

شماره ۲۶

بهنگام

فصلنامه علمی - تخصصی دریایی

سال هشتم / پاییز ۱۳۹۴ قیمت : ۵۰۰۰ تومان

آیا به وزارت دریاداری
نیاز هست یا نیست؟



ACS

شرکت رده بندی آسیا - کیش



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

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

ASIA CLASSIFICATION
United Services of ACS

رده بندی آسیا-کیش ACS:

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

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

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

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

تلفن: ۸۴۳۹۶

فکس: ۸۴۳۹۷۳۰۲

پست الکترونیک: Headoffice@asiaclass.org

سایت اینترنتی: www.asiaclass.org

بهنگام

فصلنامه علمی-تخصصی دریایی



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

سال هشتم / شماره ۲۶ / پاییز ۱۳۹۴
روش: آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
صاحب امتیاز و مدیرمسئول: ملکرضا ملکپور قربانی
سرمدیر: سعید کاظمی
امور اجرایی: ژاله صداقتی منور
امور مالی: محمدحسین ذوقی
نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱، کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۰۰۵
نمبر: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸
پست الکترونیک: update@asiaclass.org

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه
توزیع: بین‌المللی و داخل کشور
عضو بانک اطلاعات نشریات کشور
www.magiran.com



مجری طرح: موسسه نشر تراب
گرافیک و صفحه‌آرایی: وحید وقفی محبی
طرح روی جلد: الهام زرقانی
چاپ و لیتوگرافی: خاتم‌نو



۲۸



۱۸



۲۵



۳۲



۴۲



۴۳

♦ یادداشت مدیرمسئول / آیا به وزارت دریاداری نیاز هست یا نیست؟ / ۴

♦ سخن سردبیر / دریای آرژوها / ۶

♦ بازرسی و رده بندی / اندر حکایت تشکیل مؤسسه رده بندی ملی / ۸

♦ مقالات / نگاهی دیگر به دریا و امور دریایی کشور / ۱۰

♦ ضرورت تبدیل حوضچه های تعمیراتی کشور به صنعت سبز / ۱۸

♦ کارنامه وزارت راه در بخش حمل و نقل دریایی / ۲۲

♦ حمل و نقل دریایی به زودی دستخوش تغییر می شود / ۲۴

♦ نمره قبولی آموزش عالی دریانوردی / ۲۵

♦ قوانین و مقررات / جزئیات طرح ممیزی دولت های عضو سازمان بین المللی دریانوردی / ۲۷

♦ آشنایی با بیمه دریایی (۲۵) / ۲۸

♦ راهبرد مورد نیاز برای گسترش فعالیت های کلوپ پی.اند.آی کیش / ۳۲

♦ حمل و نقل / مقررات رتردام سال ۲۰۰۹ میلادی (۱۳۸۷ شمسی) / ۳۷

♦ رونق دوباره حمل و نقل دریایی در خاورمیانه / ۴۲

♦ محیط زیست / برنامه مدیریتی پنج تالاب کشور / ۴۳

♦ تالاب انزلی در محاصره زباله، فاضلاب و علف هرز / ۴۴

♦ اقتصادی / تجارت ۴۱ میلیارد و ۳۴۶ میلیون دلاری ایران با جهان در نیمه اول سال جاری / ۴۵

♦ اوپک در ۵۵ سالگی کم اثرتر از گذشته / ۴۶

♦ بازار نفت به کدام سمت می رود؟ / ۴۷

♦ ایران در پله نهم شاخص رقابت پذیری اقتصاد / ۴۹

♦ روش هایی برای کارآمدسازی برنامه توسعه مدیران / ۵۰

♦ نحوه صحیح واگذاری اختیارات لازمه مدیریت قوی / ۵۲

♦ خواندنی ها / ۱۵ اختراع مدرن در عصر تکنولوژی / ۵۴

♦ بزرگ ترین اسرار حل نشده کره زمین / ۵۶

♦ پرکارترین مردم جهان کدامند؟ / ۵۷

♦ راهی آسان تر / ۵۷

♦ گوناگون / ایرانی ها روزانه چند ساعت کار می کنند؟ / ۵۸

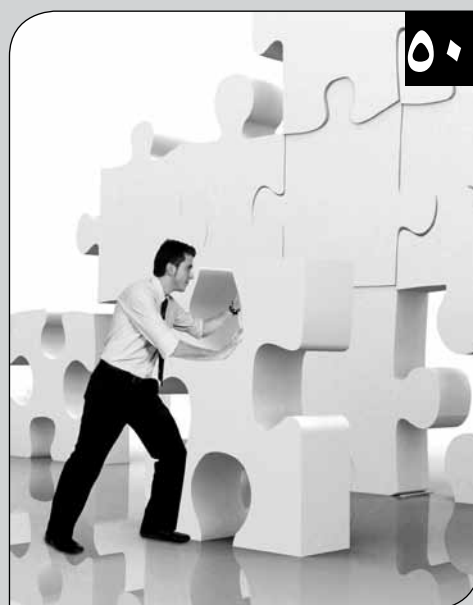
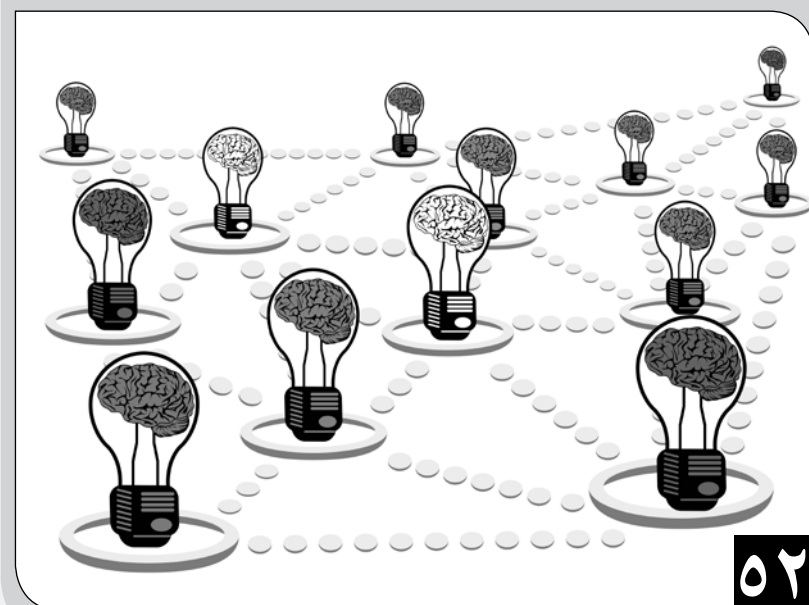
♦ راه رفتن سگ روی آب / ۵۹

♦ چگونه بر فرسودگی شغلی غلبه کنیم؟ / ۶۰

♦ ارزش چیست؟ / ۶۲

♦ معرفی کتاب / کتاب آمارنامه دریایی ۶۳ / ۹۴

♦ خبرها / ۶۶



آیا به وزارت دریاداری نیاز هست یا نیست؟

آنچه که مسلم است بیگانگان تلاش زیادی کرده‌اند که سرزمین ما دریایی محسوب نشود. بدین لحاظ است که از قرن‌ها پیش تمامی طرح‌های توسعه اقتصادی ایران خشکی محور بوده است. فولاد بندرعباس را به مبارکه اصفهان منتقل کردیم تا آب زاینده‌رود خشک شود و محصولات فولاد مبارکه را به بندرعباس حمل کنیم تا هزینه‌های صادرات آن افزایش یابد و مزیت اقتصادی نداشته باشد. به همین نحو در مورد محل جغرافیایی دیگر صنایع عمل کرده‌ایم. عده‌ای از کارشناسان این برنامه را در نتیجه فقدان وزارت خاصی برای امور دریایی می‌دانند، به ویژه آنکه دیگر کشورهای پیشرفته دنیا دارای چنین ساختاری در سازمان دولتی خود هستند. سؤال اینجاست که آیا در تشکیلات سازمان‌های دولتی موجود، به سازمانی مأموریت داده‌ایم منافع دریایی کشور را محافظت کند؟ یا خیر این تشکیلات را فاقد هستیم و باید ایجاد کنیم.

اگر چنین تشکیلاتی را داشته‌ایم، تا چه اندازه توانسته‌اند در پیشبرد منافع ملی در حوزه دریا فعالانه عمل کنند؟ جواب سؤال اول این است که قانون تأسیس سازمان بنادر و دریانوردی چه می‌گوید؟ یعنی در شرح وظایف این سازمان چنین مأموریتی پیش‌بینی شده است و آیا تنها این سازمان موظف به انجام این وظیفه است؟ در راستای انجام بخشی از این وظایف، می‌توان به برخی از اقدامات بارز سازمان بنادر و دریانوردی از جمله تصویب قانون دریایی ایران در سال ۱۳۴۳ و تصویب طرح ساخت بندر شهید رجایی اشاره کرد. ایجاد هماهنگی و فعال‌سازی طرح‌های توسعه و گسترش بخش دریایی و تصویب آیین‌نامه سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۴۸ از دیگر موفقیت‌های دست‌اندرکاران وقت این سازمان بوده است.

سؤال این است که غیر از سازمان بنادر و دریانوردی سایر تشکیلات مسئول بخش‌های مختلف دریا به سهم خود چه اندازه در پیشبرد اهداف بخش دریا موفق بوده‌اند؟

آیا اگر وزارت دریاداری تأسیس کنیم پراکندگی موجود در تشکیلات دریایی کشور را پاسخ خواهد داد؟ با توجه به جمیع جهات ممکن است به این نتیجه برسیم که سطح کار یا ارزش بخش دریایی را بالا ببریم تا به سمت معاون رئیس‌جمهور یا وزیر دریاداری ختم شود.

کارشناسان معتقدند که در این راستا چهار انتخاب زیر را خواهیم داشت:

اول: ایجاد پست معاون رئیس‌جمهور در امور دریایی

دوم: تشکیل شورایعالی دریاداری

سوم: تشکیل شورای مشورتی دریایی در سطح هیأت دولت

چهارم: توسعه ابزارهای حکمرانه

اول از تعریف انتخاب چهارم شروع کنیم.

توسعه ابزارهای حکمرانه مانند کاری است که کمیسیون حقوق بشر انجام می‌دهد و هرچند یکبار وضعیت را بررسی و به اطلاع عموم می‌رساند تا با شناخت Gap اقدام اصلاحی صورت پذیرد. این الگو به نظر نمی‌رسد در ایران جوابگو باشد.

دوم - تشکیل شورای مشورتی

این الگو در ژاپن متداول است و می‌تواند به اعضای هیأت دولت نظریات بسیار مؤثر و کارسازی بدهد. این گونه شوراهای در ایران پیشینه موفق نداشته‌اند و ندارند.

سوم - شورایعالی دریاداری

عادت ما در ایران این است که رئیس این گونه شوراهای عالی رئیس جمهور باشد. یعنی مصوبه شورایعالی برای هیأت دولت لازم‌الاجراء تلقی شود. همین امر باعث شده است که اولاً این شوراهای عالی نتوانند به طور منظم تشکیل جلسه دهند. ثانیاً برحسب آنکه دبیرخانه این شورایعالی در کجا باشد، اثربخشی تصمیمات آن فرق می‌کند. مثلاً اگر دبیرخانه شورایعالی صنایع دریایی در سازمان بنادر و دریانوردی بود، ممکن بود تصمیمات آن با وضعیت فعلی کاملاً متفاوت باشد. در حالی که در ایران ۴۵ شورایعالی با اسامی مختلف داریم، در ژاپن فقط چهار شورایعالی وجود دارد. معلوم می‌شود که این گونه شوراهای عالی نیز بستگی دارد به اینکه دولت و رئیس جمهور با چه دیدگاهی بخواهند موضع را اداره کنند.

چهارم - ایجاد پست معاون رئیس جمهور در امور دریایی

این قضیه هم مشکلات خاص خود را دارد. مثلاً معاون فعلی رئیس جمهور در فناوری با وزارت علوم و فناوری اختلاف نظرهای زیادی دارند. دولت نهم یکبار دنبال ایجاد پست معاون رئیس جمهور در امور خارجه بود در حالی که وزارت امور خارجه نیز خود یک وزیر داشت.

جالب اینجاست که نظر کارشناسی سازمان برنامه و بودجه را نیز باید دانست. سازمان برنامه و بودجه که مسئولیت پیشنهاد ایجاد یک وزارتخانه جدید یا الحاق آنها را به عهده دارد، اخیراً ذیل نظرخواهی برای ایجاد وزارت دریاداری یا معاون رئیس جمهور در امور دریایی چهار سؤال مطرح کرده است که مضمون آن به شرح زیر است:

۱- اگر قرار باشد برای مسائلی از این قبیل وزارتخانه یا معاون رئیس جمهور درست کنیم، در سایر حوزه‌ها هم باید برای حل مسئله چنین رفتاری داشته باشیم.

۲- نیروهای مسلح در بخش دریایی چه می‌شوند؟

۳- قوانین جاری هر یک از سازمان‌های دریایی و کشتیرانی و کشتی‌سازی و صیادی چه می‌شود؟

۴- ماده ۱۸۷ قانون پنجم توسعه در مورد سازمان توسعه و عمران سواحل که ۶ وزیر در آن حضور دارند چه می‌شود؟ به نظر نگارنده پاسخ چهار سؤال سازمان برنامه و بودجه اصلاً سخت نیست و اصولاً طرح این چهار سؤال به معنی عدم برخورد کارشناسی سازمان مذکور با نیاز واقعی کشور در بخش دریایی می‌باشد.

ولی ایجاد وزارت دریاداری یا معاون رئیس جمهور در امور دریایی بهترین گزینه است به شرطی که متولی آن دارای دغدغه‌های کارشناسانه دریایی باشد.



دریای آرزوها

saeid.kazemi@hotmail.co.uk



نواحی تحت حکومت امپراتوری بریتانیا در سال ۱۹۲۲ به بیش از ۳۳ میلیون کیلومتر مربع و جمعیت امپراتوری به بیش از ۴۵۰ میلیون نفر رسید، و بدین ترتیب امپراتوری بریتانیا بر بیش از یک چهارم از خشکی‌های کره زمین و یک چهارم جمعیت جهان در آن دوران تسلط داشت. سرزمین‌های تحت فرمان این امپراتوری در سراسر جهان پراکنده بود و گفته می‌شد که "خورشید هیچگاه در امپراتوری بریتانیا غروب نمی‌کند". به اذعان مورخان و تحلیلگران نظامی، قدرت این امپراتوری مدیون ناوگان قدرتمند دریایی این کشور بود که بعدها موجب رونق تجارت دریایی و انقلاب صنعتی شد.

در ساختار حکومتی بریتانیا علاوه بر دفتر نخست وزیری، ۲۴ وزارتخانه (Ministerial Dept) با مسئولیت اعضای کابینه، ۲۲ سازمان دولتی غیروزارتی (Non Ministerial Dept)، ۳۶۱ نهاد عمومی (Public Bodies)، ۷۲ گروه اجتماعی در سطح بالا (High Profile Groups)، ۱۱ شرکت سهامی عام (Public Corporations) و ۳ مرجع تفویض اختیار شده (Devolved Administrations) وجود دارد. علی‌رغم اذعان همگان بر محوریت دریا در این جزیره اروپایی، تنها نهادهای حکومتی

مهم‌ترین نبرد دریایی تاریخ جهان در تاریخ بیست و یکم اکتبر سال ۱۸۰۵ میلادی در محلی در غرب دماغه ترافالگار واقع در جنوب غرب اسپانیا بین ناوگان نیروی دریایی سلطنتی بریتانیا با ۲۷ کشتی جنگی بزرگ و نیروی دریایی فرانسه و اسپانیا با ۳۳ کشتی جنگی بزرگ رخ داد که منجر به پیروزی ناوگان بریتانیا به فرماندهی دریاسالار نلسون شد. فرانسه و اسپانیا ۲۲ کشتی از دست دادند؛ در حالی که بریتانیا طی تأثیرگذارترین نبرد در جنگ‌های ناپلئونی هیچ کشتی از دست نداد. در این نبرد، لرد نلسون - که از بزرگ‌ترین قهرمانان دریایی بریتانیا محسوب می‌شود - کشته شد.

حاصل این نبرد برای ناپلئون بیشتر شبیه یک کابوس بود. نلسون با نقشه مبتکرانه خود موفق شده بود برتری دریایی بی‌چون‌وچرای انگلستان را حفظ کند. پس از نبرد مذکور بود که ناپلئون تلاش برای سیادت بر دریاها را کنار گذاشت و از رؤیای فتح لندن دست برداشت و این در حالی بود که با محاصره همه‌جانبه خود به وسیله ناوگان انگلستان با مشکلات متعددی روبرو شد، دشواری‌هایی که در نهایت، موجبات تسلیم او را فراهم آوردند. امپراتوری بریتانیا در دوران طلایی خود، به بزرگ‌ترین امپراتوری تاریخ تبدیل شد و برای بیش از یک قرن ابرقدرت مطلق به شمار می‌رفت. مساحت



وجود مجاورت ایران با سه آبراه مهم دریایی، از ۲۰ شهر بزرگ ایران هیچ شهر بندری دیده نمی‌شود، در حالی که از ۲۰ شهر بزرگ دنیا تنها ۲ شهر کنار آب قرار ندارند!

تکثرگرایی جامعه دریایی کشور حتی در سطح کارشناسان، متخصصان و متولیان امر و عدم هماهنگی و اتلاف زمان و هزینه در پروژه‌های دریایی در بخش‌های مختلف این حوزه از دلایل اصلی پیشنهاد دهندگان ضرورت تأسیس وزارت دریاداری در ایران بوده که با ابهامات جدی روبروست. اینکه تأسیس یک وزارتخانه جدید در فضای حاکم بر مدیریت کلان کشور که به دنبال کوچک‌سازی دولت است، چقدر اقبال مجلس و دولت را به همراه خواهد داشت جای تأمل دارد، مضافاً اینکه هم‌اینک نیز یک سازمان مرجع ملی دریایی در کشور وجود دارد که از تمام ظرفیت‌های قانونی و کارشناسی خود بهره نبرده است.

سرنوشت مشابهی که می‌تواند در انتظار هر تشکیلات جدیدی نظیر وزارت دریاداری باشد نه بدلیل نقصان ابزار قانونی و حاکمیتی که در نتیجه ضعف مدیریت دریا توسط مدیران پایتخت‌نشین است و عدم تعلق خاطر و ایمان قلبی آنها به دریا!

دریایی به غیر از نیروی دریایی بریتانیا (Royal Navy) که تحت مدیریت Navy Board و تحت نظارت Admiralty Board در وزارت دفاع فعالیت می‌کنند، می‌توان از Marine Accident Investigation Branch (MAIB) و (MCA) Marine Management از زیرمجموعه‌های وزارت حمل و نقل بریتانیا، Oil and Gas Authority نام برد. همانگونه که مشاهده می‌شود علی‌رغم گستردگی و سابقه فعالیت‌های دریایی در بریتانیا، تعداد محدودی نهاد حکومتی با تعاریف مشخص از حدود وظایف و به دور از هر گونه ابهام و عدم شفافیت در مسئولیت‌ها و یا موازی‌کاری به رتق و فتق امور دریایی می‌پردازند.

