز به اتاق آزمایشگاه و تجهیزات آزمایشگاهی است. پل فرماندهی به گونه ای طراحی شده است که امکان دید ۳۶۰ درجه را به فرمانده در حین عملیات صید می دهد. پیش بینی می شود این شناور که در نوع خود کم نظیر و دارای امکانات صید مناسب مانند تجهیزات صیادی یک و دو تور از پاشنه است و در مقایسه با لنج های فایبر گلاس و شناورهای صیادی سنتی دارای مزیت های قابل ملاحظه می باشد در آینده سهم عمده ای از بازار سفارش شناورهای صیادی را کسب کند. از ویژگی های این شناور کاربری های متنوع بدنه آن به عنوان شناور نفربر، پشتیبانی و غیره است که با توجه به هزینه پایین ساخت بدنه فایبر گلاس دارای قیمت تمام شده بسیار پایین تر نسبت به شناورهای مشابه فلزی است. مراحل مختلف این پروژه شامل طراحی، ساخت (مدل، قالب، بدنه) و نصب تجهیزات تحت کلاس مؤسسه رده بندی آسیا در شهریورماه سال جاری آغاز و ظرف مدت ۱۵ ماه به مرحله تحویل و بهره برداری خواهد رسید.

و سرعت پایین در محدوده بندرگاه و نزدیک شمع ها اعلام شده است. شرکت رولزرویس، طراحی بدنه این کشتی، موتور و هیدرودینامیک این کشتی را برعهده گرفته است. به منظور کاهش مصرف انرژی، شرکت رولزرویس دور پروانه پایین با پره های کوچک را برای این کشتی طراحی کرده است. تکنولوژی باتری و سیستم الکترونیکی این کشتی همچنین، توسط شرکت زمینس طراحی شده است. گفتنی است پروانه چهارپره این کشتی در جلوی آن طوری طراحی شده که اصطکاک با آب را به حداقل رسانده است. در همین راستا، سیستم فرمان هیدرولیک موتور جای خود را به فرمان الکتریکی داده است تا مصرف انرژی را تا جای ممکن کاهش دهد.

اولین کشتی برقی حمل مسافر و خودرو که در نروژ در حال ساخت است در نمایشگاه دریایی هامبورگ به عنوان کشتی سال برگزیده شد. کشتی ZeroCat ۱۲۰ که برای تردد در دریا به جای سوخت فسیلی از باطری استفاده می کند، هیچگونه آلودگی محیط زیست ندارد. این کشتی که به سفارش شرکت کشتیرانی Norled در کشتی سازی Fjellstrand نروژ در حال ساخت است، در سال ۲۰۱۵ میلادی اولین حرکت خود را آغاز می کند و ظرفیت حمل ۳۶۰ مسافر و ۱۲۰ خودرو را خواهد داشت. هدف از ساخت این کشتی، خلق سیستم جدیدی برای مصرف کمترین میزان انرژی در هنگام گذر از آبدره ها و در عین حال انجام عملیات با امنیت بالا



اولین کشتی برقی حمل مسافر و خودرو ساخته شد



به آب اندازی یک فروند شناور فلزی با نظارت بندر خرمشهر

رئیس اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناورهای استان خوزستان از به آب اندازی یک فروند شناور فلزی بازسازی شده خبر داد.

به گزارش تبیینوز از روابط عمومی اداره کل بندر و دریانوردی خرمشهر، احمد شهریاری افزود: این شناور از نوع یدک کش با توان ۵۵۰X۲ اسب بخار و ابعاد ۲۰/۶۷ متر طول، ۴/۹۰ متر عرض و ۲/۴۷ متر عمق، قادر به انجام عملیات یدک کشی در خلیج فارس و دریای عمان می باشد.

وی تصریح کرد: بازسازی و ساخت مجدد شناور یدک کش تارا ۲ توسط شرکت شناورسازی صنعت و دریای خرمشهر و به دست متخصصان داخلی، با نظارت اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناورهای استان خوزستان در بندر خرمشهر و مؤسسه رده بندی آسیا صورت گرفت.

خاطر نشان می سازد از ابتدای سال جاری تاکنون این پنجمین شناور فلزیست که به آب انداخته شده است.

بندر باکو تغییر کاربری می دهد

بر اساس طرح شهر باکو، این بندر قدیمی که در مرکز شهر باکو قرار دارد، توسط دولت در حال تخریب است و قرار است با تغییر کاربری به بندری برای قایق های تفریحی و گردشگری تبدیل شود.

علی اکبر غنچه بیان اینکه جمهوری آذربایجان دارای بندری بین المللی است و دارای ۳ پست اسکله تخلیه و بارگیری کالا است گفت: هزینه های بندری در باکو بسیار بالاست؛ به طوری که هزینه یک فروند کشتی با ظرفیت حمل ۲،۲۵۰ تن کالا به همراه هزینه حق نمایندگی مبلغی در حدود ۹ هزار دلار است؛ در حالی که برای همین کشتی در بندر اکتائو قزاقستان مبلغی در حدود ۴ دلار پرداخت می شود.

وی در ادامه با توضیح مشکلات موجود در بندر باکو اظهار داشت: این بندر فاقد محوطه تحت کلید گمرک است و بر این اساس کلیه محمولات به ویژه کالای صادراتی از ایران می بایست به صورت حمل یکسره (کشتی به کامیون) از بندر خارج و در صورت بروز هرگونه مشکل در انجام امور گمرکی کالا، کشتی به ناچار باید تارفع مشکل گمرکی متوقف شود.

مدیرعامل کشتیرانی خزر در خصوص وضعیت فعلی بندر قدیمی باکو که در مرکز شهر قرار دارد گفت: بر اساس طرح شهر باکو، قرار است این بندر قدیمی تخریب و با تغییر کاربری به بندری برای قایق های تفریحی و گردشگری تبدیل شود.

وی افزود: بندر جدید باکو نیز قرار است راه اندازی شود اما تاریخ راه اندازی بندر جدید معلوم نیست.

غنچه مدیرعامل کشتیرانی دریای خزر در پایان با اشاره به اینکه در حال حاضر اولویت کشتیرانی دریای خزر در صادرات کالا معطوف به بندر باکو است و بیش از ۷۰ درصد صادرات این شرکت به این بندر انجام می شود، خاطر نشان کرد: ایجاد محوطه تحت کلید گمرک، خارج سازی شناورهای مغروق در نزدیکی بندر هوسان و اعلام تاریخ راه اندازی بندر جدید باکو کمک شایانی به حمل و نقل دریایی و صادرات کالا در کشتیرانی خزر خواهد کرد.