فارغ از پیشینه تاریخی ایرانیان به خصوص در عصر هخامنشی در عرصه دریا و دریانوردی، متأسفانه توجه به دریا و اهمیت راهبردی آن در برنامه‌ریزی‌های کلان در قرون و سالیان اخیر کمرنگ بوده است. شاهد این مدعا برنامه‌های توسعه کشور و جایگاه دریا در آنها می‌باشد. در نتیجه، با



اندر حکایت تشکیل مؤسسه رده‌بندی ملی

متن مصاحبه مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی
آسیا با سایت خبری مارین تایمز در مورد
تشکیل مؤسسه رده‌بندی ملی

دریانوردان به وسیله انجام بازرسی‌های استاندارد و حذف رقابت در کنترل ایمنی و صدور گواهینامه، ایجاد شد. این مؤسسه حاصل ادغام دو مؤسسه IGS و IBS بود که به ترتیب از سال ۱۳۵۹ و ۱۳۷۲ در ایران فعالیت داشته‌اند و حضور صندوق بازنشستگی سازمان بنادر و دریانوردی نیز به منظور حصول اطمینان از عملکرد مؤسسه جدید و نظارت مستمر و مستقیم این سازمان به عنوان مرجع ملی دریایی کشور بود.

متأسفانه از همان اولین روزهای تأسیس مؤسسه رده‌بندی آسیا که تنها مؤسسه داخلی بود و با مصوبه هیأت عامل سازمان بنادر و دریانوردی شروع به کار کرده بود، تخریب حیثیتی و معنوی آن آغاز شد. از سال ۱۳۸۴ به کرات مطرح می‌شد که چرا باید انحصار در صنعت رده‌بندی وجود داشته باشد! عنوان می‌شد که به دلیل عدم وجود رقیب برای مؤسسه

چند وقتی است که صحبت از ثبت مؤسسه واحد ملی در ایران می‌شود و حتی در قطعنامه بیست و سومین همایش ارگان‌های دریایی نیز آورده شده است. هر چند وجود یک مؤسسه واحد مزایایی در پی خواهد داشت؛ لیکن در کشور عزیزمان بعضاً مباحث فنی حواشی غیرفنی به دنبال دارد که اجرای یک امر بدیهی را از مسیر اصلی و فنی منحرف و به سمت و سویی غیرواقعی سوق می‌دهد. به عنوان نمونه هنگامی که در اوایل دهه ۸۰ صحبت از تشکیل یک مؤسسه ملی جهت عضویت در آیاکس شد، مقرر بود این مؤسسه در فاز اول تبدیل به قدرتمندترین مؤسسه منطقه و در نهایت طی برنامه‌ای بلندمدت به عضویت آیاکس درآید.

بدین ترتیب مؤسسه رده‌بندی آسیا در سال ۱۳۸۴ بر اساس سیاست سازمان بنادر و دریانوردی با هدف ایجاد ایمنی بیشتر شناورها و

عبارت دیگر شرکت بازرسی مستقل شناخته شده است. این استاندارد از الزامات اعلام شده توسط سازمان بین‌المللی دریانوردی و سازمان بنادر و دریانوردی برای مؤسسات رده‌بندی است.

۶- تاکنون برای جذب مشتری اقدام به محاسبه غیر واقعی ظرفیت (GT) بر خلاف مفاد مقررات کنوانسیون بین‌المللی TM ۱۹۶۹ نکرده است که باعث تضییع حقوق دولتی در پرداخت حقوق و عوارض دولت شود و با کاهش تجهیزات ایمنی شناور به علت کاهش ظرفیت و به کارگیری خدمه کمتر و با صلاحیت کمتر باعث به خطر انداختن جان کارکنان شناور و همچنین خود شناور شود. این امر خصوصاً می‌بایست مدنظر شرکت‌های بیمه قرار گیرد.

۷- سیستم مالی مؤسسه کاملاً پاک و شفاف و دارای دفاتر متحد مالی است که توسط حسابرسان رسمی و مورد تأیید سازمان‌های دولتی حسابرسی شده و کلیه حقوق دولتی متعلقه را پرداخت کرده است.

۸- براساس اساسنامه مؤسسه درآمدهای بخش غیرانتفاعی و نحوه هزینه آن کاملاً شفاف در دفاتر مالی شرکت ثبت و مشخص است.

لذا می‌توان به جرأت ادعا کرد مؤسسه آسیا با توجه به سابقه طولانی فعالیت و رعایت واقعی الزامات ملی و بین‌المللی واجد شرایط فعالیت بین‌المللی بوده و به عبارتی تنها مؤسسه ملی واجد صلاحیت در کشور است.

در خاتمه اعلام می‌دارد این مؤسسه آمادگی دارد علی‌رغم ممیزی مستمر مرجع دریایی کشور، از طرف گروهی از کارشناسان متخصص مستقل و بی‌طرف از ارگان‌های دریایی ذی‌ربط در ارتباط با موارد فوق‌الذکر مورد ارزیابی قرار گرفته و نتیجه آن برای تنویر افکار عمومی و آگاهی سازمان‌های ذی‌ربط علی‌الخصوص شرکت‌های بیمه، کلپ‌های پی‌اند، آی (P&I) و مالکان شناورها اعلام شود.

شرکت، آموزش و مطالعات و تحقیقات تخصیص داده شده و همه‌ساله به تأیید مؤسسه حسابرسی مورد تأیید مراجع قانونی ذی‌ربط از جمله سازمان امور مالیاتی کشور می‌رسد. این درآمد و هزینه در دفاتر مالی مؤسسه ثبت و قابل کنترل است.

در مجموع و با عنایت به تمامی موارد اشاره شده اعلام می‌شود که در مؤسسه رده‌بندی آسیا:

۱- ساختار هیأت مدیره و کارکنان مؤسسه و نظام پرداختی به آنها کاملاً شفاف و منطبق با ضوابط قانونی ایران بوده و متشکل است از افراد متخصص، مستقل و دارای تجربه مدیریتی که همگی برای جامعه دریایی شناخته شده هستند.

۲- مؤسسه رده‌بندی آسیا همواره سعی کرده است تا از مسیر حرفه‌ای و منطبق بر اصول تعریف شده برای مؤسسات رده‌بندی، خارج نشده و به خصوص از اصل عدم تعارض منافع در انجام وظائف و مدیریت سازمان به خصوص با مالکین کشتی‌های تحت رده‌بندی خود تبعیت کند.

۳- راهبرد مؤسسه بر توسعه گام‌به‌گام و ظرفیت‌سازی قبل از اقدام بنا شده است و همواره تلاش کرده که از اقدامات نسنجیده و مقطعی به دور باشد.

۴- این مؤسسه با رعایت کلیه قوانین بازرسی براساس استانداردهای بین‌المللی در سال ۲۰۱۳ به عنوان تنها مؤسسه ایرانی و در ردیف دوم مؤسسات غیرآیاکس (بعد از مؤسسه TL ترکیه) در لیست تفاهم‌نامه پاریس (Paris MOU) قرار گرفته است.

۵- تنها مؤسسه رده‌بندی ایرانی است که موفق به اخذ گواهینامه تأیید صلاحیت از نظام تأیید صلاحیت ایران (سازمان ملی استاندارد) در خصوص استقرار سیستم کیفیت شرکت‌های بازرسی (استاندارد ۱۷۰۲۰) شده است. مطابق این تأییدیه صلاحیت شرکت به عنوان یک شرکت بازرسی مستقل نوع الف (Type A) یا به

اینکه مدام در وظایف حاکمیت دخالت و به نوعی باعث تشویش اذهان گردد نه تنها هیچ عایدی برای صنعت دریایی نخواهد داشت، بلکه باعث تضعیف جایگاه مرجع دریایی کشور در مجامع بین‌المللی خواهد شد

برای یک مؤسسه رده‌بندی واجد صلاحیت آورده شده است. از طرفی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع دریایی کشور با انجام ممیزی طبق کد اشاره شده تشخیص می‌دهد چه مؤسسه‌ای صلاحیت فعالیت دارد و آن صلاحیت استمرار یابد یا خیر. لذا زیر سؤال بردن ساختار یک مؤسسه که مورد تأیید مرجع دریایی کشور هم است جای بسی تأمل دارد! اینکه مدام در وظایف حاکمیت دخالت و به نوعی باعث تشویش اذهان گردد نه تنها هیچ عایدی برای صنعت دریایی نخواهد داشت، بلکه باعث تضعیف جایگاه مرجع دریایی کشور در مجامع بین‌المللی خواهد شد.

لازم به ذکر است که اساسنامه مؤسسه رده‌بندی آسیا با نظارت سازمان بنادر و دریانوردی و با الگوبرداری از مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی تنظیم شده که به استناد بند ۲-۶ اساسنامه که به ثبت قانونی نیز رسیده است وظایفی که از طرف سازمان بنادر و دریانوردی به این مؤسسه تفویض گردیده است (بازرسی و صدور گواهینامه‌های قانونی) به صورت غیرانتفاعی اداره می‌شود و درآمد حاصله از این بخش برای اهدافی از جمله امور توسعه فعالیت

رده‌بندی آسیا، انعطافی در اجرای قوانین وجود ندارد؛ در حالی که در رعایت مقررات ایمنی، رقابت معنا ندارد و هدف اصلی از طرح این موضوع در آن زمان تفسیر قوانین توسط برخی از افراد بود. به طور مثال مسئله تقلیل میزان GT واقعی شناوران یکی از مصادیق این ادعا بود. در حالی که در آن مقطع فارغ از جناح‌بندی‌های سیاسی، میزان واقعی GT شناورها بر اساس قوانین و محاسبات مستدل توسط رده‌بندی آسیا محاسبه شده و بنا به درخواست سازمان بنادر توسط یکی از مؤسسات بین‌المللی فعال در ایران محاسبه مجدد و تأیید شده بود؛ لیکن چون این موضوع به مذاق برخی خوش نیامد، رده‌بندی آسیا را در مقابل مالکین قرار داده و انواع تهمت‌ها و شانتاژهای سیاسی علیه مؤسسه رده‌بندی آسیا مطرح شد.

یک دیگر از موارد مطروحه، در چندین سال اخیر بحث الزام به غیرانتفاعی بودن مؤسسات رده‌بندی است. در حالی که در تمامی این سال‌ها هیچ مرجعی نتوانست ثابت کند که اینها از الزامات یک مؤسسه رده‌بندی است. همانطور که بارها عنوان شده، ساختارهای متفاوتی برای مؤسسات رده‌بندی در سطح بین‌المللی وجود دارد و اصرار بر یک ساختار مشخص چیزی جز سلاقی گروهی خاص نیست. به عنوان نمونه مؤسسه BV به عنوان یکی از اعضای آیآکس با نزدیک به ۲۰۰ سال قدمت، سهامش در بورس پاریس ارائه شده است. یا مؤسسه GL (که در حال حاضر با مؤسسه DNV ادغام شده است) سهامدار خصوصی دارد و هیچیک از مراجع بین‌المللی از جمله آیآکس و سازمان بین‌المللی دریانوردی هم ایرادی به آنها نگرفته‌اند؛ بلکه آنچه همیشه در اولویت بوده جلوگیری از تضاد منافع مؤسسات رده‌بندی با صاحبان کشتی، کشتی‌سازی‌ها، تولیدکنندگان و تأمین‌کنندگان قطعات بوده است.

در کد جدید IMO شرایط لازم



نگاهی دیگر به دریا و امور دریایی کشور

چیستی؟ تنگناها؟ اقدامات و تلاش‌ها؟ تجربیات تلخ و شیرین؟ ضرورت‌ها

دربادار محمدحسین ملک‌زادگان



منظرهای مختلفی چون: منابع طبیعی، کشاورزی دریایی، منابع معدنی، امنیت و دفاع، اجتماعی، ... و گردشگری دریایی نیز نگرینست و مورد توجه قرار داد. پیشرفت در عرصه دریا و امور

از ۹۰ درصد از تجارت جهانی از طریق پهنه‌های آبی انجام می‌شود خود به تنهایی بازگوکننده نقش و اهمیت انکارنشده عرصه دریا می‌باشد. علاوه بر حوزه حمل و نقل، به نقش و اهمیت دریا می‌توان از

همه ایجاد و برقراری صلح و امنیت نقش بسزایی داشته و از چنان اهمیتی برخوردارند که کشورهایی که از این موهبت الهی بهره‌مند هستند همواره توجه ویژه‌ای به آن داشته‌اند. اینکه در حال حاضر بیش

پهنه‌های آبی اعم از رودها، دریاچه‌ها و اقیانوس‌ها با کارکردهای متعددی که دارند در ایجاد تمدن‌های بشری، حمل و نقل، تأمین منابع غذایی و دارویی، تأمین منابع انرژی، ... و مهم‌تر از



گاز که در کمتر دریایی در جهان شناخته شده است؛

● قرار گرفتن در یک منطقه استراتژیک؛

● اهمیت منطقه‌ای و جهانی خلیج فارس و تنگه هرمز که محل تلاقی منافع جهانی است؛

● عدم وجود منطقه دیگری به غنای خلیج فارس در افق تأمین نیازهای نفت و گاز جهان؛

● تردد سالانه حدود ۲۰ هزار فروند شناور با ملیت‌های مختلف از تنگه استراتژیک هرمز؛

● ایفای نقش به عنوان پل ترانزیتی بین کشورهای حوزه دریای خزر و خلیج فارس و دریای عمان و اتصال آنها به آب‌های آزاد؛

● وجود جزایر متعدد و حائز اهمیت از جنبه‌های مختلف در خلیج فارس؛

● انجام بیش از ۹۰ درصد از صادرات و واردات کشور از طریق حمل و نقل دریایی؛

● تردد سالانه بیش از ۳۰ هزار فروند شناور با ملیت‌های مختلف از منطقه اقیانوس هند که در مجاورت دریای عمان قرار دارد.

۲- علی‌رغم اینکه بهره‌مندی جمهوری اسلامی ایران از حدود ۳ هزار کیلومتر مرز آبی یک موهبت الهی ارزشمند می‌باشد، متأسفانه هرچند اقداماتی در این سال‌ها صورت گرفته، ولیکن هنوز به دلائل مختلف از منظر توسعه اجتماعی شاهد کاستی‌هایی شدید در شهرهای ساحلی می‌باشیم که توجهی اساسی، نظام‌مند و مستمر را می‌طلبد. موارد زیر از جمله این مشکلات می‌باشند:

● اکثر مردم و ساکنان بومی شهرهای ساحلی در فقر به سر می‌برند؛

● درآمد افراد محلی عمدتاً از راه قاچاق به دست می‌آید؛

● پدیده مهاجرت به شهرهای بزرگ برای فرار از محرومیت برای

در مستند حاضر که به صورتی خلاصه تهیه و تدوین شده است، سعی شده تا ضمن برشمردن ویژگی‌های دریایی کشور، ارائه‌نمایی از وضعیت موجود شامل حوزه‌های مختلف فعالیت دریایی، سازمان‌ها و نهادهای درگیر و ذی‌مدخل در امور دریایی، تنگناها و مشکلات موجود، نگاهی گذرا به چگونگی عمل در امور دریا در دوران دفاع مقدس و همچنین تجربیات حاصل از عملکرد سایر کشورها در مسائل دریایی به بررسی راه‌کاری اصولی و تأثیرگذار در جهت فائق آمدن بر مشکلات و فراهم کردن زمینه‌های لازم و کارآمد به منظور ایجاد هماهنگی، انسجام و یکپارچگی واقعی در کلیه امور دریایی کشور با هدف بهره‌گیری از تمامی فرصت‌ها و امکانات برای توسعه‌ای همه‌جانبه و پایدار و جلوگیری از اتلاف منابع پرداخته و پیشنهاد/پیشنهادهای لازم ارائه شود.

۱- کشور جمهوری اسلامی ایران که حدود یک سوم از مرزهایش را دریاهای تشکیل داده‌اند با داشتن بیش از ۳ هزار کیلومتر مرز آبی در دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان (بدون احتساب سواحل جزایر) به عنوان یک کشور دریایی و با یک موقعیت ممتاز ژئوپلیتیکی در منطقه حضور دارد. نگاه و باور به ایران به عنوان یک کشور دریایی ایجاد می‌کند تا همه کسانی که به نحوی از انحاء در رقم زدن سرنوشت کشور نقش داشته و تأثیرگذار هستند، به اهمیت و ویژگی دریاهای ایران از منظرهای مختلف واقف بوده و اشراف کامل داشته باشند؛ خصوصاً اینکه اهمیت ایران و دریاهای ایران در مقایسه با سایر کشورهایی که مشرف به دریا می‌باشند به دلایل مختلف بسیار بیشتر و ویژه‌تر است. برخی از این ویژگی‌ها به شرح موارد و عوامل زیر می‌باشد:

● وجود منابع سرشار نفت و

گسترده دریایی در حوزه‌ها و عرصه‌های مختلف می‌باشیم، اما باید به این مهم نیز توجه داشته باشیم که بهره‌برداری بهینه از تمامی فرصت‌های بالفعل و بالقوه نهفته در این حوزه‌های آبی پیرامونی مستلزم داشتن یک برنامه راهبردی منسجم و هماهنگی کلیه امور مربوط به دریا در عالی‌ترین سطح اجرایی کشور می‌باشد. به عبارتی دیگر برای ایجاد یک قدرت دریایی معقول و متناسب که بتواند منافع همه‌جانبه جمهوری اسلامی ایران را در دریا در شمال و جنوب کشور و همچنین در آب‌های بین‌المللی برقرار، حراست و حفظ کند، هماهنگ‌سازی امور دریایی کشور در راستای یک راهبرد ملی همه‌جانبه یک ضرورت اساسی است.

دریایی بیش از ۵ سده است که ظرفیت و توانمندی‌های زیادی را در سطح ملی و جهانی برای کشورهای پیشرو و آنهایی که اهمیت بی‌بدیل این حوزه را به درستی تشخیص داده و به دریا به عنوان محور توسعه و اقتدار نگاه کرده‌اند، به ارمغان آورده است. در طول تاریخ دریا همواره منشأ کسب درآمد، تبادلات و تعاملات فرهنگی، تهاجمات نظامی، ... و از همه مهم‌تر ایجاد قدرت برای کشورهای ساحلی بوده است.

در ایران نیز که در زمره کشورهای بهره‌مند از این موهبت الهی بوده و به واسطه همجواری با دو پهنه گسترده آبی در شمال و جنوب کشور، هرچند شاهد فعالیت‌های



آن دسته از اهالی که از بنیه مالی بهتری برخوردارند قابل مشاهده است؛

● به طور کلی در شهرهای ساحلی جنوب کشور و عمدتاً به دلیل شرایط نامساعد آب و هوایی، شرایط سخت زندگی، نبود امکانات لازم، و نبود عوامل انگیزشی لازم شاهد یک واگرایی در نیروهای فعال (حتی افراد بومی) می‌باشیم.

۳- در حال حاضر در کشور فعالیت‌های متعدد در حوزه دریا و یا امور مربوط به دریا انجام می‌شود که عمدتاً با واگرایی‌های زیاد و غیرهماهنگ صورت می‌گیرند. این حوزه‌ها و فعالیت‌های اصلی را می‌توان به شرح زیر نام برد و به طور اختصار مورد اشاره قرار داد:

● حوزه صنایع دریایی: این حوزه مشتمل بر طراحی، ساخت و تعمیر انواع شناورها است. کشتی‌سازی (و همچنین تعمیرات کشتی) در کشورهایی که به آب‌های آزاد دسترسی دارند به عنوان یک صنعت مولد و اشتغال‌زا از محورهای اصلی توسعه اقتصادی به شمار می‌رود و از این منظر همواره مورد حمایت همه‌جانبه دولت‌ها است. اهمیت صنایع دریایی از آن جهت دو چنان می‌شود که با صنایع متعددی (بیش از ۱۰۰ صنعت) به طور مستقیم و غیرمستقیم ارتباط داشته و به آنها وابسته می‌باشد.

● حوزه حمل و نقل دریایی: از منظر تجارت جهانی و از آنجا که حمل و نقل دریایی ارزان‌ترین و مناسب‌ترین گزینه برای حمل و نقل شناخته شده است، دریا در ارتباط اقتصادی بین کشورها سهم عمده و بسیار مهمی را به خود اختصاص می‌دهد. امروزه شاهد این امر می‌باشیم که بیش از ۹۰ درصد تجارت جهانی از طریق دریا انجام می‌شود و این روش به عنوان یک گزینه مطمئن و مطلوب برای حمل و انتقال نفت و گاز، مواد غذایی و

● حوزه بنادر: انجام فعالیت‌های متنوع دریایی و موضوعات مرتبط با دریا بدون وجود بنادر و خدماتی که معمولاً بنادر ارائه می‌دهند امکان‌پذیر نیست و ضرورت وجود بنادر به عنوان نقطه اتصال دریا به خشکی (ساحل) با تجهیزات و امکانات مربوطه یک واقعیت انکارناپذیر است. ارائه خدمات به شناورها، کالاهای، و مسافران دریایی هر یک با تنوع‌های مربوط به خود از اصلی‌ترین فعالیت‌های بندری می‌باشند که هر یک در جای خود ضمن اینکه از اهمیت بسزایی برخوردارند، نیازمند توجه ویژه نیز هستند.

● حوزه صنعت شیلات و صیادی: در این حوزه شرکت سهامی شیلات که در ساختار وزارت جهاد کشاورزی قرار دارد، مسئولیت کامل کلیه امور مربوط به صید آبزیان و ارائه آن در سطح ملی و بین‌المللی را عهده‌دار است. شیلات به منظور ایفای

● حوزه فراساحل: در جمهوری اسلامی ایران وجود منابع عظیم نفت و گاز در بستر دریا، فعالیت در زمینه صنایع فراساحل و ساخت سازه‌های فراساحلی را یک ضرورت کرده و در سال‌های اخیر فعالیت‌های بسیار گسترده‌ای در این حوزه انجام شده است. آنچه که اهمیت توجه به این حوزه را دو چندان می‌کند وجود ذخایر و میادین عظیم نفت و گاز مشترک در دریای خزر و خلیج فارس می‌باشد، ضمن اینکه برابر آمار حدود ۶۰ درصد از ذخایر نفت و گاز دنیا در منطقه خاورمیانه واقع شده است و در منطقه نیز ایران از جمله کشورهای دارنده بیشترین ذخایر نفت و گاز می‌باشد. در بخش فراساحل توجه به انرژی‌های نو دریایی (مانند انرژی‌های قابل استحصال از نیروی جزر و مد، امواج، و باد) نیز از مواردی است که می‌بایستی در برنامه‌ها مد نظر قرار گیرد.

کالاهای به شمار می‌آید. به طور کلی در سطح جهانی، حمل و نقل دریایی با ویژگی‌هایی که داراست یکی از عوامل مؤثر توسعه و شکوفایی اقتصادی محسوب می‌شود.

● حوزه دفاعی و نظامی: دریاها ضمن اینکه از جهت ایجاد صلح و امنیت نقش بسیار مهمی دارند، همواره نیز از گذشته‌های دور میدان نبرد و درگیری‌های مختلف بوده‌اند و لذا حضور قدرتمند نظامی و بهره‌مندی از تجهیزات و امکانات مناسب از ضروریات برای کشور می‌باشد. در این حوزه دو نیروی دریایی ارتش و سپاه و همچنین صنایع دریایی نظامی در دریا و سواحل آبی کشور حضور دارند. مواردی چون پاسخگویی به تهدیدات سلطه‌طلبانه دشمن، افزایش پدیده دزدان دریایی، لزوم حفاظت از تأسیسات نفت و گاز در دریا، و حفاظت از جزایر اهمیت اساسی این حوزه را نشان می‌دهد.



وظایف خود امکانات و تجهیزات وسیع و گستره‌ای را باید در اختیار داشته باشد که از جمله می‌توان به ناوگان گسترده صیادی، بنادر مجهز صیادی، ... و تجهیزات صید اشاره کرد. وجود ذخایر قابل توجه آبزیان در دریاهای شمال و جنوب کشور، ضرورت بهره‌برداری از ذخایر آبزیان در آب‌های بین‌المللی و همچنین لزوم توسعه صنعت صید از یک طرف به منظور تأمین نیازمندی‌های تغذیه‌ای کشور در حوزه گوشت صید و همزمان تلاش ملی برای افزایش و رساندن میزان مصرف سرانه آبزیان در کشور (مصرف سرانه ۹ کیلوگرم) به میانگین مصرف سرانه جهانی (مصرف سرانه ۱۸ کیلوگرم) با هدف بهبود فرهنگ تغذیه‌ای کشور از طرف دیگر حکایت از اهمیت ویژه این حوزه داشته که توجه ویژه‌ای را در سطح ملی می‌طلبد. قابل ذکر است که در این حوزه علاوه بر شیلات، صیادان بخش خصوصی و

بومی نیز فعال می‌باشند.

● حوزه حفاظت از محیط زیست دریایی: امروزه محیط زیست یکی از عناصر مهم حیات و بقای کره زمین و به ویژه پهنه‌های آبی می‌باشد که در دهه‌های اخیر نگرانی‌های زیادی را برانگیخته و مباحث و معاهدات متعددی را سبب شده است. تردد حدود ۲۰ هزار شناور (نفتکش و غیره) در منطقه خلیج فارس و بیش از ۳۰ هزار شناور در منطقه اقیانوس هند - در مجاورت دریای عمان - و همچنین وجود مراکز صنعتی مختلف آلاینده در سواحل، شهرهای ساحلی و محیط فراساحل، در مجموع پتانسیل آلاینده‌گی قابل توجه‌ای را در این دریاهای همراه دارد که علاوه بر آثار زیان‌باری که بر محیط زیست و سواحل برجای خواهد گذاشت، تهدیدی است جدی برای ذخایر آبزیان این دریاهای. داشتن برنامه‌های راهبردی در سطح ملی همراه با یک عزم و

اراده ملی در این حوزه الزاماتی است که می‌تواند رافع موارد تهدید وضعیت زیست‌محیطی دریاهای و ایجاد شرایط مناسب برای تحقق برنامه‌های توسعه‌ای کشور در دریا باشد. بدیهی است در این خصوص اهمیت همکاری‌های بین‌المللی، وضع و اعمال قوانین بین‌المللی سخت‌گیرانه و ایفای تعهدات براساس کنوانسیون‌ها و معاهدات وضع شده در ارتباط با حفاظت محیط زیست را نباید از نظر دور داشت.

● حوزه آموزش و پرورش: وقتی صحبت از نقش و اهمیت دریا و امور مربوط به دریا به میان می‌آید باید توجه داشته باشیم بهره‌مندی از نیروی انسانی متخصص و کارآمد خاص این حوزه به عنوان موتور پیش‌برنده تمام امور و برنامه‌ها یک ضرورت حیاتی است. هرچند در طول سالیان گذشته اقدامات خوبی در این حوزه انجام شده، ولیکن به نظر می‌رسد به علت وجود ساختارهای آموزشی گوناگون و همچنین نیازمندی‌های گسترده و به ویژه نیازهای توسعه‌ای همه‌جانبه که در این حوزه مطرح است، برنامه‌ریزی و حرکت در چارچوب یک راهبرد ملی همراه با انسجام و هماهنگی کامل یک ضرورت ملی است که توجهی در سطح ملی را نیز می‌طلبد.

● حوزه حقوق بین‌المللی دریاهای: حقوق دریاهای، به صورت مستقیم و غیرمستقیم مسائل اقتصادی، سیاسی، جغرافیای طبیعی، امور دفاعی و نظامی و سایر مؤلفه‌های قدرت ملی در عرصه دریاهای را تحت تأثیر قرار می‌دهد و لذا توجه به مسائل حقوقی پهنه‌های آبی و به تبع آن ایجاد ساختار و سازوکارهای لازم، مناسب و کارآمد در کشور از اهمیت خاصی برخوردار است. در این حوزه و در راستای حفظ منافع ملی، خصوصاً با ویژگی‌های

دریاهای کشور ضرورت و اهمیت همکاری‌های بین‌المللی در چارچوب کنوانسیون‌ها و معاهدات وضع شده به صورت بارزی وجود داشته که در سطح ملی باید به آن توجه جدی بشود.

● حوزه فعالیت‌های فرهنگی و اجتماعی: از منظر اجتماعی، در سطح جهانی شهرهای ساحلی که نمونه‌ای از جوامع مبتنی بر دریا هستند با افزایش اهمیت جهانی شدن، توسعه و رشدی فزاینده از شهرهای سرزمینی داشته‌اند. در سال‌های اخیر شهرهای ساحلی نمونه‌هایی از شهرهای چندفرهنگی شناخته شده‌اند که محل سکونت مردمانی از ملیت‌ها و نژادهای مختلف‌اند. این شهرها با برخورداری از یک هویت فراملی، نبض اقتصادی جهانی را در اختیار داشته و جغرافیای فرهنگی و اجتماعی را با تغییراتی در خور توجه و تأمل روبرو ساخته‌اند. از این منظر نیز در جمهوری اسلامی ایران و به دلیل وجود همسایگان متعدد علی‌رغم وجود تضادهای فرهنگی، ایدئولوژیکی و اجتماعی که بر منطقه خاورمیانه و خلیج فارس حاکم است، دریا دارای نقش و کارکردهای قابل توجهی است که می‌تواند در بهبود و توسعه منابع مشترک فرهنگی و اجتماعی تأثیر زیادی داشته باشد. رفت‌وآمدهای دو یا چندجانبه از طریق دریا مبنای خوبی برای تعاملات اجتماعی و فرهنگی میان کشور ایران و سایر کشورهای همسایه و دوست است و در این حوزه نیز ایجاد ساختار و سازوکارهای لازم، مناسب و کارآمد در کشور، از موضوعات با اهمیت و در خور توجهی جدی و در سطح ملی می‌باشد.

● حوزه فعالیت‌های دریایی بخش خصوصی: اهمیت حضور بخش خصوصی کشور در بسیاری از حوزه‌ها و امور مربوط به دریا به حدی است که می‌توان از آن به

عنوان یک حوزه مستقل و در خور توجهی خاص در سطح ملی نام برد. برای تقویت و حمایت‌های همه‌جانبه از این بخش با هدف ایجاد هم‌افزایی در توان و ظرفیت دریایی کشور، توجهی جدی همراه با سازوکارهای لازم و مناسب با راهبردی ملی برای هدایت و هماهنگ‌سازی هدفمند این بخش یک ضرورت ملی است.

۴- در حال حاضر مجموعه فعالیت‌هایی که در دریا و امور مربوط به دریا انجام می‌شود عمدتاً در ساختار وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و نهادهای مشروحه زیر سازماندهی شده است. نکته حائز اهمیت اینکه کلیه فعالیت‌های دریایی در مراکز یاد شده در زیر عملاً متفرق بوده و نهاد مسئولی که وظیفه سیاست‌گذاری و هماهنگ‌سازی کلان همه امور دریا را در چارچوب راهبردهای تعیین شده ملی عهده‌دار باشد وجود ندارد و لذا کلیه اقدامات و از جمله طرح‌های میان‌برد و دوربرد، صرفاً با توجه به انگیزه‌های سازمانی هر یک از وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و

نهادهای مزبور طراحی، برنامه‌ریزی، بودجه‌بندی شده و به اجراء در می‌آیند:

● کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران/ در وزارت صنعت، معدن و تجارت

● سازمان بنادر و دریانوردی/ در وزارت راه و شهرسازی

● شرکت ملی نفتکش/ در وزارت نفت

● نیروهای دریایی ارتش و سپاه/ در وزارت دفاع - ستاد کل ن.م - ارتش و سپاه

● صنایع دریایی نظامی/ در وزارت دفاع

● صنایع ساخت و تعمیرات کشتی/ در وزارت صنعت و تجارت

● شیلات/ در وزارت جهاد کشاورزی

● آموزش‌های عالی دریایی/ در وزارت علوم و آموزش عالی

● آموزش‌های متوسطه دریایی/ در وزارت آموزش و پرورش

● حفاظت محیط زیست دریایی/ در سازمان حفاظت محیط زیست

● گردشگری دریایی/ در سازمان میراث فرهنگی و گردشگری

● نهادهای مرتبط با حقوق دریاهای/ در نهادها و وزارتخانه‌های مختلف

● حوزه فعالیت‌های فرهنگی و اجتماعی/ در نهادها و وزارتخانه‌های مختلف

● فعالیت‌های فنی و خدماتی دریایی/ بخش خصوصی کشور

۵- در حوزه امور دریا، علی‌رغم اینکه هر یک از سازمان‌ها و نهادهای ذی‌مدخل تلاش می‌کنند تا امور مربوط به خود را انجام دهند، ولیکن همواره مشکلات و تنگناهای مشهودی وجود دارند که در ادامه و به شرح زیر به موارد اصلی و مهم آن اشاره خواهد شد. لازم به توضیح است که در حوزه دفاعی و نظامی که کلیه فعالیت‌ها در چارچوب یک ساختار نظام‌مند هدایت و نظارت شده و بر مبنای سیاست‌گذاری‌های واحد و راهبردی مشخص به اجراء در می‌آید با مشکلات و تنگناهای کمتری مواجه هستیم:

● تنوع دستگاه‌های لشگری و کشوری ذی‌مدخل در حوزه‌های مختلف مربوط به امور دریا.

● نبود یک راهبرد ملی قابل اجراء در حوزه امور دریایی کشور که از انسجام لازم برخوردار باشد، مسئولیت هر حوزه را به صورت کامل و شفاف معین کرده باشد، موردی از اهداف ملی در آن مغفول نمانده باشد، ... و از توازی و تکرار نیز اجتناب شده باشد.

● برنامه‌ریزی و اجرای جزیره‌ای و بخشی سازمان‌ها و نهادهای ذی‌مدخل در امور دریا.

● نپرداختن به تمامی موارد مرتبط با منافع ملی کشور که به دلایل مختلف و از جمله توازی سازمان‌ها مغفول مانده‌اند مانند:

■ عدم استفاده بهینه از منابع دریا اعم از آب‌های داخلی و یا آب‌های آزاد؛

■ سهم ناچیز کشور از تجارت و حمل و نقل دریایی جهان ناشی از نبود راهبرد جامع دریایی؛

■ مثال ۳؛

■ مثال ۴.

● عدم وجود توسعه متوازن در برنامه‌های صنعتی دریایی و توسعه دریایی اجراء شده (عمدتاً به دلیل جزیره‌ای و بخشی عمل کردن)، رشد مورد انتظار نسبت به سرمایه‌گذاری‌های انجام شده هنگامت گذشته را محقق نکرده است و عقب‌افتادگی جدی و قابل انتقادی را نسبت به اقران ما حاصل کرده است. کره، امارات و سایر کشورهای جنوبی خلیج فارس از جمله مواردی هستند که با سرمایه‌گذاری‌های مشابه به منافع اقتصادی سرشاری دست یافته‌اند.

● نبود منابع استراتژیک انسانی مجرب، آموزش دیده و علاقمند به فعالیت در شرایط سخت زندگی محیط دریا و مناطق دریایی متناسب با نیازهای عرصه دریایی کشور در شهرها و بنادر جنوب کشور به ویژه



از نوع بومی که باعث توسعه یافتگی مناطق محروم می‌شود.

● نبود سازوکار و امکانات جوابگو برای اطلاع‌رسانی به موقع، پیشگیری و مقابله با تهدیدات زیانبار زیست‌محیطی دریایی که با ویژگی سیال بودن آنها، ابعاد و عمق صدمات و زیان‌های ناشی از آنها به مراتب گسترده‌تر از انواع مشابه در خشکی می‌باشد. ذیلاً موارد و نمونه‌هایی از عوامل تهدیدزای محیط زیست دریا مورد اشاره قرار گرفته‌اند:

● آلودگی‌های ناشی از منابع آلاینده مستقر در سواحل و بنادر؛
● آلودگی‌های ناشی از حفاری‌های دریایی؛
● آلودگی‌های ناشی از تأسیسات و سازه‌های فراساحلی؛
● آلودگی‌های ناشی از تخلیه مواد زائد شناورها؛

● آلودگی‌های ناشی از ایجاد نیروگاه‌های مختلف در مجاورت دریا؛

● آلودگی‌های ناشی از حوادث و سوانح دریایی.

● عدم بهره‌مندی کشور از ظرفیت‌ها و منابع مختلف موجود در دریا و فلات قاره و حتی نداشتن کوچک‌ترین بهره‌مندی از منابع سرشار در دریاهای آزاد. برای مثال مشاهده می‌شود که کشتی‌های صیادی از آمریکای جنوبی در آب‌های دریای عمان به صید مقرون به صرفه اقتصادی مبادرت می‌ورزند؛ در حالی که متأسفانه خود ما در آب‌های ساحلی خودمان هم از حداکثر ظرفیت بهره‌ای نبرده‌ایم.

● معمولاً در بررسی‌ها، پژوهش‌ها، ... و همایش‌های دریایی و امور مرتبط با دریا موارد زیر از جمله اشکالات و تنگناهایی است که مورد اشاره سخنرانان، همایش‌ها و مقالات می‌باشند:

● عدم شناخت کافی از نقش و جایگاه واقعی دریا در راهبرد ملی

حقوق دریاها، به صورت مستقیم و غیرمستقیم مسائل اقتصادی، سیاسی، جغرافیای طبیعی، امور دفاعی و نظامی و سایر مؤلفه‌های قدرت ملی در عرصه دریاها را تحت تأثیر قرار می‌دهد و لذا توجه به مسائل حقوقی پهنه‌های آبی و به تبع آن ایجاد ساختار و سازوکارهای لازم، مناسب و کارآمد در کشور از اهمیت خاصی برخوردار است

کشور؛

● ناکافی بودن درک واقعی از ظرفیت‌ها و توانایی‌های ملی و محیطی کشور در مناطق دریایی خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر به منظور شناسایی فرصت‌های اقتصادی، سیاسی و دفاعی؛

● ناکافی بودن شناخت و حساسیت‌های لازم در مسئولین و دست‌اندرکاران بخش‌های اقتصادی، سیاسی و دفاعی کشور در راستای درک و تلقی جدی و واقعی از اهمیت نقش دریا در راهبرد ملی.