سفر نمایندگان مؤسسه رده بندی RINA به ایران

به دعوت مؤسسه رده بندی آسیا، هیئتی مرکب از نمایندگان مؤسسه رده بندی RINA ایتالیا در مهرماه به ایران سفر کرده و ضمن ملاقات مقامات مرجع دریایی ایران، امکان شروع همکاری با مؤسسه رده بندی آسیا را در زمینه های مختلف به بحث و بررسی گذاردند.

این هیئت همچنین جلساتی با برخی دست اندرکاران صنایع دریایی منعقد کردند. در پایان سفر هیئت اعزامی نتیجه سفر خود را مثبت ارزیابی کرده و اظهار امیدواری کردند زمینه حضور و همکاری این مؤسسه با طرف های ایرانی فراهم شود.



ایران، بیر خفته صنعت LNG



ایران با ذخایر عظیم گاز خود، توانای تأثیرگذاری عمیقی بر صنعت LNG دارد. هنگامی که این ببر برخیزد، جهان خبردار خواهد شد.

رویترز در گزارشی اذعان کرد: ایران به عنوان دومین دارنده بزرگترین ذخایر نفتی دنیا پس از روسیه، قادر به ایجاد تغییرات عمده در صنعت گاز طبیعی مایع است و در صورت پشت سر گذاشتن موانع و مسائل سیاسی موجود، فرصت‌های جدیدی را در خصوص حمل گاز مایع در اختیار این صنعت خواهد گذاشت.

تحریم‌های اعمال شده توسط آمریکا و اروپا بر علیه ایران صادرات نفت و گاز این کشور را تحت تأثیر قرار داده است.

بر اساس این گزارش مشاور ارشد صنعت LNG در کنفرانس Informa LNG اظهار داشت: با توجه به قرار گرفتن ایران بر منابع عظیم گاز، پس از رسیدن به توافق بر سر مسئله هسته‌ای ایران، دلیل دیگری برای غیبت این کشور در بازار گاز LNG دنیا وجود ندارد.

بر اساس این گزارش، ایران ۱۷ درصد ذخایر گاز طبیعی دنیا را داراست که یک سوم آن به وسیله OPEC اداره می‌شود و بزرگترین منبع گازی ایران با نام پارس جنوبی، ۴۰ درصد ذخایر این کشور را شامل می‌شود.

شایان ذکر است ایران همچنین با دارا بودن ۴۰ فروند کشتی، به عنوان بزرگترین ناوگان حمل نفت خام شناخته شده است و بازگشت این کشور به صنعت صادرات نفت گاز، تقاضای گسترده برای کشتی‌های حمل گاز LNG را در پی خواهد داشت.

موضع صریح سازمان بنادر در برابر مؤسسات رده‌بندی خارجی

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی تأکید کرد: آن دسته از مؤسسات رده‌بندی خارجی که در زمان تحریم‌ها به سرعت فعالیت‌های خود را در ایران تعطیل کردند؛ حتی در قالب جوینت مورد تأیید این سازمان قرار نخواهند گرفت.

سیدعلی استیری از مراجعات مؤسسات رده‌بندی خارجی به سازمان بنادر و دریانوردی برای ازسرگیری فعالیت‌ها در ایران خبر داد و گفت: علی‌رغم این مراجعات، تاکنون درخواست‌ها را نپذیرفته‌ایم و اختیارات حاکمیتی خود را به هیچ مؤسسه‌ای تفویض نکرده‌ایم.

وی با بیان اینکه «سازمان بنادر و دریانوردی در حال حاضر، اختیارات خود را تنها به دو مؤسسه رده‌بندی ایرانی (ایرانیان و آسیا) تفویض کرده است»، افزود: در مورد بازگشت مؤسسات خارجی، سوابق و عملکرد آنها در دوره تحریم‌ها را مدنظر خواهیم داشت.

استیری توضیح داد: برخورد مؤسسات رده‌بندی خارجی با ایران در دوره تحریم‌ها به دو شکل بود. دسته‌ای که به سرعت کار را رها کردند و شرکت‌های کشتیرانی و دولت جمهوری اسلامی ایران را با چالش جدی مواجه کردند و دسته‌ای دیگر که مدارای بیشتری از خود نشان دادند و حتی الامکان فعالیت‌ها و همکاری‌های خود را ادامه دادند.

وی با اشاره به اینکه «سوابق مؤسساتی که از روز اول ایران را رها کردند، مدنظر داریم»، تصریح کرد: این مؤسسات بدانند که اگر آنها را تنبیه نکنیم؛ جایزه‌ای هم در کار نخواهد بود.

معاون دریایی سازمان بنادر و دریانوردی درعین حال یادآور شد: مالکان کشتی این اختیار را دارند که گواهینامه‌های خود را از هر مؤسسه رده‌بندی دریافت دارند؛ اما این سازمان در مورد تفویض اختیارات خود به عنوان مرجع دریایی کشور، با بررسی‌های لازم اقدام خواهد کرد.

گفتنی است، در پی بهبود وضعیت بین‌المللی ایران و چشم‌انداز کاهش تحریم‌ها؛ رایزنی مؤسسات رده‌بندی خارجی برای بازگشت به ایران از اواخر سال گذشته آغاز شد که واکنش فعالان دریایی کشور و چهره‌هایی چون محمدحسین داجمر، مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی، را در برداشت. فعالان دریایی از سازمان بنادر خواستند تا برای مؤسسات خارجی فرش قرمز پهن نکنند.

برگزاری دوره آموزشی

سازمان بنادر و دریانوردی به منظور تغییر رویکرد صنایع کشتی سازی در کشور، وجود سیستم کنترل کیفیت (در تطابق با الزامات مؤسسات رده بندی) را برای صنایع کشتی سازی کشور اجباری کرده است. اما با توجه به رویکرد سنتی و عدم آشنایی و مهارت صنایع کشتی سازی (حتی در صنایع بزرگ بازیرساخت های قابل توجه) با موضوع مدیریت کیفیت تأثیر این سیستم های کنترل کیفیت به تحویل محصول در تطابق با استانداردهای اجباری مؤسسات رده بندی محدود شده است.

با توجه به موارد مذکور مؤسسه رده بندی آسیا به نیابت از مرجع قانونی برای حصول اطمینان از ایمنی شناورهای تحت کلاس خود، همواره تلاش کرده است بازرسی های مداوم خود را با تأکید بر ممیزی عملکرد سیستم های کنترل کیفیت کارخانجات کشتی سازی به منظور حصول اطمینان از محصولات و خدمات ایشان در حدود استانداردهای اجباری به انجام رساند.