● علاوه بر اشکالات و تنگناهایی که در بالا به آن اشاره رفت، خالی از لطف نیست که به گوشه‌ای از مشکلات حوزه دریا از زبان سخنرانان همایش‌های اخیر صنایع دریایی نیز اشاره داشته باشیم. توضیح اینکه آنچه مهم است این است که تقریباً در تمامی همایش‌های دریایی برگزار شده، عمده سخنرانان (فعالین) حوزه دریا، مسئولین و نمایندگان محترم مجلس) به وجود مشکلات و تنگناهای حل نشده و پابرجا در

حوزه دریا اشاره جدی کرده و علت را نیز در تفرق نهادهای مسئول و درگیر در حوزه دریا و نبود یک مجموعه جمع‌کننده، سیاست‌گذار و هماهنگ‌کننده در چارچوب راهبردهای ملی در عالی‌ترین سطح اجرایی کشور و نبود یک سند راهبردی برای دریا و امور دریا می‌دانند. موارد زیر نمونه‌هایی از این دست می‌باشند:

● علی‌رغم فعالیت‌های گسترده دریایی در کشور و با وجود برخی مشکلات عمده و قدیمی در این حوزه، کشورمان هنوز از وجود یک مجموعه مستقل (مانند وزارت دریاداری) در حوزه دریا محروم است و این مسئله‌ای است که مدتهاست به عنوان یک مشکل در جامعه دریایی مطرح می‌باشد؛

● در حال حاضر ارگان‌های متعددی در بخش دریا کار می‌کنند، اما هر کدام در فکر کار خود و منافع خود و بدون توجه به منافع ملی می‌باشند. باید همه سازمان‌های دریایی در یک مجموعه جمع شوند تا با هماهنگی بیشتر، از بخش دریا به نحو مطلوب‌تری استفاده شود؛

● علی‌رغم اینکه حدود یک سوم مرزهای ایران دریایی است، هنوز دریا و دریانوردی برای مردم (و حتی بعضاً برای مسئولین کشوری) کمتر شناخته شده است و ما نیز از ظرفیت عظیمی که دریا دارد به طور شایسته استفاده نکرده‌ایم؛

● فارغ از ایجاد شدن یا نشدن یک وزارتخانه مستقل برای امور دریایی، توجه جدی به حوزه دریا مهم است و شاید مشکلات حل نشده در حوزه دریا علی‌رغم ایجاد سازوکارهای مسکن‌وار نیز خود دلیلی بر لزوم ایجاد یک مرکزیت (مانند وزارت دریاداری) مسئول برای این حوزه دانست که می‌تواند حلقه‌های ناپیوسته زنجیره نهادهای دریایی را به هم متصل کند؛

● ایجاد صندوق توسعه

صنایع دریایی نقطه امید فعالان این صنعت بود ولیکن به دلایل گوناگون کارآمدی این صندوق و انتظارات از آن محقق نشد؛

● تجربه‌های نه‌چندان خوشایند حاصل از شورایی صنایع دریایی تشکیل شده، این ذهنیت را در فعالان این حوزه ایجاد کرده که از همان ابتدا می‌بایست تشکیل وزارتخانه‌ای مختص حوزه دریا (وزارت دریاداری) هدف‌گذاری می‌شد، چون شورایی صنایع دریایی نشان داد که جامعیت لازم را برای پیشبرد اهداف حوزه دریا و صنعت دریا دربر ندارد و در حقیقت به چیزی فراتر از این نیاز می‌باشد تا بتواند مشکلات جدی و روز-افزون این حوزه را به طور واقعی حل و فصل کند.

● نبود یک راهبرد ملی همه‌جانبه در بحث دریا و تفرق و ناهماهنگی‌ها در فعالیت‌ها و امور مرتبط با دریا و تدوین طرح‌های دوربرد همراه با نداشتن یک نگاه توسعه‌ای دریامحور در کنار سایر برنامه‌های توسعه‌ای کشور، سبب شده به بسیاری از سئوالات و الزامات برای اتخاذ تصمیمات درست برای امور دریایی در سطح ملی پاسخی بررسی شده و هم‌راستا با منافع ملی نداشته باشیم و در نتیجه منابع زیادی از سرمایه‌های ملی را به درستی و به‌جا هزینه و مصرف نکنیم. سئوالات زیر نمونه‌هایی از این دست می‌باشند:

● آیا ما به ناوگان تجاری در حدی که ظرفیت واردات و صادرات ما را اشباع کند نیازمندیم؟ چرا؟
● آیا ناوگان فوق‌الذکر قابل تعمیر و نگهداری در مراکز تعمیراتی موجود کشور و آنچه در طرح‌ها پیش‌بینی شده است، می‌باشد یا خیر؟

● استقلال در تجارت دریایی ضمن اینکه گران‌تر از گزینه استفاده از منابع بین‌المللی است چه برتری‌هایی را به ما می‌دهد؟



دریاها دارای ارزش‌های چندگانه و گاه پایان‌ناپذیری هستند که عقلانیت انسان‌ها همراه با درک و شناخت از ویژگی‌هایشان و نگاه درست، عمیق و یکسان به آن، می‌تواند آنها را به ابزار قدرت در جهت توسعه به کار گیرد

۱۹۷۳ در جنوب شرقی جزیره کره شروع و در سال ۱۹۸۱ تکمیل و راه‌اندازی شد. مقایسه اینکه امروز این دو مجتمع صنعتی در چه وضعیت و جایگاه و با چه ظرفیت و قابلیت‌هایی قرار دارند به خوبی روشن می‌سازد که آیا اهداف کشور از ایجاد "شرکت مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران" واقعاً محقق شده است یا خیر؟

● بررسی نمونه‌هایی مشابه در کشورهای ترکیه و چین نیز همان نتیجه به دست آمده از تجربه کره جنوبی را حاصل خواهد کرد که در بررسی‌های عمیق‌تر این نتیجه به دست خواهد آمد که از عمده دلایل اصلی موفقیت این نمونه‌ها تدوین و اجرای درست راهبردها و سیاست‌های درست همراه با هماهنگی و انسجام در کلیه بخش‌های امور مربوط در دریا بوده است.

۸- با توجه به مجموعه اشارات خلاصه و گذرایی که در فرازهای بالا به اهمیت حوزه دریا، حوزه‌های فعال در دریا، وزارتخانه‌ها، سازمان‌ها و نهادهای مسئول و اثرگذار در حوزه دریا، مشکلات و تنگناها، ... و تلاش‌ها و اقدامات بعضاً مسکن‌وار انجام شده در طول زمان گردیده است، می‌توان چنین جمع‌بندی و نتیجه‌گیری کرد که:

● دریاها دارای ارزش‌های چندگانه و گاه پایان‌ناپذیری هستند که عقلانیت انسان‌ها همراه با درک و شناخت از ویژگی‌هایشان و نگاه درست، عمیق و یکسان به آن، می‌تواند آنها را به ابزار قدرت در جهت توسعه به کار گیرد. دریاها دربردارنده مواهب خدادادی (منابع نفت و گاز، منابع غنی آبزیان دریایی، دارای مزیت‌های حمل و نقل آبی، عرصه‌ای برای اشتغال‌زایی، ... و در نهایت تولید قدرت برای کشور) می‌باشند.

به منظور ایجاد هماهنگی، نظارت و هدایت‌گری برای تحقق راهبردها و اهداف امور دریایی کشور، اشاره به نمونه‌هایی تلخ و شیرین در این حوزه می‌تواند مفید فایده واقع شود. این نمونه‌ها عبارتند از:

● در طول دفاع مقدس و به لحاظ شرایط وقت جامعه و حساسیت‌های ابراز شده از سوی مسئولین، هماهنگی‌های نسبتاً خوب و کارآمدی فی‌مابین ارگان‌های ذی‌مدخل در حوزه دریا را شاهد بودیم که متأسفانه در دوران بعد از دفاع ادامه پیدا نکرد و مسیر طی شده عمدتاً در چارچوب سیاست‌ها و راهبردهای بخشی ادامه پیدا کرد. ● در بحث ایجاد و توسعه متوازن و پایدار در بخش صنعت دریایی، مشاهده می‌کنیم که همزمان با پایه‌گذاری و ایجاد "شرکت مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (کشتی‌سازی خلیج فارس وقت)" در سال ۱۳۵۲ در ۳۶ کیلومتری غرب بندرعباس به منظور جذب بخش بزرگی از بازار ساخت و تعمیرات شناورهای منطقه، در کشور کره جنوبی نیز پروژه احداث مجتمع صنعتی مشابهی با نام امروزی Daewo Shipbuilding and Offshore Company در سال

امور دریایی) در کشور ساختارهای مختلفی ایجاد شده است که ذیلاً به موارد مهم و عمده اشاره خواهد شد. آنچه که اهمیت دارد این است که نوعاً اقدامات انجام شده و تلاش‌های صورت پذیرفته کارآمدی واقعی و مورد انتظار را سبب نشده است و مشکلات اصلی و بنیادین کماکان به قوت خود باقی هستند:

● تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی پس از یک دهه تلاش دست‌اندرکاران این حوزه و انجمن مهندسی دریایی کشور در سال ۱۳۸۷ در مجلس و ابلاغ به دولت؛

● تشکیل صندوق حمایت از صنایع دریایی؛

● تشکیل شورای عالی صنایع دریایی؛

● تأسیس دفتر مرکزی ارتباط با صنعت در وزارت فرهنگ و آموزش عالی در سال ۱۳۶۲؛

● تشکیل شورای هماهنگی دفاتر ارتباط دانشگاه با صنعت در سال ۱۳۶۵؛

● تشکیل شورای عالی ارتباط دانشگاه با صنعت در وزارت صنایع سنگین سابق؛

● شکل‌دهی و ایجاد کانون‌های هماهنگی دانش و صنعت توسط معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری به عنوان تشکل و زیرساختی فرادستگاهی و فراسازمانی برای تعامل مستمر و نزدیک بین ذی‌نفعان مختلف هر حوزه؛

● ایجاد و تشکیل کانون هماهنگی دانش و صنعت مربوط به صنایع دریایی زیر نظر معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری در سال ۱۳۹۱.

۷- در حوزه مسائل دریایی کشور و به منظور شناخت بهتر مسائل و مشکلات و پی بردن به ضرورت و اهمیت وجود یک نهاد سیاست‌گذار در بالاترین سطح مدیریتی کشور

آیا ما در نظر داریم علی‌رغم اینکه در ساخت یک کشتی یا ناو جنگی بیش از صد صنعت جانبی نیز مشارکت دارند، به طور کامل خودکفا شویم؟ مرز خودکفایی ما در این زمینه کجاست؟ آیا فقط متمایل به ساخت قسمت‌هایی از کشتی و یا ناو هستیم؟ و یا فقط می‌خواهیم قادر به تعمیر و نگهداری کامل باشیم؟

● ظرفیت بندار و مراکز تعمیراتی (زیرآبی و روآبی) دریایی ما در چه حدی باید باشد و در کدام بندار و با چه شکل و ترتیبی؟

● شکل و ترکیب نیروهای مسلح دریایی ما در دریاها (دریای عمان، خلیج فارس و دریای خزر) چگونه باید باشد؟ مختصات محدوده منطقه عمل آنها از نظر "منطقه تسلط و برتری کامل"، "منطقه نفوذ" و "منطقه مورد توجه" چگونه خواهد بود؟

● مناطق بارگیری و صادرات نفت، گاز و محصولات پتروشیمی از نقطه نظر استراتژیکی و امنیت واردات و صادرات در یک جنگ محدود منطقه‌ای در چه مناطقی باید توسعه یابند؟

● توسعه و گسترش فعالیت‌های صیادی و شیلاتی کشور (صید، انجماد، بسته‌بندی، کنسروسازی، حمل محصولات منجمد، ... و پرورش و تکثیر آبزیان) در چه محدوده‌هایی از دریاها خواهد بود؟

۶- در طول سه دهه گذشته و در مقاطع مختلف زمانی و به منظور ایجاد سازوکارهایی برای پاسخگویی به بخشی از مشکلات و تنگناهای موجود در حوزه‌های مختلف امور دریایی کشور، اقدامات و تلاش‌هایی صورت گرفته است. در این خصوص همچنین در حوزه‌های صنعت و آموزش عالی نیز به منظور ایجاد ارتباط نزدیک‌تر بین طرفین عرضه و تقاضای علم و فناوری (در حوزه‌های مختلف و از جمله حوزه



● دریاها هرچند به لحاظ مزیت‌هایی که دارند زمینه‌ساز و منشأ تهدیدات مختلفی برای کشورهای ساحلی می‌باشند، ولیکن همزمان با فرصت‌های بی‌بدیلی که در اختیار قرار می‌دهند، منشأ توسعه نیز هستند و به همین علت توجه درست به دریا برای کشورهای دریایی یک ضرورت اساسی می‌باشد.

● در جمهوری اسلامی ایران که به لحاظ موقعیت جغرافیایی خود یک کشور دریایی به شمار می‌رود، دریاهايش (اعم از منطقه خلیج فارس، تنگه هرمز، دریای خزر و دریای عمان) با توجه به ویژگی‌های ممتازی که دارند، فرصت‌های بیشماری را در همه حوزه‌ها برای کشور به وجود آورده‌اند و از این جهت می‌طلبند که در سطح ملی و در کنار سایر برنامه‌های توسعه‌ای نگاه ویژه‌ای نیز به توسعه "دریامحور" داشت.

● فعال بودن، مسئول بودن و درگیر بودن بیش از ۲۰ وزارتخانه، سازمان و نهاد در سطح کشور در حوزه امور مربوط به دریا، ضرورت هماهنگی و همسویی تمامی این مجموعه‌ها حول محور یک برنامه راهبردی و سیاست‌های کلان ملی که در بالاترین سطوح مدیریتی کشور شکل گرفته باشد را می‌طلبند؛ در غیر اینصورت شاهد حرکت در راستای راهبردها، سیاست‌ها و برنامه‌های بخشی و سازمانی بوده که نتیجه آن بروز نارسایی‌ها، تنگناها و مهم‌تر از همه توسعه‌های نامتوازن بخشی بودن که در نهایت نیز منجر به عدم بهره‌برداری از تمامی فرصت‌های نهفته در حوزه دریا و عدم مصرف بهینه منابع ملی در حوزه دریا خواهد شد.

● ایجاد و شکل‌گیری یک نهاد سیاست‌گذار و هدایت‌گر ملی با سازوکاری مناسب، به عنوان حلقه مفقوده در زنجیره تمامی

مجموعه‌های دریایی ذکر شده در بالا به منظور تحقق واقعی تمامی آنچه را که برای عرصه دریا هدف‌گذاری کرده و انتظار داریم، یک گزینه ضروری است که مدتهاست موضوع مورد بحث در اکثر همایش‌های فعالان حوزه دریایی و بعضاً مسئولین کشور می‌باشد و متأسفانه مغفول نیز مانده است.

● آنچه که مهم است و باید مورد توجه باشد ویژگی‌های این نهاد سیاست‌گذار و هدایت‌گر ملی می‌باشد. موارد زیر از جمله این ویژگی‌ها می‌باشند:

■ تحت هیچ شرایطی ماهیت‌اش اجرایی نباشد؛

■ ماهیت این نهاد ستادی و نقش هماهنگ‌کنندگی، نظارت کلان و تسهیل‌کنندگی را داشته باشد؛

■ این نهاد برای اثرگذاری واقعی و ایجاد حساسیت‌های لازم نسبت به موضوع، ... و شناساندن ضرورت‌ها و الزامات عرصه دریا، در هیئت دولت حضور داشته و بلاواسطه نیز به ریاست محترم جمهور پاسخگو باشد.

۹- با توجه به کلیه مباحث انجام شده در این مستند و در نظر گرفتن

جميع جهات و مهم‌تر از همه حفظ منافع ملی در عرصه دریا و مصرف بهینه منابع با اتخاذ راهبرد و سیاست‌های درست، پیشنهاد این است که:

● در مجموعه ساختار دولت، نهاد معاون رئیس‌جمهور در امور دریا تشکیل شود؛

● اهداف عمده و اصلی نهاد معاون رئیس‌جمهور در امور دریا به شرح زیر تعیین و تعریف شوند:

■ تهیه و تنظیم راهبردهای ملی مربوط به حوزه دریایی کشور؛

■ تهیه و تنظیم سیاست‌های کلان حوزه امور دریایی کشور با رویکرد توسعه متوازن همه‌جانبه و پایدار، مصرف بهینه و اصولی منابع کشور، ... و حفظ منافع عمومی کشور؛

■ ایجاد هماهنگی و همسویی بین سازمان‌ها و نهادهای مختلف دریایی کشور در حوزه‌های اقتصادی، سیاسی، دفاعی، امنیتی، فرهنگی، اجتماعی، حقوقی، ... و علمی؛

■ ایجاد هماهنگی و توازن بین عرضه و تقاضا در حوزه‌های مختلف دریایی کشور؛

■ ایجاد هماهنگی و همسویی

در فعالیت‌های دریایی حوزه‌های مختلف؛

■ شناخت چالش‌ها، مشکلات، تنگناها، ... و ناهماهنگی‌ها و برنامه‌ریزی و تلاش برای رفع موانع و تصحیح امور؛

■ سازمان‌دهی و تشکیل شورا / شورایی عالی هماهنگی امور دریا و کمیته‌های علمی، فنی و مشورتی برحسب مورد و بنا بر نیاز به منظور ایفای نقش، اجرای مأموریت و تحقق اهداف پیش‌بینی شده با استفاده از مسئولین، کارشناسان و متخصصین کلیه ارگان‌های دریایی کشور و همچنین افراد مطلع، ذی‌صلاح و تأثیرگذار عرصه فعالیت‌های دریایی کشور؛

■ برنامه‌ریزی و تلاش جدی برای ایجاد و گسترش شناخت از نقش، جایگاه، فرصت‌ها ... و تهدیدات در حوزه دریا در مسئولین کشور و به ویژه در مجموعه دولت؛

■ ایجاد سازوکار مناسب برای کسب آگاهی و اشرافیت مناسب بر کلیه فعالیت‌های مرتبط به دریا در حوزه‌های مختلف در سطح ملی و بین‌المللی و به ویژه در حوزه دریاها و آبراه‌های مورد علاقه و نظر کشور.

بر اساس کنوانسیون‌های بین‌المللی از جمله سولاس (SOLAS) که از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) لازم‌اجراء شده است، شناورها می‌بایست هر ۲/۵ سال یکبار برای انجام تعمیرات اساسی زیرآبی بر روی حوضچه خشک مستقر شوند و پس از استقرار، اقداماتی نظیر بلاستینگ، رنگ‌آمیزی و غیره حسب نظرات و الزامات انجام پذیرد. انجام این فرآیندهای تعمیراتی نظر به ماهیت آنان آلودگی و جنبه‌های زیست‌محیطی به همراه دارد و این آلودگی‌ها ناشی از بکارگیری مواد مورد نیاز در تعمیرات نظیر مسبار و برخی از آلودگی‌ها به دلیل سنتی انجام دادن فرآیندها می‌باشد. در این مقاله شناسایی مشکلات و منابع آلوده‌ساز در حوضچه‌های تعمیراتی به منظور بهبود و اهمیت بخشیدن به مقوله و مبحث محیط زیست بر اساس تحقیقات و مطالعه عملکرد حوضچه‌های تعمیراتی صورت پذیرفته است.

سالیانه صدها فروند از شناورهای کنوانسیون و غیرکنوانسیون فلزی (تجاری، صیادی، مسافربری و غیره) در حوضچه‌های معتبر کشور تحت تعمیرات اساسی زیرآبی قرار می‌گیرند. انجام این تعمیرات که با هدف تأیید ایمنی و حسن سلامت شناورها صورت می‌پذیرد، مستلزم انجام فرآیندهای تعمیراتی می‌باشد. صرف‌نظر از این که امور فوق نظیر بلاستینگ، تخلیه و شستشوی مخازن، رنگ‌آمیزی سطوح، تعمیرات سیستم رانش

ضرورت تبدیل

حوضچه‌های تعمیراتی

کشور به صنعت سبز

با جایگزینی و بکارگیری مدل و ابزارهای نو و پاک در تعمیرات

یوسف دشتی نژاد

کارشناس واحد فنی و نگهداری اداره کل بنادر و دریانوردی
استان خوزستان، منطقه ویژه بندر امام خمینی (ره)

u.dashte@yahoo.com



فصلنامه علمی-تخصصی دریایی
سال هشتم شماره ۲۶ پاییز ۱۳۹۶

و غیره خود فعالیت‌های آلوده‌زا محسوب می‌شوند، مواد مورد استفاده در تعمیرات دارای پتانسیل‌های بالفعل و بالقوه جهت تخریب محیط زیست هستند. آنچه که در این مقاله مورد بحث و کنکاش قرار گرفته، این است که در حال حاضر در حوضچه‌های معتبر روش‌های کاملاً سنتی و غیرمنطبق با اهداف و چشم‌اندازهای برنامه توسعه کشور در مباحث زیست‌محیطی به کار گرفته می‌شود. ضرورت این موضوع که صنعت تعمیرات را می‌بایست به سمت و سوی صنعت سبز راهبری و اجرایی کرد بر کسی پوشیده نیست و سعی شده است با استفاده از تجربیات علمی و عملی و بکارگیری مدل‌های ابزاری منطبق و همگن با هدف و مقاصد استاندارد ISO ۱۴۰۰۱:۲۰۰۴ و قانون اساسی کشور، توجه دست‌انکاران این صنعت را به مهم‌ترین عامل زیست‌محیطی فعلی در صنایع دریایی در بخش تعمیرات جلب کنیم. این موضوع در سه بخش ذیل دنبال می‌شود:

۱- بررسی علل بروز مشکلات زیست‌محیطی در حوضچه‌های تعمیراتی
 ۲- شناسایی عوامل و فرایندهای آلوده‌زا در حوضچه‌های تعمیراتی و تحلیلی بر فرآیند آلوده‌ساز گریت‌بلاست از منظر محیط زیست و هزینه راهکارهایی اجرایی جهت بهبود وضعیت محیط زیست در حوضچه‌های تعمیراتی

۱- بررسی علل بروز مشکلات زیست‌محیطی در حوضچه‌های تعمیراتی
 برای شناسایی عوامل و علل بروز آلودگی و مشکلات زیست‌محیطی در حوضچه‌های تعمیراتی می‌بایست از دو دیدگاه نرم‌افزاری و سخت‌افزاری به این موضوع نگاه کرد که بعد نرم‌افزاری شامل اجراء استانداردهای موجود داخلی و بین‌المللی نظیر پیاده‌سازی و اجراء استاندارد ISO ۱۴۰۰۱:۲۰۰۴ و پایبند بودن به اهداف و مقاصد این استاندارد است. امروزه برخی از مراکز تعمیرات شناورهای کشور دارای این سیستم هستند که متأسفانه فقط بعد مستندات و برخی از موارد در حفظ رویه موجود را شامل می‌شود و به مقاصد اصلی این استاندارد یعنی بهبود، تاکنون کمتر توجه‌ای شده است و

همچنین موجب بروز مشکلات و آلودگی‌هایی در بعد سخت‌افزاری شده است که علل ریشه‌ای و ساختاری این مشکلات به شرح ذیل می‌باشد:

- عدم پیاده‌سازی و اجرای اصولی و کارشناسی استاندارد ISO ۱۴۰۰۱:۲۰۰۴؛
- زیرساخت‌های نامناسب در طراحی و احداث حوضچه‌های تعمیراتی به ویژه حوضچه‌های سنتی؛
- محصور نبودن ضلع روبه‌رو به دریا در حوضچه‌های تعمیراتی جهت جلوگیری از ورود ضایعات و غیره به دریا در حوضچه‌های سرسره و سنتی در مناطق شمال خلیج فارس؛
- عدم وجود خط‌مشی و اهداف در جهت صیانت از محیط زیست از سوی مدیریت‌ها؛
- سنتی انجام دادن برخی از فرآیندها و عدم بکارگیری نیروهای متخصص و عدم توجه به آموزش؛
- مخرب بودن مواد مورد استفاده در تعمیرات و عدم استقبال و رویکرد حوضچه‌ها جهت بهره‌گیری از سایر ابزارآلات نو و پاک؛
- عدم پایش جنبه‌های زیست‌محیطی ناشی از ضایعات تعمیراتی در سه بخش آب، خاک و هوا.

۲- فرآیندهای آلودگی‌زا در حوضچه‌های تعمیراتی
 در مراکز تعمیراتی شناورها به واسطه الزامات و قوانین لازم‌اجراء که می‌بایست در زمان تعمیرات اساسی زیرآبی انجام شود که به اختصار در ابتدای مقاله عنوان شد و آنچه که در بین فرآیندهای مذکور دارای پتانسیل در بروز مشکلات و آلودگی‌های زیست‌محیطی در مراکز تعمیراتی می‌باشد، فرآیند بلاستینگ به صورت تحلیلی و تحقیقاتی در بخش بعد این مقاله ارائه می‌شود؛ ولی فرآیند تخلیه و شستشوی مخازن و خن موضوعی نیست که بتوان با یک اشاره از آن گذشت. تخلیه و امحاء مایعات درون مخازن را می‌توان با تصفیه و جدا کردن آب و روغن انجام داد، هرچند که این موضوع در مراکز تعمیراتی انجام نمی‌شود و آنچه که حائز اهمیت است رسوبات بدنه این مخازن است که حاوی آلودگی‌های شدید ضایعات فلزی غیرکاربردی و غیرتجزیه می‌باشد. هر شناور تقریباً در زمان تعمیرات بالغ بر ۵ تن ضایعات در این

خصوص از خود به جا می‌گذارد؛ یعنی جهت ۱۵۰ فروند شناور، ۷۵۰ تن ضایعات غیرقابل بازیافت که می‌بایست با مطالعه علمی در مبحث شیمیایی، این موضوع مطرح تا راهکارهای اجرایی جهت حلالیت این ضایعات به همراه مایعات موجود در مخازن صورت پذیرد که در حال حاضر جهت شستشوی مخازن فوم شناور از سوی دانشکده شیمی ماهشهر جهت حوضچه تعمیراتی بندر امام خمینی (ره) صورت پذیرفته و می‌توان این موضوع را به سایر مشکلات این چینی بسط داد.

۱-۲ بلاستینگ به وسیله مسباره عمده‌ترین و محتمل‌ترین فرآیندی که توان بالفعل و بالقوه بروز آلودگی‌های زیست‌محیطی دارد در بین سایر فرآیندهای تعمیرات شناورها، بلاستینگ (رنگ و رنگ‌زدایی) است. امروزه با توجه به اینکه این فرآیند با بکارگیری از مسباره به جای سیلیس گامی در حوزه سلامت نهاده است، اما این تغییر تأثیرات زیست‌محیطی به مراتب کمتر و ناچیزتر از بخش سلامت داشته است. بلاستینگ مستلزم بکارگیری از مسباره و اتلاف انرژی سوخت زیادی می‌باشد. بر اساس تحلیل جدول شماره ۱ مقادیر مصرف انرژی، مواد و غیره در انجام این فرآیند جهت یک شناور با ظرفیت GT ۵۰۰ محاسبه می‌شود.

۲-۲ نگاه تحلیلی بر فرآیند بلاستینگ
 با در نظر گرفتن مقادیر مورد محاسبه در بخش فرآیند بلاستینگ، اگر سالیانه به طور میانگین ۱۵۰ فروند با حجم و اندازه شناور فوق‌الاشاره در جدول در نظر بگیریم که بر اساس الزامات مؤسسات رده‌بندی در حوضچه‌های تعمیراتی کشور تحت تعمیرات قرار می‌گیرند، سالیانه هزاران تن مسباره که غیرقابل تجزیه می‌باشد به کار گرفته می‌شود و انجام این فرآیند علاوه بر بکارگیری از مسباره مستلزم استفاده از دیگر مواد نظیر سوخت، روغن و غیره می‌باشد که جهت ۱۵۰ فروند شناور مقادیر مورد استفاده آنان به شرح ذیل محاسبه گردیده است:

میزان مصرف گریت	۱۵۰ (فروند) * ۲۵ (تن)
تعداد شناور *	
میزان گریت مصرفی	
بابت هر شناور	۳۷۵۰ =

از میزان مسباره مورد استفاده، تقریباً ۷۰ درصد آن پس از دو بار استفاده غیرقابل کاربرد می‌باشد و می‌بایست از چرخه کار خارج و امحاء شود؛ یعنی نزدیک به ۱۹۰۰ تن ضایعات جمعی را معادل ۳۲

جدول شماره ۱: میزان انرژی و مواد مصرف شده جهت یک شناور GT ۵۰۰

ردیف	انرژی مواد	مقدار	واحد
۱	مسباره گریت	۲۵	تن
۲	سوخت «گازوئیل»	۳۰۰۰	لیتر
۳	روغن	۲۰	لیتر

هزار مترمربع از زمین‌های کشور را جهت نگهداری به خود اختصاص می‌دهد. همچنین آلودگی‌های قابل توجه‌ای در بخش آب دریا به دلیل ورود آن

به واسطه فشار هوای زیاد را منجر می‌شود که بر اساس آزمایشات و تحلیل‌های صورت پذیرفته از آب‌های داخلی حوضچه‌های تعمیراتی خلیج فارس

جدول شماره ۲: بررسی میزان آب و انرژی (برق و ...) جهت رنگ و زنگ‌زدایی بدنه یک فروند شناور با ظرفیت ۵۰۰ GT

ردیف	مواد/ انرژی	مقدار	واحد	توضیحات
۱	آب شور	۷۰۰۰	لیتر	می‌توان با دستگاه آب‌شیرین‌کن با ظرفیت ۵۰۰ لیتر در دقیقه آب مورد نیاز این فرآیند و سایر فرآیندهای تعمیراتی را تأمین کرد. هزینه جهت تبدیل هر لیتر آب شور به شیرین در حال حاضر هر لیتر ۸ هزار ریال می‌باشد
۲	برق	۴۰۰	کیلووات	پمپ واتر بلاست که معمولاً ۵۰۰ تا ۱۰ هزار وات توان نیاز دارد که ما در این محاسبه ۷ هزار وات را در نظر می‌گیریم، برابر است با ۷ کیلووات و با توجه به اینکه جهت انجام بلاستینگ یک شناور موضوعی ۵۶ ساعت کار کرد دستگاه نیاز می‌باشد، میانگین برق مصرفی برابر با ۳۹۲ هزار وات یعنی معادل ۴۰۰ کیلووات است.
هزینه‌های صرفه‌جویی شده جهت ۱۵۰ فروند شناور با ۵۰۰ GT				
ردیف	شرح	مقدار	واحد	هزینه (ریال)
۱	گريت	۳۷۵۰	تن	۴/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۲	سوخت	۱۵۰۰۰۰	لیتر	۳۲۷/۰۰۰/۰۰۰
۳	روغن	۱۰۰۰۰	لیتر	۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۴	هزینه ایاب و اذهاب	-		جهت انتقال ۳۷۵۰ تن گريت به مقاصد کشتی‌سازی نیاز به بکارگیری ۱۸۶ کامیون می‌باشد که هزینه کامیون به طور میانگین ۱۵ میلیون ریال در نظر گرفته شد.
۵	هزینه جهت جمع‌آوری ضایعات	-		هزینه مذکور بر اساس تعرفه نفارت در کشتی‌سازی‌ها محاسبه شده است.
۶	هزینه بکارگیری کمپرسور هوا و دیگ گريت	۲۲۵۰	روز	۴/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰
جمع کل				۲۷/۴۱۷/۰۰۰/۰۰۰

در بندرعباس به نقل از اداره کل محیط زیست استان هرمزگان آن منطقه دارای CoD, BoD, Tss و Do به ترتیب ۱۱۲، ۱۱۰، ۲۳۰- و ۳ میلی گرم در لیتر بوده که از مقایسه با آب دریا در مناطق پاک‌تر که دارای CoD, BoD, Tss و Do به ترتیب ۲۵-۱-۲/۷-۶ می‌باشد نشان‌دهنده بار نسبتاً شدید آلودگی در داخل حوضچه‌های کشتی‌سازی است که موجب آلودگی محیط زیست دریایی در این مناطق می‌شود.

آلودگی‌هایی که تاکنون مورد بررسی قرار نگرفته‌اند، آلودگی بستر دریا در آن مناطق می‌باشد. به دلیل سنگینی گريت یا سایر اجسام ناشی از تعمیرات که وارد دریا می‌شود و به صورت دوره‌ای با صرف هزینه هنگفت حوضچه‌های تعمیراتی جهت ایجاد آب‌خور مناسب به منظور سهولت و ایمنی بیشتر شناورها در هنگام داکینگ مورد لایروبی قرار می‌گیرد، ضایعات ناشی از لایروبی یا به خشکی یا به دریا منتقل می‌شود که هر دو خسارات زیست‌محیطی بارزی را در بر خواهد داشت. دلایلی که مجتمع‌های کشتی‌سازی از گريت (مسبار) استفاده می‌کنند به شرح ذیل می‌باشد:

- سرعت عمل و کارایی بیشتر
- کاهش گرد و غبار
- کاهش مصرف به نسبت سیلیس
- تا حدودی مقرون به صرفه بودن (بیشتر در مقوله زمانی)

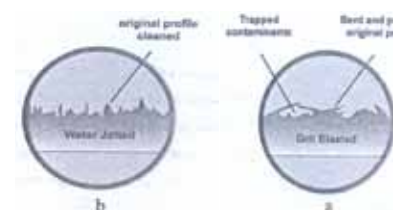
دلایل عنوان شده فوق، هیچ‌کدام ماهیت و دیدگاه زیست‌محیطی ندارد و نداشته است؛ یعنی عدم توجه به مبحث مهم محیط زیست که مغایر با قانون اساسی و چشم‌اندازهای توسعه بیست ساله کشور می‌باشد. البته مراکز تعمیراتی امروزه گامی سب‌تر نسبت به گذشته نهاده‌اند، اما این گام می‌بایست بلندتر و با برنامه‌تر و با بکارگیری از روش‌های علمی و عملی در این زمینه صورت پذیرد. با توجه به اینکه مراکز تعمیراتی کشور عمدتاً دولتی هستند و انجام فرآیندهای این مراکز به صورت جزئی و در برخی از مواقع کلی به بخش خصوصی به صورت کوتاه‌مدت و پروژه‌ای واگذار می‌شود که خود این مزید بر علت است،

می‌توان با بازنگری در توان فنی و مالی و الزام کردن و مهیا‌سازی زیرساخت‌ها با دیدگاه کاملاً محیط‌زیستی این موضوع را با دو هدف کاملاً کاربردی مرتفع کرد: ۱) تقویت، سمت و سوق دادن بخش خصوصی در بکارگیری از تجهیزات و انرژی پاک؛ ۲) رقابت‌پذیری و ارتقاء جایگاه مراکز تعمیراتی شناورها در سطح منطقه و کاهش هزینه

و زمان در تعمیرات.

۳- راهکارهای اجرایی جهت بهبود وضعیت زیست محیطی

۱-۳ به کارگیری از واترجت بلاست به جای گریت بلاست مطابق استاندارد ISO8501-4
با توجه به اینکه بر اساس ماهیت مراکز تعمیراتی شناورها که در پسکرانه‌های سواحل احداث می‌شوند و به همین دلیل از آب فراوان برخوردار هستند، می‌توان با بکارگیری از این پتانسیل که از نظر علمی و عملی در دو مبحث فنی و محیط زیست منطبق می‌باشد، از واترجت بلاست با فشار زیاد (هیدروپلاست) استفاده کرد که در جدول شماره ۲ میزان بهبود حاصل شده را بیان می‌کند.
با توجه به جداول فوق و تفاسیر حاصله از میزان صرفه‌جویی و هزینه صورت گرفته، می‌توان با صرف حداقل هزینه مراکز تعمیراتی را به سیستم واترجت بلاست مجهز و این مشکل و معضل مهم زیست محیطی را مرتفع کرد. بر اساس قیمت روز بازار داخلی و خارجی تجهیز هر دستگاه واترجت بلاست متناسب جهت این کار به طور متوسط یک میلیارد ریال هزینه دارد که با تناسب مبلغ مورد محاسبه جهت مصرف گریت می‌توان با صرف این هزینه بیش از ۲۰ حوضچه تعمیراتی را مجهز به این سیستم کرد که ارزش افزوده تجهیزاتی و محیط زیستی برای مراکز تعمیراتی در بر خواهد داشت. آنچه که در این مقوله مورد توجه و تأیید مهندسین متالوژی و صاحب‌نظر در علم خوردگی فلزات قرار گرفته اینست که در سطوح آماده‌سازی به وسیله آب با فشار بسیار بالا چین خوردگی و آسیب کمتری به بدنه نسبت به مسبار وارد می‌کند (مطابق شکل ذیل):



سیستم‌های دیگر در مبحث بلاستینگ ابداع و در برخی صنایع و مراکز مورد استفاده قرار می‌گیرد، نظیر وت‌بلاست که تلفیقی از مواد ساینده نظیر مسبار، آب و هوا می‌باشد. سایر روش‌های مختلف بلاستینگ نیز وجود دارد که شرح جدول شماره ۳ با مقایسه‌های صورت گرفته در مبحث محیط زیست معرفی می‌شود.

۲-۳ تغییر فرآیندهای سنتی به مکانیزه

با توجه به اینکه برخی از فرآیندها در مراکز تعمیرات شناورها به صورت سنتی و کاملاً به وسیله نیروی انسانی صورت می‌پذیرد و از آنجا که کارکرد نیروی انسانی به دلیل عدم دقت و تسلط و یا اجتناب‌ناپذیر بودن این خطاها به واسطه عدم تأمین زیرساخت‌ها، آموزش و ابزارآلات کار مناسب منجر به بروز آلودگی‌های زیست محیطی می‌شود، می‌بایست با تغییر رویه و رویکرد و مهندسی کردن این فرآیندها به صورت کاملاً مکانیزه و تحت نظارت نیروی انسانی تغییر یابد و این تغییر مستلزم آگاهی مهندسین و صاحب‌نظران در بخش ابداعات فنی و مهندسی کشور می‌باشد و تغییر سیستم علاوه بر حفظ محیط زیست گامی در جهت صرفه‌جویی زمانی و هزینه است. فرآیندهایی نظیر تخلیه، شستشو و لایروبی مخازن فوم، سوخت، آب و... به دلیل مایع بودن ضایعات و در برخی از مواقع به دلیل عدم کنترل، موجب آلودگی‌هایی در مجاورت سواحل و حوضچه تعمیراتی می‌شود و امحاء این ضایعات که دارای وزن و حجم در حد تناژ بالا جهت هر شناور است، تحقیقات دیگری را می‌طلبد.