با این وجود و با علم به تأثیر مثبت و مستقیم وجود سیستم مدیریت کیفیت پویا و مؤثر در تثبیت کیفیت و توسعه صنایع کشتی سازی، رده بندی آسیا اقدام به طراحی دوره آموزشی «آشنایی با سیستم مدیریت کیفیت و قوانین مرتبط در کشتی سازی» کرده است.

این دوره توسط رده بندی آسیا برای اولین بار در خردادماه سال جاری و به دعوت اداره مرکزی بازرسی و ثبت شناورهای استان خوزستان و با حضور کشتی سازی ها و شرکت های تعمیرات کشتی در بندر خرمشهر به مدت دو روز برگزار شد.

هدف از طراحی و برگزاری این دوره آشنایی مدیران، کارکنان و کارشناسان واحدهای کنترل کیفیت و در درجات بعدی سایر متخصصین کشتی سازی ها

با فعالیت ها و امور مربوط به سیستم مدیریت کیفیت با تکیه بر مفاهیم مرتبط و کاربردی در ساخت کشتی تنظیم شده است. مرجع اصلی برای معرفی حدود سیستم کنترل کیفیت، استاندارد ایزو ۹۰۰۱ بوده و تلاش شده است علاوه بر تبیین موضوعات کلی مدل مدنظر ایزو ۹۰۰۱ به عنوان یک مرجع استاندارد، بر استانداردهای اجباری، لزوم، کاربرد و حدود مورد نیاز در کنترل کیفیت کشتی سازی ها تکیه شود.

اهم موضوعاتی که در این دوره مدنظر قرار گرفته اند، به شرح ذیل می باشند:

- تعاریف و مفاهیم کلی و کاربردی سیستم کنترل کیفیت در تطابق با استانداردهای ایزو ۹۰۰۰

- تعریف کلی ساختار مجموعه های نظارتی در کشتی سازی و نحوه تعاملات فی مابین (مرجع دریایی، سازمان بین المللی دریانوردی، انجمن بین المللی مؤسسات رده بندی و مؤسسات رده بندی)

- فرآیند طراحی تا ساخت و جایگاه کنترل کیفیت در هر مرحله

- جایگاه قوانین، استانداردها و آزمون های اصلی ناظر بر کشتی سازی در کنترل کیفیت محصول

در این راستا فصول ذیل تبیین و به بحث گذاشته می شوند:

- اهمیت و جایگاه کنترل کیفیت در رفع نیاز مشتری و حصول استانداردهای اجباری، حفظ و افزایش کیفیت به عنوان یک راهبرد تجاری، تصمیم گیری واقع بینانه و تدوین مسئولیت ها در بخش های مختلف و بهبود مداوم نظام مند

- تعاریف کلی مطابق استاندارد ایزو ۹۰۰۰ و مصادیق آنها در کشتی سازی

- آشنایی با سازمان جهانی استاندارد و خانواده استانداردهای ایزو ۹۰۰۰

- مبانی هشت گانه مدیریت کیفیت از نگاه ایزو ۹۰۰۱ و مصادیق آن در کشتی سازی

- تبیین مباحث کلی مدیریت کیفیت در ایزو ۹۰۰۰ و مصادیق آنها در کشتی سازی

- تبیین و بررسی کلیه الزامات مدیریت کیفیت در ایزو ۹۰۰۱ و مصادیق آن در کشتی سازی با تکیه بر استانداردهای اجباری

- آشنایی با سازمان بین المللی دریانوردی، تفصیل بخشی از مصوبات قابل توجه آن مانند کنوانسیون های TMC, Load Line, SOLAS, MARPOL و COLREG و تبیین بخشی از آیین نامه های مهم مصوب آن

- تبیین جایگاه قوانین ملی در صنعت کشتی سازی

- آشنایی کلی با وظایف مؤسسات رده بندی

- آشنایی کلی با انجمن بین المللی مؤسسات رده بندی و انتشارات آن

- نقاط حساس و قابل توجه در کیفیت کشتی سازی در تطابق با استانداردهای اجباری

انتظار می رود شرکت کنندگان این دوره با اهمیت و جایگاه سیستم های مدیریت کیفیت و مصادیق هر یک از الزامات آن در استاندارد ایزو ۹۰۰۱ در کشتی سازی آشنایی یابند. بدیهی است آموزش، تدوین و به کارگیری یک سیستم مدیریت کیفیت در حوصله، زمانبندی و برنامه ریزی این دوره نمی گنجد؛ اما انتظار می رود شرکت کنندگان در حدود اهداف از پیش تعیین شده، آشنایی کافی و کاربردی با سیستم مدیریت کیفیت و استانداردهای اجباری ناظر بر صنعت کشتی سازی را پیدا کرده و زمینه لازم برای آموزش دقیق تر و جزء به جزء در این خصوص را به دست آورند.

رده بندی آسیا با برگزاری دوره های مشابه و اطلاع رسانی مناسب، امیدوار است در کنار رسالت اصلی خود در حصول اطمینان از حفظ ایمنی شناورهای تحت کلاس، با تعامل نزدیک با صنایع همکار در راستای بهبود ایمنی و کیفیت شناورها و صنایع دریایی وابسته قدم های مؤثری بردارد.

قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

آمادگی به‌هنگام برای چاپ مقالات

نشریه «به‌هنگام» 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 مقاله در زمینه‌های زیر اعلام می‌کند:

ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی؛
قوانین، استانداردها و کنوانسیون‌های بین‌المللی؛
صنایع دریایی شامل کشتی‌سازی، 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؛
اقیانوس‌شناسی و فیزیک دریا؛

خواهشمند است مقالات خود را به همراه مشخصات کامل نویسنده (نویسندگان) بر روی CD و به صورت فایل WORD 2007 به آدرس فصلنامه و یا به صورت فایل الکترونیکی به آدرس update@asiaclass.org ارسال کنید.

فصلنامه «به‌هنگام»

فرم اشتراک

نام و نام خانوادگی: سازمان درخواست‌کننده: شغل:

نوع درخواست:

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

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

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

نشانی:

کد پستی: تلفن: صندوق پستی:

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

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

تعرفه چاپ آگهی

نشریه تخصصی «به‌هنگام»، هر سه ماه یکبار منتشر و برای مالکان کشتی، کشتی‌سازی‌ها، سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با صنایع دریایی ارسال می‌شود.

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

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

قرارداد چاپ آگهی

قرارداد زیر فی‌مابین..... به نشانی:.....
و به شماره تماس که «کارفرما» نامیده می‌شود از یک طرف و فصلنامه «به‌هنگام» به نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱، کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱ و شماره تماس ۰۲۱۸۴۳۹۷۰۰۵ که «پیمانکار» خوانده می‌شود از طرف دیگر، به شرح ذیل منعقد شد.
• چاپ نوبت آگهی شرکت، با کیفیت □ سیاه و سفید □ رنگی و در اندازه صفحه.
• محل درج آگهی تعیین شد.
• آگهی در شماره فصلنامه «به‌هنگام» منتشر خواهد شد و هزینه آن به مبلغ: طی چک/فیش بانکی به شماره به حساب بانکی شماره ۰۱۰۶۸۲۸۲۸۲۰۰۲ نشریه «به‌هنگام» نزد بانک ملی پرداخت شد.