سخن آخرین

مراکز تعمیرات شناورها به عنوان یک صنعت پایدار و پویا در یک کشور دریایی می‌تواند کمک بسزایی به رشد اقتصادی کشور کرده و نقش مؤثری در امر اشتغال‌زایی داشته باشد، برای رسیدن به این هدف عالی، باید این مراکز

تعمیرات بر اصول علمی و منطبق با سیاست‌های داخلی و بین‌المللی استوار شوند. مراکز تعمیرات امروزه به طور کلی حول یک محور اصلی، یعنی فناوری‌های کسب و کار راهبری می‌شوند. لذا پیشرفت فقط در یک زمینه و آن هم به صورت تک‌بعدی نه تنها مفید نخواهد بود، بلکه به رشد این صنعت هم کمکی نخواهد کرد. حال آنکه یک مرکز تعمیراتی می‌تواند با بکارگیری خرد جمعی کارشناسان فنی و توان داخلی، با تغییر زیرساخت‌ها با کمک و توان حاکمیتی و نظارتی ارگان‌های ذی‌ربط و با در نظر گرفتن اینکه مراکز تعمیرات کاملاً فنی و مهندسی پذیرش این موضوعات را با توجه به پتانسیل‌های آنان امری آسان و ضرورت آن را اجتناب‌ناپذیر می‌دانند، گامی سبز جهت حفظ محیط زیست و جهانی شدن این صنعت بردارد. گامی که می‌بایست در این زمینه برداشت حمایت‌ها و ارائه راهکارها و تجربیات صاحبان‌نظر در این خصوص می‌باشد. می‌توان با اقداماتی نظیر مسقف کردن فضای حوضچه‌ها، استفاده از سیستم جدید رنگ، نصب و استفاده از دستگاه‌های آب‌شیرین‌کن، بکارگیری از حلال‌ها جهت شستشو مخازن، توسعه فضای سبز، بکارگیری دستگاه بلاستینگ به‌روز و مقرون به صرفه، کنترل نظام‌مند و کارشناسی میزان تولیدات ضایعات، بکارگیری تجهیزات به‌روز در امور جوشکاری مثلاً دستگاه خم‌کن لوله و ورق، این صنعت را به صنعت سبز و دوستدار محیط سبز تبدیل کرد.

جدول شماره ۳

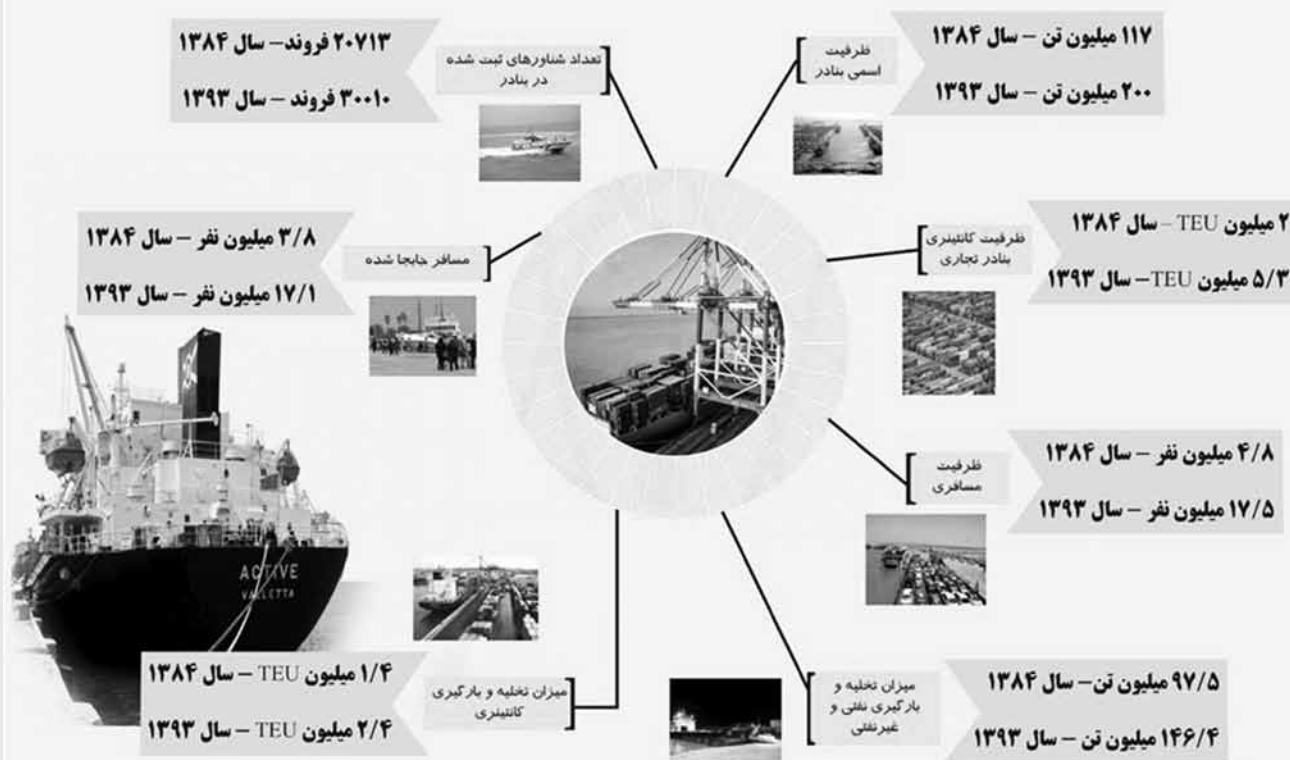
نوع سایش						شرایط
سایش با شعله	سایش با بخار	سایش با فشار سیال (H.P.W.B)	سایش خیس با فشار هوا (ماسه خیس)	سایش با مواد مرطوب	سایش سلیس با فشار هوا	
شعله گاز استلین	آب	آب	هوا	هوا	هوا	ماده حمل‌کننده مواد ساینده
-	مایع	مایع	کروی	کروی	کروی	شکل مواد ساینده
-	۲۰-۱۰۰	۱۰۰۰-۳۰۰۰	۶-۸	۶-۸	۶-۸	فشار (Bar)
۶-۵	۱۵-۴	۱۵-۴	۸-۱۲	۸-۱۲	۱۲-۸	مقدار تمیزی سطح
-	۵۰۰-۵۰	۱۰۰۰-۱۰۰	۲۰۰-۵۰	۱-۲	-	مصرف آب
کم	کم	خیلی کم	زیاد	کم	خیلی زیاد	تأثیرات محیط زیستی

کارنامه وزارت راه در بخش حمل و نقل دریایی

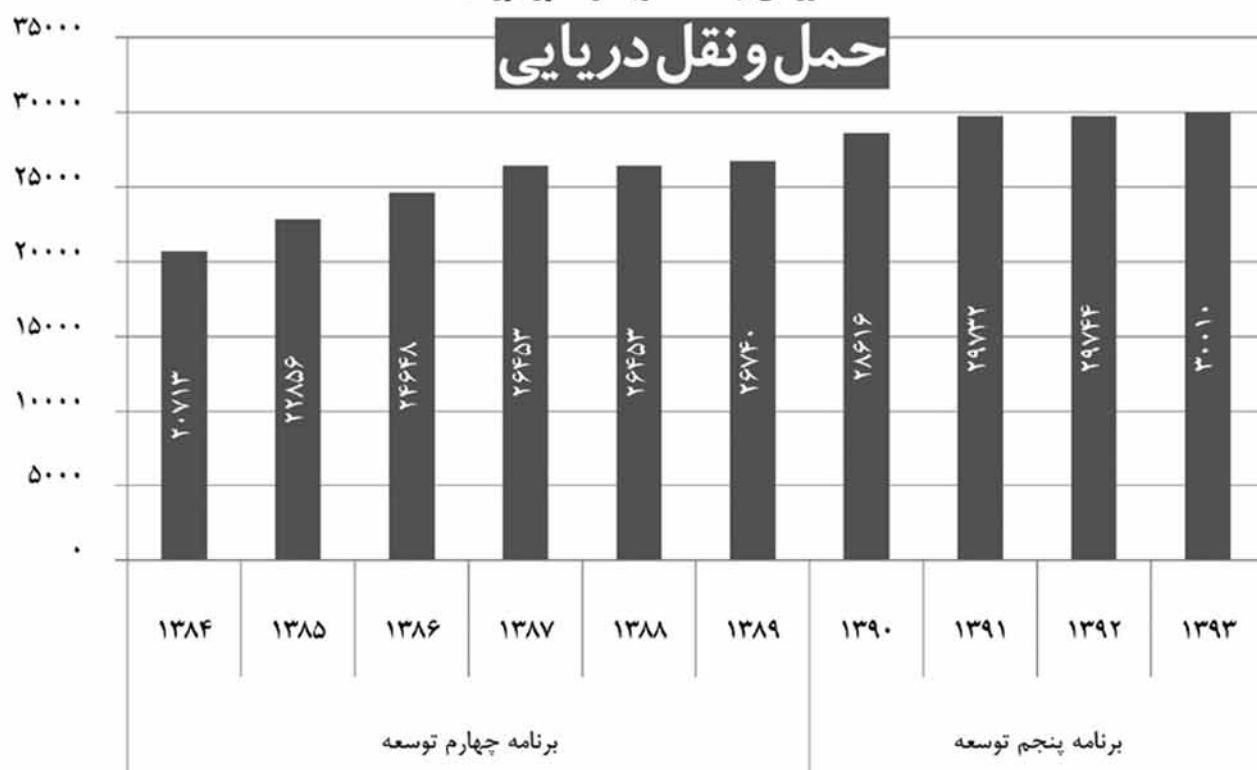
وزارت راه و شهرسازی، عملکرد خود در بخش حمل و نقل دریایی را منتشر کرد. در این عملکرد ظرفیت اسمی بنادر کشور، تعداد شناورهای ثبت شده در بنادر، ظرفیت کانتینری بنادر تجاری، ظرفیت مسافرو میزان تخلیه و بارگیری نفتی و غیرنفتی را از سال ۸۳ تا پایان سال ۹۳ در قالب اینفوگرافیک، نمودار و جدول به شرح زیر آمده است.

منبع: سایت تین نیوز

عملکرد بخش حمل و نقل دریایی



تعداد شناورهای ثبت شده در بنادر کشور (فروند)



عملکرد در بخش حمل و نقل دریایی



ردیف	شاخص	واحد	سال پایه	برنامه چهارم توسعه							برنامه پنجم توسعه			
				۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	۱۳۹۱	۱۳۹۲	۱۳۹۳
۱	ظرفیت اسمی بنادر (میلیون تن)	میلیون تن	۱۱۰	۱۱۷	۱۲۳	۱۳۷	۱۴۲	۱۵۰	۱۶۳	۱۷۲	۱۸۰	۱۹۰	۲۰۰	
۲	ظرفیت کانتینری بنادر تجاری	میلیون TEU	۱/۸	۲	۲/۳	۳/۸	۴	۴/۴	۴/۸	۵/۱	۵	۵/۳	۵/۳	
۳	ظرفیت مسافری	میلیون نفر	۴/۶	۴/۸	۵/۲	۶	۷/۷	۹/۵	۱۰/۵	۱۳	۱۴	۱۶	۱۷/۵	
۴	میزان تخلیه و بارگیری نفتی و غیر نفتی	میلیون تن	۹۳	۹۷/۵	۱۱۰/۲	۱۰۷	۱۱۰/۱	۱۳۰/۹	۱۴۰/۱	۱۳۵/۱	۱۳۸/۶	۱۳۸/۹	۱۴۶/۴	
۵	میزان تخلیه و بارگیری کانتینری	میلیون TEU	۱/۳	۱/۴	۱/۷	۲	۲/۲	۲/۷	۲/۹	۳/۲	۲/۶	۲/۲	۲/۴	
۶	مسافر جابجا شده	میلیون نفر	۴/۶	۳/۸	۳/۷	۳/۹	۵/۴	۶/۳	۸/۸	۱۰/۲	۱۱/۴	۱۵/۶	۱۷/۱	
۷	تعداد شناورهای ثبت شده در بنادر	فروند	-	۲۰۷۱۳	۲۲۸۵۶	۲۴۴۵۳	۲۴۴۵۳	۲۴۷۴۰	۲۴۶۵۳	۲۸۶۱۶	۲۹۷۳۲	۲۹۷۴۴	۳۰۰۱۰	

حمل و نقل دریایی به زودی دستخوش تغییر می‌شود

کرده است. (شکل ذیل)

گزارش یاد شده این برنامه را با نام تکنومکس معرفی می‌کند که بر روی کشتی‌های تانکر، کانتینربر، فله‌بر و حمل‌گاز بررسی می‌شود. کشتی‌های تحت فناوری تکنومکس هوشمندتر، حافظ محیط زیست و از کنترل بیشتر در نیرو محرکه بهره می‌برند. این کشتی‌ها همچنین از طریق امواج به ماهواره‌ها متصل شده و از طریق داده‌ها هدایت می‌شوند. تکنومکس تغییرات عمده در طراحی، ساخت و عملیات اجرایی در کشتی و مدیریت کشتی را طلب می‌کند.

مدیرعامل مؤسسه لویدز رجیستر در پایان خاطرنشان کرد: حمل و نقل دریایی به زودی دستخوش تغییرات عمده‌ای می‌شود. سال ۲۰۳۰ چندان از ما دور نیست و تا آن زمان حمل و نقل تحولات عمده‌ای را پشت سر گذاشته است.

منبع: سایت خبری مانا

مدیریت انرژی، سیستم‌های الکترونیکی و اینترنتی جنگی کشتی، بیوتکنولوژی دریایی، تعامل انسان- کامپیوتر، حفاری در اعماق بالای اقیانوس‌ها، افزایش نیروی انسانی و ارتباطات است.

این گزارش در ادامه افزود: تکنولوژی‌های نامبرده به دو گروه تقسیم می‌شوند. در یک گروه طراحی، ساخت کشتی با بهره‌گیری از پیشرفت‌های علوم فضایی، نیرو محرکه و به کارگیری دستگاه‌های هوشمند است و گروه دیگر تکنولوژی‌های دریانوردی امن، و اپراتوری کشتی با بهره‌گیری از مواد پیشرفته، داده‌پردازی گسترده، ارتباطات، حسگرها و ربات‌ها است.

مؤسسه لویدز رجیستر تمرکز خود را بر روی کشتی‌های تجاری و به ویژه تکنولوژی‌های مربوط به ربات‌ها، حسگرها، داده‌پردازی، نیرو محرکه کشتی، به کارگیری مواد پیشرفته، کشتی‌های هوشمند و تکنولوژی ارتباطات کشتی‌ها معطوف

شرکت لویدز رجیستر کشتی‌های تجاری سال ۲۰۳۰ را هوشمند، حافظ محیط زیست و در ارتباط مستمر با ماهواره‌ها معرفی کرد.

کشتی‌های تجاری تا سال ۲۰۳۰ ترکیبی از علوم چندگانه شامل طراحی، ساخت و اجراء هستند که از نیروی انسانی همراه با نرم‌افزار و سخت‌افزار بهره می‌گیرد.

طی تحقیق انجام شده با همکاری مؤسسه لویدز رجیستر، شرکت تحقیقاتی کینتیک انگلیس و دانشگاه ساوت‌هامپتون، تأثیر ۱۸ تکنولوژی بر روی طراحی، قدرت حرکت در دریا و استفاده بهینه از اقیانوس‌ها مورد بررسی قرار گرفت.

۱۸ تکنولوژی یاد شده شامل کاربرد ربات‌ها، حسگرها، تحلیلگر داده‌ها، نیرو محرکه کشتی، مواد با ساختار پیشرفته، ابزار هوشمند در کشتی، سیستم‌های مستقل، ساختار پیشرفته، تولید مستمر انرژی، کشتی‌سازی، جذب و ذخیره کربن،





نمره قبولی آموزش عالی دریانوردی

و پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی، در حال حاضر تنها دانشگاه‌های اختصاصی در زمینه آموزش و تحقیقات دریایی و اقیانوسی هستند. از سوی دیگر برخی دانشگاه‌های غیردریایی نیز دانشکده‌ها یا گروه‌های علوم و فنون دریایی و اقیانوسی دارند. بر اساس اطلاعات «سند راهبردی توسعه آموزش عالی کشور در حوزه علوم و فنون دریایی و اقیانوسی»، در سال تحصیلی ۸۸-۸۹ بیش از ۴ میلیون و ۱۰۰ هزار دانشجو در کل کشور مشغول به تحصیل بودند که از این میان، ۱۸۳۹۷ نفر یعنی حدود

است. بر اساس این سند که در مرداد ۹۲ از سوی معاونت پژوهشی وزارت علوم، تحقیقات و فناوری تدوین شده است، در حوزه علوم و فنون دریایی، در دانشگاه‌های دولتی، در مقطع کاردانی ۲ رشته در ۵ دانشگاه، در مقطع کارشناسی ۱۰ رشته در ۳۳ دانشگاه، در کارشناسی ارشد ۲۰ رشته در ۲۳ دانشگاه و در مقطع دکترا، ۵ رشته در ۱۰ دانشگاه ارائه می‌شود. دانشگاه علوم دریایی امام خمینی (ره)، دانشگاه علوم و فنون دریایی خرمشهر، دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار

ارتقای جایگاه کشور در مجامع بین‌المللی، شعار سال ۲۰۱۵ سازمان بین‌المللی دریانوردی (آی‌مو) برای روز جهانی دریانوردی بود. براساس این شعار، کشورهای عضو آی‌مو باید در زمینه ارتقای سطح علمی دریانوردان و مهندسان دریایی خود بکوشند. در ایران نیز علوم و فنون دریایی، نیازمند آموزش‌های گسترده‌تر و راه‌اندازی رشته‌های جدیدتر است. این مسئله علاوه بر شعار آی‌مو، در «سند راهبردی توسعه آموزش عالی کشور در حوزه علوم و فنون دریایی و اقیانوسی» مورد تاکید قرار گرفته

کارنامه آموزش عالی رشته‌های دریانوردی از نگاه استادان این حوزه، هم نمره‌های مردودی دارد، هم قبولی. از نگاه متخصصان امر، در حالی که آموزش عالی دریانوردی در تربیت دانشجو متناسب با نیازهای کشور به ویژه در چند سال اخیر ناتوان بوده اما کسب رتبه ۱۲ جهان در انتشار مقالات علمی در حوزه مهندسی دریا، نشان از گام‌های روبه‌رشد این حوزه در سطح بین‌الملل دارد که نمره قابل قبولی در کارنامه آموزش عالی این حوزه ثبت کرده است. آموزش و ترویج دریانوردی و

۵/۰ درصد کل دانشجویان کشور را دانشجویان رشته‌های علوم و فنون دریایی تشکیل می‌دادند. این آمار در کنار شعار سال جاری آیمو، اهمیت مسئله آموزش عالی دریایی در ایران را بیشتر آشکار می‌کند. از سوی دیگر برخی استادان علوم و فنون دریایی، مشکلات نظام آموزشی و ناهماهنگی میان ارگان‌های مسئول در مسئله آموزش را موانعی برای ارتقای علمی این حوزه می‌دانند.

هزینه‌های بالا؛ پاشنه آشیل آموزش دریانوردی

سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرده که صنعت دریانوردی کشور با کمبود ۵ هزار نیروی دریانورد متخصص مواجه است، اما هنوز تلاش جدی برای تربیت و تأمین این نیرو در کشور انجام نشده است. سیدجعفر سجادی، رییس دانشکده مهندسی دریا در دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار در گفت‌وگو با روزنامه گسترش صنعت، معدن، تجارت (صمت) با بیان این مطلب یادآوری می‌کند که از یک سو، شرکت‌های کشتیرانی خواهان قبول مسئولیت آموزش از سوی وزارت علوم، تحقیقات و فناوری هستند تا بتوانند از فارغ‌التحصیلان آن استفاده کرده و هیچ‌گونه هزینه‌ای برای آموزش نپردازند و از سوی دیگر وزارت علوم معتقد است این رشته هزینه‌های زیادی دارد، ضمن آنکه استفاده‌کنندگان آن محدود به یک صنعت بوده و مانند دیگر رشته‌ها فراگیر نیست، بنابراین باید بخشی از هزینه‌ها را شرکت‌های کشتیرانی بپردازند.

یکی از مسائل مهم آموزش در حوزه علوم و فنون دریایی، دوره کارورزی است که به گفته سجادی، در این زمینه بحث مجوز خروج از کشور دانشجویان همچنان حل نشدنی مانده و ارگان‌های دریایی نیز از قبول دانشجویان روی کشتی، بدون پرداخت هزینه خودداری می‌کنند.

این عضو هیات علمی دانشکده مهندسی دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار می‌افزاید: این موضوع باعث شده قدیمی‌ترین دانشگاه دریایی کشور یعنی دانشگاه چابهار، در ۳ سال گذشته دانشجوی دریایی پذیرش نکرده باشد. آنطور که او می‌گوید، اکنون تلاش‌هایی شده تا این دانشگاه، دانشجوی آزاد پذیرش کند؛ به این ترتیب که همه هزینه‌ها و اخذ مجوز خروج از کشور و گذراندن دوره کارورزی به عهده دانشجو باشد.

این استاد دانشگاه معتقد است این وضعیت نابسامان، معلول ناهماهنگی و نبود احساس مسئولیت ملی از سوی ارگان‌های دریایی و وزارت علوم است. به گفته او، مطالعه روی آموزش دریایی در کشورهای دیگر نشان می‌دهد، سیستم آموزشی این کشورها با کمک ارگان‌های دریایی اقدام به تأسیس کالج ملی کرده و نه تنها نیروهای مورد نیاز کشورها تأمین شده بلکه به شرکت‌های کشتیرانی خارجی نیز نیرو صادر می‌کنند.

رییس دانشکده مهندسی دانشگاه دریانوردی و علوم دریایی چابهار خاطرنشان می‌کند: متأسفانه در حالی که ظرفیت همه دانشگاه‌ها در رشته‌های دریایی خالی مانده است، شرکت‌های کشتیرانی از روش‌های غیرمعارف به آموزش و جذب دانشجویان می‌پردازند که کیفیت آن بسیار پایین بوده و مشکلات فراوانی در آینده این شغل به وجود خواهد آورد، حتی ممکن است آمار سوانح دریایی افزایش پیدا کند.

نابسامانی موجود در تربیت نیروهای متخصص دریانورد، باعث بروز اختلال در روند تأمین نیروی کار برای ناوگان داخلی شده و امکان صادرات منابع انسانی برای اشتغال در بازارهای بین‌المللی را نیز از بین برده است. سجادی با بیان این مطلب می‌افزاید: در این شرایط، کشورهای دیگر مانند چین،

فیلیپین، هند، پاکستان، اوکراین و... این بازارها را در اختیار گرفته و از راه صادرات دریانورد، مقادیر زیادی ارز وارد کشورشان می‌کنند.

بازار کار ضعیف و دانشجویان اندک

دانشگاه صنعتی امیرکبیر از دانشگاه‌های مطرح کشور است که در حوزه مهندسی دریا، اقدام به تربیت دانشجویان در مقاطع کارشناسی، کارشناسی ارشد و دکترا می‌کند. حمید زراعتگر، معاون پژوهشی دانشکده مهندسی دریایی این دانشگاه در گفت‌وگو با صمت، درباره وضعیت آموزش عالی در حوزه مهندسی دریا اظهار می‌کند: دانشجویانی که وارد این رشته می‌شوند، از نظر کمی نسبت به دانشجویان سایر رشته‌های فنی قابل توجه نیستند و حتی می‌توان گفت اندک هستند که دلیل این وضعیت شاید این باشد که به خاطر رکود صنعتی و اقتصادی سال‌های اخیر، قدرت جذب همین تعداد اندک نیز در بازار کار وجود نداشته است اما در مجموع، در این حوزه از نظر نوع و سطح آموزش، در حال رشد هستیم.

وی می‌افزاید: اگر آموزش را در کنار تحقیقات قرار دهیم، می‌توان گفت در حوزه دریا، هم تحقیقات صنعتی در کشور در حال انجام است، هم تحقیقات علمی. به عنوان نمونه در حوزه مهندسی دریا رتبه ایران در جهان در زمینه انتشار مدارک علمی و مقالات نمایه شده بین‌المللی، رتبه ۱۲ است که رتبه بسیار خوبی در مقایسه با دیگر رشته‌های دریایی است. بنابراین باید گفت در کشور آموزش در حوزه مهندسی دریا رو به رشد است. به گفته او، در حوزه مهندسی دریایی در مقایسه با رشته دریانوردی و تربیت ملوان، مشکلات کمتری در بخش آموزش وجود دارد.

معاون پژوهشی دانشکده

مهندسی دریایی دانشگاه امیرکبیر معتقد است در رشته‌های دریایی، معمولاً تقاضا بیش از عرضه است، با این وجود می‌توان گفت در مجموع از رشته‌های دریایی استقبال می‌شود. وی می‌افزاید: بخشی از متقاضیان رشته‌های دریایی در دانشگاه‌های ساحلی افراد بومی هستند که این مسئله می‌تواند هم باعث توسعه منطقه‌ای و استانی و هم باعث ماندگاری بیشتر این جوانان در زادگاه‌شان شود. با توجه به اینکه مناطق دریایی ایران شرایط آب و هوایی خاصی دارند، این مسئله می‌تواند مانع مهاجرت و کاهش جمعیت این مناطق شود.

ضرورت تربیت کارشناس در سواحل

با توجه به تعداد اندک دانشگاه‌های دریایی کشور، توزیع این دانشگاه‌ها در مناطق ساحلی ممکن است نامتوازن به نظر بیاید. عضو هیات علمی دانشکده مهندسی دریایی دانشگاه امیرکبیر در این باره می‌گوید: طبیعی است که توسعه در این بخش ناهمگن است و ممکن است برخی مناطق ساحلی نیاز به ظرفیت آموزشی بیشتری داشته باشند و برخی کمتر. این ناهمگنی ریشه در سابقه تاریخی آموزش عالی دارد. وی ادامه می‌دهد: تمرکز آموزش عالی به ویژه تمرکز مقاطع تحصیلات تکمیلی در همه رشته‌ها در تهران است و در مهندسی دریایی نیز به همین ترتیب است و اگر دانشگاه‌ها غیراز این عمل کنند، کیفیت رشته‌ها افت می‌کند. به گفته وی، در زمینه توزیع متناسب آموزش عالی در سواحل، می‌توان روی توسعه مقاطعی مانند کارشناسی سرمایه‌گذاری و تمرکز کرد. به باور وی، این نگاه برای توزیع گرایش‌ها و مقاطع تحصیلی می‌تواند به توسعه صنعتی بهتر کشور در حوزه دریایی یاری رساند.

منبع: سایت خبری تین نیوز

جزئیات طرح ممیزی دولت‌های عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی

مترجم: ژاله صداقتی منور



گذارده شود. مضافاً نتایج ممیزی‌ها می‌تواند به صورت نظام‌مند وارد فرآیند تنظیم مقررات در IMO شود و به بهبود ملموس اثربخشی نظام مقررات بین‌المللی کشتیرانی کمک کند. اسناد لازم‌الاجراء IMO که در شمول طرح مذکور ملحوظ شده است عبارتند از:

- کنوانسیون سولاس ۱۹۷۴ و پروتکل ۱۹۸۸ آن
- کنوانسیون مارپول
- کنوانسیون STCW ۱۹۷۸
- کنوانسیون خط بارگیری ۱۹۶۶ و پروتکل ۱۹۸۸ آن
- کنوانسیون اندازه‌گیری ظرفیت ۱۹۶۹
- کنوانسیون جلوگیری از تصادم ۱۹۷۲

منبع: سایت سازمان بین‌المللی دریانوردی

دسترسی به گزارشاتی که فقط در اختیار دولت‌های عضو است معرفی کنند. انتظار می‌رود طرح اجباری فواید بسیاری به همراه داشته باشد، از جمله تشخیص اینکه چگونه اقدامات ظرفیت‌سازی (برای مثال ارائه کمک‌های فنی IMO به کشورهای عضو) بیشترین تأثیر را خواهد داشت. هدف‌گذاری بر اقدام مقتضی جهت بهبود عملکرد پیشرفت بسیاری خواهد یافت. دولت‌های عضو خود بازخورهای ارزشمندی که هدف آن کمک به آنها در بهبود قابلیت‌هایشان برای اجرای اسناد لازم‌الاجراء است دریافت خواهند کرد. درس‌های آموخته از ممیزی‌ها نیز می‌تواند در اختیار دولت عضو قرار گیرد تا فواید آن به صورت گسترده به اشتراک

دولت‌های عضو طراحی شده و محل صدور گزارشات ممیزی است. اگرچه گزارشات برای استفاده دولت‌های عضو طراح شده‌اند، با این حال این دولت‌ها مخیرند گزارشات را به صورت وسیع‌تر از طریق سامانه GISIS در اختیار عموم قرار دهند. شورای IMO از دولت‌های عضو که تاکنون ممیزی شده‌اند درخواست کرده است اجازه صدور گزارشات و برنامه‌های مربوط به اقدامات اصلاحی ممیزی‌های انجام شده از زمان شروع طرح که اولین آن در سال ۲۰۰۶ برگزار شد را صادر کنند تا تعداد هر چه بیشتری از گزارشات ممیزی‌ها از طریق مدل جدید طرح GISIS در اختیار دولت‌های عضو یا عموم قرار گیرد. همچنین از دولت‌های عضو درخواست شده است فردی را برای

مدل جدید حاوی اطلاعات در مورد ممیزی‌های انجام شده در قالب طرح ممیزی کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) در سامانه اطلاعات یکپارچه کشتیرانی (GISIS) این سازمان راه‌اندازی شده است. هدف از طرح ممیزی دولت‌های عضو IMO ارائه یک ارزیابی جامع و هدف‌مند به دولت‌های عضو در مورد چگونگی مدیریت و اجرای مؤثر اسناد لازم‌الاجراء IMO تحت پوشش طرح مذکور است. این طرح که در حال حاضر به صورت داوطلبانه اجراء می‌شود از اول ژانویه ۲۰۱۶ برای تمامی دولت‌های عضو IMO اجباری خواهد شد. مدل جدید سامانه GISIS به عنوان پایگاه مشترکی برای



آشنایی با بیمه دریایی (۲۵)

معرفی و حق بیمه‌های
بیمه‌نامه بدنه

حق بیمه یکی از تعهدات مهم بیمه‌گذار در مقابل بیمه‌گر است که در مقابل پرداخت آن بیمه‌گذار قرارداد خود با بیمه‌گر را قطعی و لازم‌الاجراء می‌سازد. نرخ حق بیمه نیز درصدی توافقی بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار (و یا کارگزاری که از جانب بیمه‌گذار اقدام می‌کند) می‌باشد (رجوع شود به بخش ۲۱ قانون بیمه دریایی سال ۱۹۰۶). نرخ حق بیمه قابل اعمال بر روی ارزش مورد بیمه می‌باشد که از طریق آن حق بیمه ناخالص محاسبه می‌شود. هر چند ممکن است بیمه‌گران برخی کسورات از جمله کارمزد کارگذار را محاسبه کرده تا به حق بیمه خالصی که

حق بیمه‌ها

و حق بیمه‌های برگشتی

معید رحمتی

معاون مدیر بیمه‌های کشتی، هواپیما و حمل کالاهای شرکت سپاهی بیمه ایران
mrahmati@iraninsurance.ir

نازنین حاتمی

معاون اداره کل واگذاری‌های اختیاری - مدیریت اتکایی - شرکت سپاهی بیمه ایران

بخش ۸۳ قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶
بیان می‌دارد، در جایی که طبق شرایط بیمه‌نامه حق بیمه‌ای قابل برگشت باشد و شرایط برای چنین برگشتی مهیا باشد، برگشت حق بیمه به بیمه‌گزار بلااشکال خواهد بود. هرچند قانون هیچگونه شرایطی را برای نحوه برگشت حق بیمه بیان نکرده است

(مانند اینکه کشتی قبل از شروع اعتبار بیمه‌نامه غرق شده و یا به طور کلی از بین برود) و یا بیمه‌گر از انعقاد قرارداد قبل از شروع اعتبار بیمه‌نامه صرف‌نظر کند (مانند زمانی که حسن‌نیت بیمه‌گزار برای بیمه‌گر محرز نشود). در مورد اخیرالذکر مهم است بدانیم در جایی که بیمه‌گران بعد از صدور بیمه‌نامه، منصرف شوند، بیمه‌گزار محق به پس گرفتن حق بیمه پرداختی نخواهد بود؛ حتی اگر بیمه‌گران از همه مسئولیت‌های خود در قبال بیمه‌نامه صادره از بدو شروع آن مبرا شوند. علاوه بر این چنانچه به دلیل فریبکاری و یا اقدام غیرقانونی بیمه‌گزار، بیمه‌نامه بی‌اثر اعلام شود، بیمه‌گزار جریمه نیز خواهد شد.

بخش ۸۳ قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶ بیان می‌دارد، در جایی که طبق شرایط بیمه‌نامه حق بیمه‌ای قابل برگشت باشد و شرایط برای چنین برگشتی مهیا باشد، برگشت حق بیمه به بیمه‌گزار بلااشکال خواهد بود. هرچند قانون هیچگونه شرایطی را برای نحوه برگشت حق بیمه بیان نکرده است، لیکن منعی برای بیمه‌گر برای لحاظ چنین شرایطی در بیمه‌نامه نیز در نظر نگرفته است.

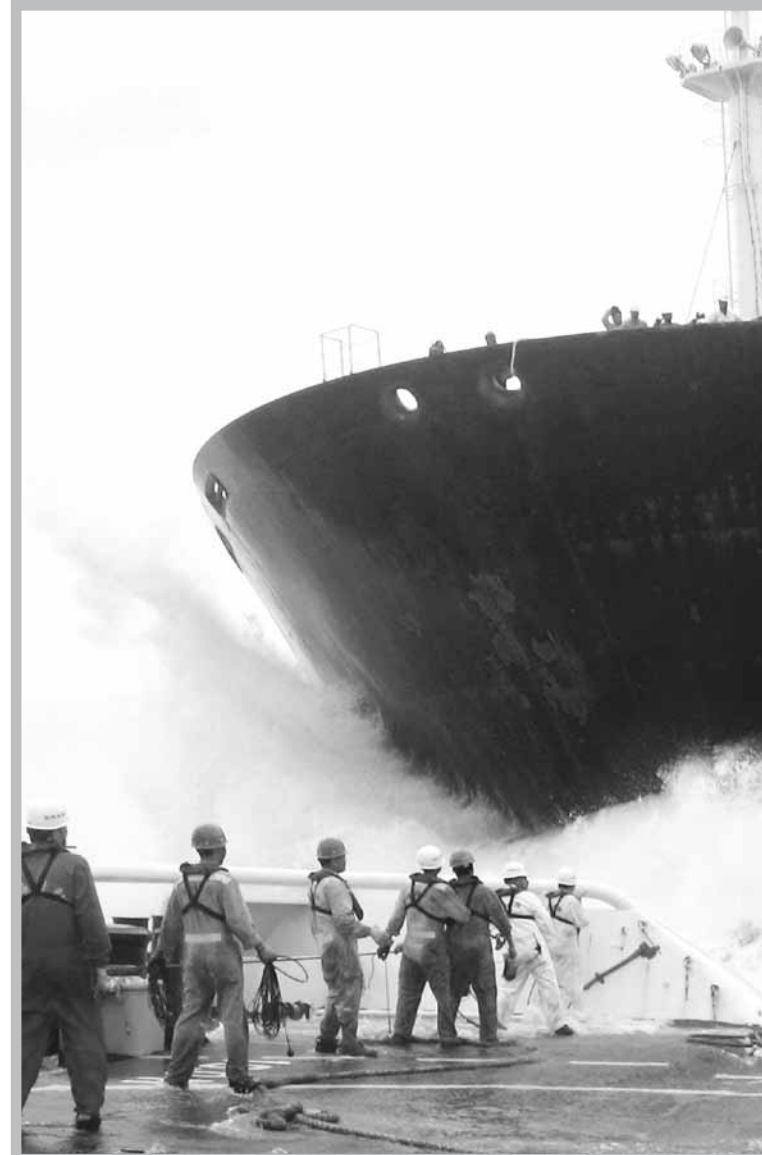
نحوه عمل کسورات حق بیمه بر روی نرخ حق بیمه برگشتی

در بازار بیمه‌ای لندن کسورات حق بیمه تا ۱۵ درصد نرخ حق بیمه قابل ارائه می‌باشد؛ اما در جایی که حق بیمه برگشتی بیمه‌نامه از ۱۵ درصد نرخ بیشتر باشد، هرگونه برگشت حق بیمه مشروط به اعمال برگشتی‌ها با لحاظ حق بیمه پرداختی خواهد بود. هرچند در مواردی که پرداخت حق بیمه‌ها با تأخیر و به صورت اقساط توافق شده باشد، این امر

نمی‌شوند تا زمانی که حق بیمه پرداخت شود. در این مقوله قصد ورود به جزئیات پرداخت حق بیمه را نداریم چرا که به غیر از موضوع حق بیمه‌های اضافی (که در بندهای ۱-۴، ۵-۱، ۲ و ۳) کلوز آمده است، در هیچ جای دیگر کلوز در مورد پرداخت حق بیمه بحث نشده است. معمولاً میزان حق بیمه در جدول پیوست بیمه‌نامه به جزئیات بیان می‌شود؛ که البته این عدد حق بیمه ناخالص خواهد بود. ضمناً کارگزار و یا بیمه‌گزار مجاز به محاسبه کسورات حق بیمه بر روی حق بیمه واقعی نمی‌باشند.