امضاء کارفرما

امضاء پیمانکار

تعهدات پیمانکار

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

India to develop Iran's Chahbahar Port

India has approved the plan to take part in the development of Iran's Chahbahar port, a move seen as an attempt to bypass Pakistan and give India a sea-land access route into Afghanistan through Iran's eastern borders.

India plans to float a company which will lease two fully constructed berths in Chahbahar port's Phase-I project for a period of ten years. The company will invest USD 85.21 million for equipping the two berths within 12 months as a container terminal and the second as a multi-purpose cargo terminal.

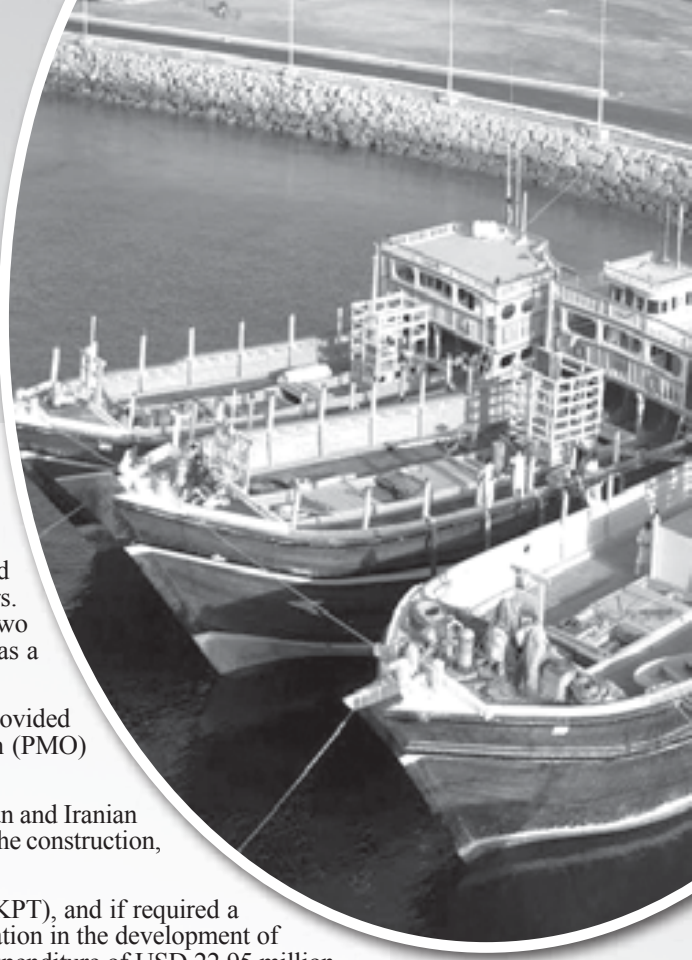
The Indian side will transfer ownership of the equipment to be provided through the investment to Iran's Port and Maritime Organization (PMO) without any payment at the end of the tenth year.

If the collaboration on Phase-I is considered satisfactory, the Indian and Iranian sides could enter into subsequent negotiations for participation in the construction, equipping and operating of terminals in Phase-II.

Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and the Kandla Port Trust (KPT), and if required a local Iranian partner, will serve as the vehicle for India's participation in the development of the port. Approval was also given for incurring annual revenue expenditure of USD 22.95 million to support operational activities of the Indian JV.

Iran's Chahbahar port located in the Sistan-Baluchistan Province on Iran's south-eastern coast is considered to be a port of great strategic utility for India. It lies outside the Persian Gulf and is easily accessed from India's western coast.

Source: www.worldmaritimeneews.com



EU lifts NITC sanctions

The EU sanctions imposed on NITC for its alleged role in Iran's nuclear energy programme have been lifted.

"After the (EU) court issued an initial ruling on the illegality of the sanctions against NITC, the EU had 70 days to protest at the ruling and since the EU didn't use this opportunity, the EU sanctions against the NITC has now been definitely annulled," NITC managing director Ali Akbar Safayee said in a press conference in Tehran this week, according to newswire reports.

The General Court of the European Union has annulled the sanctions against Iranian businessmen and five companies, namely, Sorinet Commercial Trust (SCT), Sharif University of Technology, NITC, Moallem Insurance Company (MIC) and Sina Bank.

After the EU announcement, The UK also ended its asset freeze on the five Iranian entities and a tradesman.

This could put a number of large crude tankers back into the market at a time when a small recovery is being noted - Ed (see Markets story below).

Source: Tanker Operator Newsletter, Oct 10 2014

Safety of Life at Sea Convention: from book to web

The new edition of SOLAS is now available for purchase from the IMO web shop. This 2014 edition incorporates, amongst other things, new forms of certificates and records of equipment plus amendments that took effect on 1 July 2014. The SOLAS Convention is generally regarded as the most important of all international treaties concerning the safety of merchant ships.

Source: IMO website

13

UPdate

شماره بیست و دوم / سال هشتم
پاییز ۱۳۹۳
Marine Quarterly Magazine

Draft IGF Code approved



The inaugural session of IMO's sub-committee on carriage of cargoes and containers (CCC 1) has agreed a draft of the International Code of Safety for Ships using Gases or other Low flashpoint Fuels (IGF Code), along with proposed amendments to make the Code mandatory under SOLAS.

The Code's basic philosophy is to provide mandatory provisions for the arrangement, installation, control and monitoring of machinery, equipment and systems using low flashpoint fuels, such as LNG, to minimize the risk to the ship, its crew and the environment, having regard to the nature of the fuels involved.

It addresses all areas that need special consideration for the use of low flashpoint fuels, based on a goal-based approach, with goals and functional requirements specified for each section forming the basis for the design, construction and operation of ships using this type of fuel.

The meeting agreed that the new Code should apply to new ships and to existing ships converting from the use of conventional oil fuel to the use of gases, or other low-flashpoint fuels, on or after the date of entry into force of the Code.

The IGF Code would not apply to cargo ships of less than 500 GT, but the provisions of the IGF Code could be applied to such ships on a voluntary basis, based on national legislation, the IMO said.

The draft SOLAS amendments along with the draft IGF Code will be submitted to the Maritime Safety Committee, at its 94th session for approval with a view to subsequent adoption.

The draft amendments include a new Part G in SOLAS chapter II-1 (construction – sub-division and stability, machinery and electrical installations) related to ships using low-flashpoint fuels, requiring such ships to comply with the IGF Code; and related amendments to SOLAS chapter II-2 (fire protection, fire detection and fire extinction), covering to the use of fuel with a low flashpoint. Further draft amendments would update the safety certificates, to include reference to the new Part G.

Since the draft Code focuses, as a first step, on the specific requirements for ships using LNG as fuel, the sub-committee also agreed a work plan for the Code's next phase of development, to take account of the need to consider future proposals for the use of additional fuels for inclusion in the Code.

An IGF correspondence group was re-established to: further develop guidelines for ships using ethyl, or methyl alcohol as fuel; further develop measures for fuel cells for inclusion in the IGF Code as and when appropriate; further develop measures for ships using low-flashpoint diesel oil for inclusion in the IGF Code as and when appropriate and submit a report to CCC 2, which is scheduled to meet in September 2015.

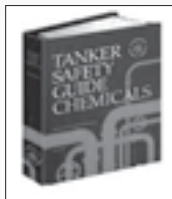
Source: Tanker Operator Newsletter, Sep. 19th 2014

Chemical tanker safety guide to be published

A fourth edition of the ICS' 'Tanker Safety Guide (Chemicals)' is to be published.

This book will replace the previous edition that was published in 2002.

The ICS said that it strongly recommended that a copy is carried on board every tanker engaged in the carriage of chemical cargoes and that copies are also held within shipping company technical departments.



As well as taking account of the latest industry best practice, large sections of the Guide have been totally rewritten, primarily with the aim of assisting seafarers' comprehension, the ICS said.

The new edition takes full account of the adoption by the IMO in May 2014 of important amendments to the SOLAS Convention, following a major IMO review of tanker safety that has taken the best part of a decade to complete.

These amendments include new mandatory requirements for the inerting of chemical tankers. Together with recent changes made to the IMO Fire Safety Systems (FSS) Code, these SOLAS amendments are fully reflected in the new edition, the publishers said.

Particular attention has also been given during the preparation of the fourth edition to the question of how to instill an effective safety culture among everyone involved in chemical tanker operations.

The revised Guide, which will be similar in length to the current edition, will contain an accompanying CD, which will include various search functions.

Source: Tanker Operator Newsletter, Oct. 3rd 2014

ClassNK addresses exhaust gas cleaning



ClassNK addresses exhaust gas cleaning

ClassNK has published 'Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems'.

These guidelines cover class safety requirements, as well as safety requirements stipulated in the IMO guidelines.

In the face of the forthcoming stringent sulphur limits, the industry has begun to look towards alternative solutions to the expensive low sulphur content fuel oils currently required by the regulations.

Exhaust gas cleaning systems, which reduce the amount of sulphur in vessel emissions, are one such technology.

The use of such systems requires approval from relevant authorities in accordance with guidelines issued by the IMO and today a number of such systems are being developed and installed in line with the guidelines.

In order to support industry efforts to install and operate IMO guideline-compliant exhaust gas cleaning systems, ClassNK joined with Japan's National Maritime Research Institute (NMRI) to develop the new 'Guidelines for Exhaust Gas Cleaning Systems', which offers comprehensive explanations of the contents of the IMO guidelines.

The easy-to-understand guidelines also list the relevant safety requirements and other essential information related to the installation and operation of such systems.

Source: Tanker Operator Newsletter, Oct. 17th 2014

BV passes 100 mill GT milestone

The Bureau Veritas (BV) classed fleet has past the 100 mill GT milestone.

Strong growth in the numbers of vessels being transferred to BV was the catalyst behind the increase in entered GT, the class society said.

At the end of the first half of 2014, BV had 10,700 ships totalling over 100 mill GT on its books.

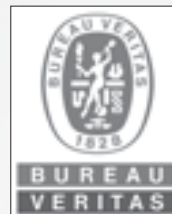
Philippe Donche-Gay, executive vice president and head of BV's Marine & Offshore Division said, "Our classed fleet has doubled in size over the last eight years and it is gratifying that the growth is coming from clients who experience and recognize both our technical leadership and our responsiveness.

In addition to newbuildings joining the fleet we are seeing increasing transfers of fleets of modern vessels to BV class," he said.

The classed fleet is well diversified with a strong presence in every sector of shipping, including tankers.

Donche-Gay said, "It is an important part of our strategy that we are present in every type of shipping so that we can deploy our experience and competence to help owners with any type of ship, or offshore development."

Source: Tanker Operator Newsletter, Sep. 26th 2014



BV tackles noise

Classification society Bureau Veritas has developed a voluntary notation intended to assist shipbuilders and operators reduce ships underwater noise.

The comprehensive set of standards and measuring services is grouped as NR614 Underwater Radiated Noise (URN).

It aims to control and limit the environmental impact on marine fauna of all self-propelled vessels and provide a standard and a system to assess compliance with specific vessel requirements for underwater radiated noise, BV said.

It covers both shallow and deepwater conditions, sets out a dedicated comprehensive measurement procedure, explains how to manage measurement uncertainties and sets specific underwater noise level requirements

Jean-Francois Segretain, technical director, Bureau Veritas Marine & Offshore division, said, "Underwater noise radiating from ships is acoustic pollution, and there is no doubt that it will be the next big area to be tackled by regulators.

"This notation, backed by careful research with an extensive network of partners, means we can help designers, yards and operators to be ahead of regulation. And it makes commercial sense. Reducing underwater noise directly contributes to reduced noise and vibration levels on board, which improves passenger and crew comfort. There is also a strong link between fuel efficiency and noise. Quieter ships burn less and we can help make ships quieter and so more efficient," he explained.

One of the main drivers of the notation is to aid European stakeholders in fulfilling the requirements of the Marine Strategy Framework Directive. This aims to improve the environmental state of European waters by proposing mitigation solutions to be put in place by 2016, with their efficiency proved by 2020.

The BV notation was issued in parallel with the European research project AQUO, which is focused on underwater noise and includes the work of 13 partners - shipyards, hydrodynamics research institutes and bio-acoustic experts - from eight countries. An end user committee has been formed to review the project, including BV's notation.

BV has signed a collaboration agreement with TSI, a Spanish company that specialises in dynamic and acoustical design of quiet ships, as well as noise and vibration measurements.

Source: Tanker Operator Newsletter, Nov. 7th 2014



composition and is highly resistant to atmospheric corrosion when compared with other materials.

Damage check

Before taking delivery of shipping containers, one should always check it for damages. This includes: examination of the interiors and exteriors; checking the walls, flooring and roofs.

Make sure the container is leak proof and can handle the weight you intend it to carry. The container should be delivered to you at the port or elsewhere in a good condition, as promised in a written document at the time of placing an order. Remember, if you're having

it delivered at your company premises (or at home), make sure to clear out the site and then, clear some more.

Make sure it is placed at level ground

This may not seem like the most important consideration, but if the container is not placed at level ground, it may cause problems in closing and opening the door when the container is loaded. Often, businesses involved in short sea shipping tend to ignore such factors. They shouldn't.

Check security features

Your goods inside a container are protected till the door is intact and locks well. Therefore, besides checking the walls, floor and roof, spare sometime for inspecting the door as well. Doors with a lockbox are considered ideal for shipping. It protects the padlock from being tampered and hence keeps your goods in safe custody.

Preparing to receive delivery

Taking delivery of a shipping container is not that easy. If there are overhanging stress or power lines crossing over the area, the sellers must be informed to arrange for a safe delivery. In case the seller is not willing to take liability, make sure you get the area cleared off anything that can endanger lives or damage the container, well in time. In maritime transport, layout, size and weight of the shipping container has a lot to do with the available delivery space as well as the personnel and equipment for offloading goods.

Be clear about insurance obligations

Always speak to sellers about providing insurance cover when hiring shipping containers. Most often the obligation is borne by buyers, and they are responsible for all the goods stored in the shipping containers.

Conclusion

Remember when you deal with shipping container sellers, have a professional outlook. Look at all the aspects carefully before deciding about the price, and never take delivery of containers for granted.

Source: www.worldmaritimeneews.com



Top tips for hiring shipping containers

8

UPdate

Marine Quarterly Magazine
Volume 7, Issue 22, Autumn 2014

Before deciding to buy containers either for shipping goods between states or overseas, there are a couple of things to keep in mind.

When you plan to hire a shipping container, the first thing to determine is whether to buy or rent a container?

If you're moving in between states, and can easily return the container, renting is more beneficial, but for international movement, buying freight containers is more advisable, especially if you can arrange for re-selling it overseas.

Other considerations and tips for hiring containers include:

Size

Since long containers are widely used in shipping industry, investing in them is often a safer bet. The recommended size to go for could be 20 feet by 40 feet. They are more readily available and also have a good re-sale value. But, this is not a universal rule as maritime transport businesses may at times need to choose sizes completely in accordance with sailing frequency, ship size and shipping route.

Construction material

No matter if you are buying or renting containers, it is necessary to make sure they are made from corrosion resistant material such as corten steel. It exhibits a strong chemical

stretch. With increasing threats from terrorists, most countries now do not even allow shore leave to seafarers, leaving them with no option but to stay on board ships. Would you like if someone made you work for several days and then restricted you from going out of the office premises? Of course not. But seafarers work happily under such circumstances and deadlines, not because there is no other option, but because they know the importance of their work and delivering the cargo on time.

8. Seafarers work the most without the basic rights

A majority of seafarers sail without proper insurance or pension policies – few of the basics rights every working professional on this earth must get. Many shipping companies do not have a proper pension scheme in their contract, even if the seafarers want to contribute. Moreover, seafarers from several countries (especially Asian) do not even have the provision of decent medical care or insurance system either at sea or on leave. Considering the fact that a person working on land at any level has all such basic rights, it is surprising to see how seafarers continue to work in such adverse situations even without the basic rights that they deserve. There have been cases in the past wherein seafarers had to literally beg in order to receive expenses and medical treatment for injuries they endured on board. Though the seafarers know they deserve all these rights and a lot more, but are still devoid of them, the work on board ship do not stop. They continue to carry out their duties with the same intensity as ever.

9. Seafarers are at high risk of criminalization and abandonment while performing their duties

According to ITF, seafarers are among the most exploited and abused group of workers in the world. They face exploitation, abuse and corruption on a large scale. Many seafarers have been criminalized, abandoned and not paid by their shipping companies, especially in tough financial times. Several seafarers find themselves abandoned in a port with no money, no supplies and no way to get home. In certain types of maritime accidents, especially those involving pollution, seafarers are highly vulnerable because of unfair trails and weight of expectations from local people and government. In the past, seafarers have been wrongly accused and sentenced punishments without a proper trial or help from their own government or shipping company. The number

of such incidents are on the rise because of the increase in stringent laws around the world. In spite of such grave injustice and ill-treatment, seafarers perform their duties on ships plying in countries with most inhumane laws. Isn't it unfair to watch seafarers go through such situations while all they were doing was carrying out their duties? No matter how small a mistake, seafarers always have to pay a heavy price.

10. Seafarers live with least accommodation and communication facilities

While people on land have the luxury to call their loved ones as and when they want, seafarers often have to wait until they reach land to find a decent communication facility (also, there is no guarantee that every port will have such facilities). Even today most of the seafarers are devoid of a decent mode of communication. That's not all, there are many who live in poor quality cabins with filthy couch and mould. Moreover many complain of bad quality and insufficient quantity of food. For those on long voyages, rotting fruits and stale meats is a common sight. Though the regulations to monitor the quality of food and living conditions have improved, there are often times when seafarers do not even have a decent meal. As harsh as it may sound, seafarers not only have to deal with such conditions but also continue to carry out their duties onboard ships. Of all the things, at least decent accommodation and food is most deserved by all seafarers, considering the life of loneliness and hardships they live on ships.

Seafarers are often seen as happy-go-lucky people, who are always flashing a broad smile both on and off board ship. But there is a lot more to them. They are probably, one of the very few people in the world, who understand the true value of family and work. With the types of difficulties they face at sea, seafarers know very well how to make the most of the free time and enjoy to the fullest. Even though they are aware of the importance of their work, they do not allow it to go to their head. They continue with their duties even if the world, governments and companies continue to ignore them; for they know their time, both on ship and on land, is limited and making the most of that limited time is the only option them have.

Source: Marine Insight



while working and do not have to a doctor or hospital to attend you immediately? Well, seafarers perform some of the most dangerous jobs without a doctor around. Do they need any greater reason to be thanked?

6. Seafarers follow toughest regulations and laws

With the increasing number of stringent regulations related to ships around the world, seafarers are facing grave difficulties to ensure not only their own safety but also simultaneously abiding by the rules and regulations of environmental and ship protection. Moreover, each country the ship visits has its own law and regulations which they can freely use to criminalize a seafarer. Most of the times this is done with the intention to raise revenue or settle political issues. In the past years, several seafarers have been made scapegoats by countries desperately wanting to prove a point to other nations. Under such acts, seafarers have been prisoned for years, tortured and treated in the most deplorable manner. Can you consider living each day of your life dealing with different (and sometimes insane) laws without any kind of substantial reassurance

to help you out in case things go wrong? If you are on land, you can immediately call your lawyer or at least know the right person to talk to, but seafarers don't have that luxury. Seafarers work through toughest legal obligations at their own risk while delivering the world cargo.

7. Seafarers work round the clock with monotonous routines

Sailing the high seas with all those exotic locations and glamorous uniforms sounds romantic to many people. But most do not know about the hard work seafarers put every day and night to run those ships and their machinery. Ships of every seafarer, who has been sailing for couple of years, must have reached the best places in the world such as New York, Hong Kong, Tokyo etc., but for majority of seafarers, all these beautiful places either look like the ship's engine room or upper deck. Gone are the days when seafarers had the luxury of prolonged stays at ports. Today a ship is loaded and unloaded in max 24 hours leaving no time for shore leaves. Moreover, port means additional work, which sometimes involve continuously working for 18 hours at a

pain of going away from the family doesn't deter them from performing their duties. Someone has to do the job and seafarers are tough enough to accept this bitter fact. While people on land celebrate and socialize at every possible opportunity, seafarers continue to toil away at sea to ensure that those celebrations do not stop, even at the cost of their own happiness.

3. Seafarers fight the toughest seas and roughest weather

Taking cargo from one port to other often involves ugly storms and monstrous waves. A sea isn't as friendly as it seems when watched from shore. In spite of all the latest technological advancement, a seafarer at sea is at the mercy of nature. But what may come, the cargo has to be shipped to the scheduled location and that too on the right time. Several ships sink each year because of storms and rough weather, but that doesn't scare a seafarer – They are born for such conditions. He is built tough and has the heart to carry on with this work as the ship rolls and pitches over huge waves. If you think working in such conditions is easy or fun, then you are highly mistaken. Not everyone can do it, and those working on land can never fathom the hardships one has to face in such environment. So while people on land work in their extremely cozy offices with ultra luxurious amenities, people at sea work through sickest and unfriendliest conditions to ensure that businesses around the world do not stop and those on land continue to enjoy their comforts.

4. Seafarers risk their lives through piracy and war zones

According to a report, more than 100,000 seafarers at any one time either travel or are planning to go through the dangerous piracy affected areas. Until now, several ships have been hijacked and many seafarers have been taken as hostages by pirates. They are tortured, abused, and kept in miserable conditions as prisoners. Even today, events of piracy have not stopped. Ships continue to get hijacked and seafarers are still being taken as hostages. But in spite of all the risks and fear, seafarers continue to do their duties through these dangerous areas. The "Piracy Zones" covers one of the most important sea

trading routes for food, raw materials, and manufactured goods. Nearly half of the world's seaborne oil supply passes through these pirate-infested areas. Just imagine what would happen to the world economy if seafarers refuse to work in these areas? You already know the answer.

Moreover, if need be, seafarers even sail through war zones and assist navies to deliver cargo and supplies where they are required the most. Can they say no? Yes! But they never say no, they never will

5. Seafarers face extreme health hazards

Working on ships is not easy. Visit a ship and you will know. Seafarers are prone to several specific diseases and illnesses because of the nature of the work and continuous travel to new places. Apart from physical hazards such as diseases and injuries caused due to accidents, seafarers also fall prey to psychological problems such as homesickness, loneliness and fatigue, a part and parcel of their life at sea. Moreover, if something happens on board there are in most cases no possibilities to turn to an expert and get extra medical help. Seafarers have to manage everything themselves onboard. But no matter how many risks they have to face working on board ships, seafarers continue with their jobs and face the health hazards quite bravely by acquiring knowledge and training themselves for the worst medical emergencies. What would you do if you break your bones





10 reasons why we should thank seafarers

For the past thousands of years people from around the world have been sending goods through sea ways. From the clothes people wear to the food they eat, almost everything today is brought to them through ships. The shipping industry, also termed as the invisible industry by many, is crucial to the existence of the global economy, yet very few people have any idea what happens at the high seas. It is an industry which is secretive and fascinating at the same time.

But as vital as the industry is to the world and its people, equally important is work of the brave seafarers who perform one of the toughest jobs in the world by running those massive ships through the roughest seas and riskiest areas. If it hadn't been for them, the global trade would come to a standstill, people would be devoid of their basic necessities and some nations would find it extremely difficult to even survive.

Seafarers are one of those neglected professionals, who have often been overlooked not only by international organizations but also by their own countries. If you make an effort to go beyond their smart uniforms and fancy travel schedules, you will be able to see the tough lifestyle they live and the hardships they endure at sea to make sure the world and its people continue to enjoy their life on shore.

Mentioned below are some of the most important reasons (among million others), for

which, each and every seafarer needs to be thanked from the greatest depth our hearts.

1. Seafarers run the global economy

90% of the world's food, fuel, raw material and manufactured goods are delivered by sea. Nearly all things sold worldwide are transported through ships, which need skilled seafarers to operate, maintain and repair. What would happen to the world if the ships and seafarers didn't work? Needless to say, the world would come to a halt and the people would be devoid of their basic necessities. It is because of these skilled and brave people called seafarers that businesses around the world continue to thrive and people are able to buy the things they desire from their favorite stores. Though seafarers work in a closed fraternity, which is not visible to outsiders, their work is indispensable. It is high time they get the respect and importance that they deserve from us.

2. Seafarers sacrifice their social life

One of the biggest difficulties seafarers face in their life (not out of choice) is staying away from their loved ones while they carry out their duties at sea. Missing birthdays, family events or brother's wedding is the price they pay to ensure that the cargo reaches people on time. There are many seafarers who have missed every single birthday celebration of their kids. Some haven't been able to attend funerals of their loved ones. It is a tough choice they make to earn a livelihood for their families, but the



relevant to implementing phase 2 of the EEDI regulatory framework. Regulation 21.6 of MARPOL Annex VI requires, at the beginning of phase 1, the Organization to “review the status of technological developments and, if proven necessary, amend the time periods, the EEDI reference line parameters for relevant ship types and reduction rates set out in this regulation”.

Data collection system for fuel consumption of ships

The MEPC agreed, in principle, to develop a data collection system for ships and, having agreed on the general description of the data collection system for fuel consumption of ships, agreed to the re-establishment of an intersessional correspondence group to develop full language for the data collection system for fuel consumption that can be readily used for voluntary or mandatory application of the system. The core elements of the data collection system include: data collection by ships, flag State functions in relation to data collection and establishment of a centralized database by the Organization.

Correspondence group instructed to continue with sulphur review methodology

The MEPC reviewed a progress report from the correspondence group which had been instructed to develop a draft framework for a

methodology to examine whether sufficient fuel meeting the requirements set out in regulation 14 (Sulphur Oxides (SO_x) and Particulate Matter) of MARPOL Annex VI is likely to be available by the effective date of those requirements, taking into account the global market supply and demand for fuel oil, trends in fuel oil markets, and any other relevant issues.

The group had developed a preliminary draft methodology framework and was instructed to continue its work and submit a final report to MEPC 68.

The sulphur content (expressed in terms of % m/m – that is, by weight) of fuel oil used on board ships is required to be a maximum of 3.50% m/m (outside an Emission Control Area (ECA)), falling to 0.50% m/m on and after 1 January 2020. Depending on the outcome of the review, to be completed by 2018, as to the availability of compliant fuel oil, this requirement could be deferred to 1 January 2025.

Within ECAs, the sulphur content of fuel oil (expressed in terms of % m/m: that is, by weight) must be no more than 1.00% m/m; falling to 0.10% m/m on and after 1 January 2015.

Fuel oil quality proposals discussed

Following discussion on fuel oil quality, a correspondence group was established to develop draft guidance on quality-assurance for fuel oil delivered for use on board ships and to consider the adequacy of the current legal framework in MARPOL Annex VI in relation to fuel oil quality. The group will report to MEPC 68.

Amendments to MARPOL adopted

The MEPC adopted amendments to:

- MARPOL Annex I regulation 43 concerning special requirements for the use or carriage of oils in the Antarctic area, to prohibit ships from carrying heavy grade oil on board as ballast;
- MARPOL Annex III, concerning the appendix on criteria for the identification of harmful substances in packaged form; and
- MARPOL Annex VI, concerning regulation 2 (Definitions), regulation 13 (Nitrogen Oxides (NO_x) and the Supplement to the International Air Pollution Prevention Certificate (IAPP Certificate), in order to include reference to gas as fuel and to gas-fuelled engines.

Source: IMO website



Marine Environment Protection Committee (MEPC), 67th session, 13 to 17 October 2014

Draft Polar Code environmental provisions approved

The MEPC approved the preamble, introduction and part II (environmental requirements) of the proposed draft mandatory International Code for ships operating in polar waters (Polar Code), and the associated MARPOL amendments to make the relevant parts of the Code mandatory. They will now be put forward for adoption at the next session.

BWM resolutions adopted

The MEPC adopted resolutions aimed at facilitating the entry into force and implementation of the International Convention for the Control and Management of Ships' Ballast Water and Sediments (BWM Convention), 2004.

Third IMO GHG Study 2014 approved

The MEPC approved the Third IMO GHG Study 2014 providing updated estimates for greenhouse gas emissions from ships.

The Third IMO GHG Study 2014 estimates that international shipping emitted 796 million tonnes of carbon dioxide (CO₂) in 2012, against 885 million tonnes in 2007. This represented 2.2% of the global emissions of CO₂ in 2012, against 2.8% in 2007.

However, the "business as usual" scenarios continue to indicate that those emissions are likely to grow by between 50% and 250% in the period to 2050, depending on future

economic and energy developments.

Energy-efficiency measures for ships considered

IMO in 2011 adopted mandatory measures to address energy efficiency of international shipping, which entered into force on 1 January 2013 under Chapter 4 of MARPOL Annex VI. These Regulations on energy efficiency for ships+ make mandatory the Energy Efficiency Design Index (EEDI), for new ships, and the Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP) for all ships.

The MEPC continued its work on further developing guidelines to support the uniform implementation of the regulations on energy-efficiency for ships. During the session, the MEPC adopted the 2014 Guidelines on survey and certification of the Energy Efficiency Design Index (EEDI), updating the previous version to include, for example, identification of the primary fuel for the calculation of the attained EEDI for ships fitted with dual-fuel engines using LNG and liquid fuel oil.

The MEPC also adopted amendments to the 2013 Interim Guidelines for determining minimum propulsion power to maintain the manoeuvrability of ships in adverse conditions, to make the guidelines applicable to phase I (starting 1 January 2015) of the EEDI requirements.

A correspondence group was established to review the status of technological developments

IN THE NAME OF GOD

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 7

Issue 22

Autumn 2014



Legal Representative: Malek-Reza Malekpour Ghorbani

Chief Editor: Saeid Kazemi

Executive Affairs: Jaleh Sedaghati Monawar

Financial Affairs: Mohammad-Hossein Zoghi

Address: No. 31, 5th Street, North Kargar Avenue, Tehran, Iran

Postal Code: 14396-34561

Tel: 0098 21 84397005

Fax: 0098 21 88025558

E-mail: update@asiaclass.org

Marine Environment Protection Committee (MEPC), 67th session2

10 reasons why we should thank seafarers4

Top tips for hiring shipping containers8

News10





مؤسسه رده بندی آسیا
Asia Classification Society

بازرسی و صدور گواهینامه شناورها و سازه های فراساحلی
کنترل و تأیید طراحی و نظارت در حین ساخت
بازرسی کالا و ارزیابی انطباق (COI و VOC)
بازرسی و صدور گواهینامه ایمنی تجهیزات بالابری
ارزیابی، آزمون و تأیید محصول صنعتی و دریایی
ارزیابی و تأیید صلاحیت تولید کنندگان و تأمین کنندگان خدمات
ارزیابی و تأیید فعالیتهای ایمنی و امنیتی شناورها و شرکت ها
بازرسی ضمانت دریایی (MWS)

Assessment, testing and approval of Industrial & Marine products
Verification and approval of service suppliers & manufacturers
Survey and certification of marine vessels & offshore structures
Cargo inspection & Verification of conformity (COI & VOC)
Assessment and certification against ISM & ISPS code
Lifting equipment inspection & certification
Design review & plan approval services
Marine Warranty Survey (MWS)



Tel. : (+98) 21 84396
Fax : (+98) 21 84397 002

Email : Headoffice@asiaclass.org

Address: No.31,5th Ave. North Kargar St., Tehran - Iran

www.asiaclass.org



ACS

شرکت رده بندی آسیا - کیش



Authorized for inspection of Imported / Exported goods from / to Europe, South America, Asia and Middle East, including :

- Industrial goods
- Food stuff, Agricultural Products and Herbal Oils
- Oil, Petroleum and Petrochemical Products
- Marine Industry Equipments

ASIA CLASSIFICATION
United Services of ACS

رده بندی آسیا-کیش ACS:

در فهرست شرکت های بازرسی تأیید صلاحیت شده در امر بازرسی کالاهای وارداتی از اروپا، امریکای جنوبی، آسیا و خاورمیانه و کالای صادراتی از مبدأ ایران به اروپا، امریکای جنوبی، آسیا و خاورمیانه شامل:

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

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

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

تلفن: ۸۴۳۹۶

فکس: ۸۴۳۹۷۳۰۲

پست الکترونیک: Headoffice@asiaclass.org

سایت اینترنتی: www.asiaclass.org