حق بیمه‌های برگشتی قانونی (وفق قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶)

بخش ۸۴ قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶، بیان می‌دارد که حق بیمه زمانی قابل برگشت به بیمه‌گزار خواهد بود که بیمه‌نامه جاری نشود، این امر می‌تواند به دلیل اینکه مورد بیمه هیچگاه در معرض خطری که به واسطه آن بیمه‌نامه تهیه شده است قرار نگرفته باشد



بیمه را در مقابل خطرات از بین رفتن، آسیب دیدن، مسئولیت و یا هزینه‌های مربوطه با توجه به شرایط ذکر شده، بیمه می‌کنیم. هر شرکتی تنها در مقابل سهیم خود پاسخگو خواهد بود. در کلوز ۲۸۰ هیچ اشاره‌ای به نحوه پرداخت حق بیمه نشده است؛ مگر در جایی که در بیمه‌نامه به صراحت اعلام شده باشد (مانند زمانی که مهلت خاصی برای پرداخت حق بیمه لحاظ می‌شود) و یا پرداخت خسارت منوط به شرایط تجاری خاص باشد، تعهدات بیمه‌گران تا زمان پرداخت حق بیمه توسط بیمه‌گزار جاری و ساری نخواهد شد. بخش ۵۲ قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶ در همین راستا بیان می‌دارد؛ که علی‌رغم همه شرایط موجود بیمه‌گران متعهد

در واقع از سوی بیمه‌گزار پرداخت می‌شود، برسند؛ ولیکن در عمل معمولاً حق بیمه ناخالص در بیمه‌نامه درج می‌شود. علی‌رغم این موضوع باید توجه داشت که بر حسب موضوع، حق بیمه‌های برگشتی مجاز، وفق کلوز ۲۸۰ ویرایش ۱۹۹۵، همواره بر روی نرخ حق بیمه و یا حق بیمه خالص محاسبه می‌شود. به عنوان نمونه مجموعه شرایط گواهی (تعهدات) در نمونه بیمه‌نامه‌های دریایی منتشر شده توسط انستیتو بیمه‌گران لندن، به شرح ذیل می‌باشد: "ما شرکت‌ها، گواهی و تأیید می‌کنیم، با توجه به دریافتی‌های صورت گرفته از طریق و یا از طرف بیمه‌گزار، به واسطه حق بیمه قید شده در جدول بیمه‌نامه، مورد

منجر به محاسبه برگشتی‌ها به مبلغی کمتر از ۱۵ درصد می‌شود (به طور مثال ۱۰/۲۵ درصد)؛ ولیکن کماکان کاهش ۱۵ درصد قابل اعمال بر روی حق بیمه‌های برگشتی قابل محاسبه خواهد بود. اینکه یک کارگزار حق بیمه برگشتی را با اضافه کردن بخشی از کارمزد کارگزاری خود به آن افزایش دهد امری متداول در بازار بیمه‌ای است. ضمناً این یک روش معمول برای کارگزاران در بازار بیمه‌های دریایی لندن می‌باشد که حق بیمه‌های دریافتی از بازار را بدون اضافه کردن کارمزد کارگزاری خود به بیمه‌گزاران اعلام کنند.

برگشت‌های اجباری از محل فسخ پوشش

با اشاره به بند (۵) کلوز (به شرح ذیل)، یادآوری می‌شود، به غیر از مواردی که بیمه‌گران با ادامه بیمه‌نامه موافقت کرده باشند، بیمه‌نامه به صورت اتوماتیک مشروط به شرایط ذکر شده در بندهای (۱-۵) و یا (۲-۵) خاتمه می‌یابد. شرایط برگشت حق بیمه، بیمه‌نامه‌های فسخ شده در ذیل بند (۵) کلوز بیان شده است. وقتی بیمه‌نامه با توجه به شرایط اعلامی در بندهای (۱-۵) و یا (۲-۵) خاتمه می‌یابد، بیمه‌گزار محق به دریافت بخشی از حق بیمه که محقق نشده است خواهد بود. این حق بیمه همان حق بیمه مربوط به دوره باقیمانده از بیمه‌نامه است (به طور مثال از تاریخ اختتام بیمه‌نامه تا تاریخ انقضاء بیمه‌نامه که در بیمه‌نامه قید شده است). این حق بیمه باید به صورت روزشمار محاسبه شود و به این مفهوم خواهد بود که بیمه‌گزار حق بیمه بیمه‌نامه تا پایان بیمه‌نامه را به طور کامل اخذ خواهد کرد. مثال:

اطلاعات

دوره بیمه‌نامه ۱۲ ماه از ساعت ۱۰ اول ژانویه ۲۰۱۶
سرمایه مورد بیمه ۴ میلیون دلار. نرخ حق بیمه ۴ درصد، کسورات ۱۵ درصد
بیمه‌نامه به صورت اتوماتیک در ساعت ۱۴ روز ۳۰ ژوئن ۲۰۱۶ خاتمه می‌یابد.

تعدیلات

دوره بیمه‌نامه منقضی نشده از ۳۰ ژوئن ۲۰۱۶ تا ساعت ۱۰ اول ژانویه ۲۰۱۷
تعداد روزهای قابل برگشت (از اول ژوئیه ۲۰۱۶ تا ۳۱ دسامبر ۲۰۱۶ شامل هر دو روز) = ۱۸۴ روز

نرخ حق بیمه ناخالص سالانه ۴ درصد

کسر می‌شود کسورات ۱۵ درصد / ۰/۰۶

نرخ حق بیمه برگشتی خالص سالانه / ۳/۴۰ درصد

نرخ حق بیمه برگشتی روزانه / ۰/۰۹۳ درصد = ۳۶۵ / ۳/۴۰ درصد

حق بیمه خالص برگشتی /
 $X \times 4,000,000$ دلار
 $68,448 \text{ دلار} = 184 \times 0/093$
چنانچه کشتی به هر دلیل در خلال دوره تحت پوشش بیمه‌نامه دچار خسارت کلی شود، حق بیمه برگشتی منتفی خواهد بود.
"۵) انفساخ

علی‌رغم وجود هر نوع مقرراتی در این بیمه اعم از دست‌نویس، ماشین شده یا چاپی، مغایر با شرط حاضر (شرط شماره ۵) مقررات این شرط حاکم خواهد بود. این بیمه در صورت تحقق هر یک از امور زیر بلافاصله و به طور اتوماتیک منفسخ می‌شود، مگر این که بیمه‌گر با خلاف آن موافقت کرده باشد:

۵-۱) تغییر مؤسسه رده‌بندی

غیرارادی در مالکیت یا پرچم کشتی، واگذاری اداره کشتی به مدیران جدید یا اجاره کشتی به صورت لخت یا مصادره کشتی (به منظور تملک یا استفاده) مشروط بر اینکه اگر کشتی حامل کالا بوده و قبلاً از بندر بارگیری حرکت کرده باشد یا بدون کالا در دریا قرار داشته باشد انفساخ در صورت درخواست بیمه‌گزار (به شرطی که کشتی سفر پیش‌بینی شده خود را طی کند) تا پایان سفر (در مورد کشتی حامل کالا تا رسیدن به بندر نهایی تخلیه و در مورد کشتی فاقد کالا تا رسیدن به بندر مقصد) به تأخیر افتد. هر چند در صورت مصادره کشتی به منظور تملک یا استفاده چنانچه قبلاً موافقت کتبی بیمه‌گزار تحصیل نشده باشد، انفساخ پس از ۱۵ روز از تاریخ



در صورت انفساخ قسمتی از حق بیمه خالص که به صورت روز شمار محاسبه می شود قابل برگشت خواهد بود مگر آنکه خسارت کلی (Total Loss) تحت خطرات بیمه شده یا نشده در طول مدت اعتبار بیمه نامه برای کشتی اتفاق افتاده باشد

مصادره اعم از اینکه کشتی در دریا باشد یا بندر تحقق خواهد یافت. در صورت انفساخ قسمتی از حق بیمه خالص که به صورت روز شمار

محاسبه می شود قابل برگشت خواهد بود مگر آنکه خسارت کلی (Total Loss) تحت خطرات بیمه شده یا نشده در طول مدت اعتبار بیمه نامه برای کشتی اتفاق افتاده باشد.

برگشت ها به دلیل فسخ توافقی (دو طرفه)

به غیر از موارد مطروحه در بند (۵) کلوز، مجموعه شرایط کلوز ۲۸۰ سال ۱۹۹۵، شرایطی را در مورد فسخ بیمه نامه که به واسطه آن هر یک از طرفین، بیمه گر یا بیمه گزار، حق فسخ بیمه نامه را داشته باشند بیان نکرده است. لذا این امر طبق بخش ۲۱ قانون بیمه دریایی ۱۹۰۶ مورد عمل قرار می گیرد. بنابراین، مگر در موارد فوق الذکر، بیمه گر تا زمان پایان انقضاء بیمه نامه که در

بیمه نامه مشخص شده است بر روی ریسک خواهد بود. در تئوری این طور به نظر می رسد که بیمه گزار قادر به فسخ بیمه نامه و درخواست برگشت بخش باقی مانده بیمه نامه نخواهد بود. علی رغم این موضوع، بخش (۱-۱-۲۳) کلوز (به شرح ذیل)، به بیمه گزار اجازه می دهد در صورت توافق دو طرف، بخشی از حق بیمه بیمه نامه را اخذ کند. این برگشت حق بیمه نامه به شرح محاسبات فوق خواهد بود اما با این تفاوت که حق بیمه برگشتی مورد محاسبه به صورت ماهانه خواهد بود و نه روزانه. بدین صورت که نرخ حق بیمه برگشتی با لحاظ تعداد ماه های شروع نشده در بیمه نامه خواهد بود. "۱-۱-۲۳" در صورتی که بیمه با توافق طرفین فسخ شود، حق بیمه برگشتی معادل سهمی از حق بیمه

خالص به نسبت ماه های باقیمانده خواهد بود.

مثال:
اطلاعات

دوره بیمه نامه اول ژانویه ۲۰۱۶ تا ۳۱ دسامبر ۲۰۱۶ شامل هر دو روز

سرمایه مورد بیمه ۴ میلیون دلار. نرخ حق بیمه ۴ درصد، کسورات ۱۵ درصد

بیمه نامه به صورت توافق دو طرفه در روز ۱۶ ژوئن ۲۰۱۶ فسخ می شود.

تعدیلات

دوره بیمه نامه منقضی نشده از ۱۶ ژوئن ۲۰۱۶ تا ۳۱ دسامبر ۲۰۱۶

تعداد ماه های قابل برگشت (از ژوئیه تا دسامبر ۲۰۱۶) = ۶ ماه
نرخ حق بیمه ناخالص سالانه / ۴ درصد

کسر می شود کسورات ۱۵ درصد / ۰/۰۶

نرخ حق بیمه برگشتی خالص سالانه / ۳/۴۰ درصد

نرخ حق بیمه برگشتی ماهانه / ۰/۲۸۳۳ درصد = ۱۲ / ۳/۴۰ درصد
حق بیمه خالص برگشتی /

۴,۰۰۰,۰۰۰ دلار
۶۷,۹۲۲ دلار = ۰/۲۸۳۳ x ۶

چنانچه کشتی به هر دلیل در خلال دوره تحت پوشش بیمه نامه دچار خسارت کلی شود، حق بیمه برگشتی منتفی خواهد بود. لذا چنانچه هر دو طرف موافقت کنند بیمه نامه در تاریخ مشخص قبل از انقضاء طبیعی بیمه نامه فسخ شود و در خلال زمان موافقت با فسخ بیمه نامه و تاریخ اختتام طبیعی بیمه نامه کشتی به هر دلیلی دچار خسارت کلی شود، بیمه گزار محق به دریافت حق بیمه برگشتی نخواهد بود.

در بخش بعدی به برگشت حق بیمه از محل دوره Lay-up پرداخته می شود.





راهبرد مورد نیاز برای گسترش فعالیت‌های کلوپ پی.اند.آی کیش

با هدف حفظ منافع ملی

ملک‌رضا ملک‌پور

عضو هیأت مدیره انجمن توسعه دریامحور



احتمال دعاوی مطالبات توسط خیل مهاجران به آمریکای شمالی و استرالیا در نیمه دوم قرن نوزدهم افزایش بسیار یافت. مالکان کشتی‌ها نیز از عدم کفایت پوشش‌های بیمه‌ای موجود در مورد صدمات ناشی از تصادم کشتی‌هایشان با سایر کشتی‌ها اطلاعات بیشتری کسب کردند. پوشش معمول برای ادعای خسارت سایر کشتی‌ها و محموله آنها

اگرچه سابقه بیمه‌های دریایی به قرون وسطی برمی‌گردد، مالکان کشتی در انگلستان تا قرن نوزدهم نیاز به ابتیاع پوشش کلوپ‌های پی.اند.آی (برای بیمه مسئولیت) را احساس نکردند؛ تا اینکه خدمه مصدوم از کارفرمای خود درخواست غرامت کردند و قانون سال ۱۸۴۶ در مورد حوادث مرگبار ادعای غرامت مسافران یا وابستگان آنها را تسهیل کرد.

مالکان کشتی، راهبران کشتی یا اجاره‌کنندگان تشکیل می‌شود، تأمین می‌کنند. برخلاف شرکت‌های بیمه‌گر دریایی که جوابگوی سهامداران خود هستند، کلوپ‌های پی.اند.آی فقط در مقابل اعضاء خود مسئول هستند.

کلوپ‌های پی.اند.آی چند سال است تشکیل شده‌اند؟

پوشش پی.اند.آی چیست؟ بیمه حمایت و غرامت Protection & Indemnity Insurance که به بیمه P&I معروف است نوعی از بیمه دریایی است که توسط انجمن‌های حمایت و غرامت (P&I Clubs) ارائه می‌شود. انجمن‌های مذکور نهادهایی تعاونی هستند که پوشش بیمه‌ای خاص اعضاء خود را، که به طور معمول از

چه قانونی هستند؟ فعالیت
کلوپها مترادف با شرکت‌های
بیمه‌گر نیست؟

کلوپ‌های پی.اند.آی و شرکت‌های
بیمه‌گر دریایی در انگلستان مشمول
قانون دریایی سال ۱۹۰۶ آن کشور
هستند (چیزی که ما در ایران فاقد آن
هستیم). شرکت‌های بیمه‌گر خطرات
کمی مشخص، به ویژه بیمه بدنه و
ماشین‌آلات برای مالکان کشتی را
پوشش می‌دهند. در مقابل کلوپها
پوشش بیمه‌ای خطرات نامعین
وسیع‌تری از قبیل مسئولیت‌های
شخص ثالث، که شرکت‌های بیمه‌گر
تمایلی به پوشش آن ندارند، را ارائه
می‌دهند. خطرات شخص ثالث شامل
بیمه مسئولیت حمل‌کننده در مقابل
صاحب کالا در مورد خسارات به
بار، مسئولیت صاحب کشتی پس از
تصادم، آلودگی زیست‌محیطی و بیمه
خطر جنگ می‌باشد. هر چند برخی
از شرکت‌های بیمه‌گر، آمادگی پوشش
خطرات جنگ را نیز دارند.

آیا اتفاق می‌افتد که یک کالا
تحت پوشش بیمه‌ای دوگانه باشد؟
اگر کالای معینی هم تحت
پوشش شرکت‌های بیمه‌گر دریایی
و هم کلوپ‌های پی.اند.آی باشد،
فرستنده/ صاحب کالا پوشش معمول
شرکت‌های بیمه‌گر و صاحب کشتی/
حمل‌کننده پوشش کلوپ‌های پی.اند.
آی را دارا می‌باشد. در صورت خسارت
به محموله، صاحب کالا باید ابتدا در
مقابل صاحب کشتی ادعای خسارت
کند. اگر صاحب کشتی به دلایل زیر
از مسئولین سر باز زند:

■ وی مسبب صدمه نبوده است
■ طبق مقررات حاکم بر سند
حمل (مثل مقررات هیگ) از
مسئولیت مبری می‌باشد
در چنین مواردی، صاحب کالا از
بیمه‌گر خود تقاضای غرامت می‌کند.
اگر بیمه‌گر غرامت بپردازد، براساس
اصل جایگزینی در صنعت بیمه، ادعای
خود را علیه صاحب کشتی مطرح
می‌کند. صاحب کشتی در این وضعیت

owners Insurance Service

6. Ship-owners P&I Association
7. Steamship Mutual Underwriting Association
8. United Kingdom Mutual Steamship Assurance
9. Standard Steamship Owners P&I Association (London)
10. Standard Steamship Owners P&I Association (Europe)
11. Steamship Mutual Management – Bermuda
12. Japan Ship-owners P&I Association – Japan
13. Assurance Forenigen, Gard – Norway
14. Assurance Forenigen, Skuld – Norway
15. Standard Steamship Owners P&I Association Asia – Singapore
16. Sweden Services Angfarths Assurance Forenigen – Sweden
17. American Steamship Owners P&I Association (USA)

آیا کلوپ‌های پی.اند.آی، صدمه
به کالا را هم پوشش می‌دهند؟
در سال ۱۸۷۴ خطر مسئولیت
فقدان یا صدمه به کالای حمل شده
در کشتی‌های بیمه‌شده، به پوشش
ارائه شده توسط کلوپ‌های پی.اند.آی
افزوده شد. ارزش محمولات افزایش
یافت و پذیره‌نویسان کالا با ترغیب
محاکم بیشتر مشتاق جبران زیان از
مالکان کشتی عضو کلوپ‌های پی.اند.
آی شدند. پس از ۱۸۷۴ کلوپ‌ها
پوشش این غرامت را به عهده گرفتند.
پس از حادثه غرق کشتی Torrey
Canyon در سال ۱۹۶۱ پوشش
برای مسئولیت، هزینه و مخارج ناشی
از نشت نفت به موضوع بسیار مهمی
در امر بیمه کلوپ‌های پی.اند.آی
تبدیل شد.

کلوپ‌های پی.اند.آی مشمول



آمریکا شکل گرفت.

در حال حاضر چند کلوپ
پی.اند.آی در سطح بین‌المللی
مشغول کارند؟

هم‌اکنون ۱۷ کلوپ پی.اند.آی،
گروه بین‌المللی کلوپ‌های پی.اند.آی
یا International Group of P&I Clubs
مقر آن Peek House لندن می‌باشد
که ۱۰ کلوپ انگلیسی و ۷ کلوپ دیگر
نروژی، آمریکایی، ژاپنی، سوئدی،
سنگاپوری و برمودایی هستند. اسامی
این کلوپها به شرح زیر است:

1. London Steam-Ship Owners Mutual Insurance
2. Britania Steam-Ship Insurance Association
3. Michael Else & Co.
4. North of England P&I Association
5. West of England Ship-

برای تصادم به طور کلی یک چهارم
صدمات را مستثنی می‌کرد و مضافاً
از نظر مبلغ محدود بود. حداکثر
جبران خسارت در بیمه‌نامه‌های بدنه
شامل خسارت به کشتی بیمه شده
و مسئولیت وارده، ارزش بیمه شده
کشتی بود.

اولین کلوپ پی.اند.آی چه
سالی تأسیس شد؟

اولین کلوپ پی.اند.آی به نام
Ship-owners' Mutual Protection Society
۱۸۵۵ در انگلستان تشکیل شد.
هدف از تأسیس آن تأمین پوشش
مسئولیت فوت و صدمات جانی و
همچنین خطر تصادمات مستثنی
شده در بیمه‌های دریایی، به ویژه
مازاد حدود آن بیمه‌نامه‌ها، بود.
متعاقباً کلوپ‌های مشابهی در دیگر
شهرهای انگلستان و پس از آن در
اسکاندیناوی، ژاپن و ایالات متحده

شرکت‌های بیمه گر دریایی حق بیمه دریافت می‌کنند و در مقابل آن بیمه‌گذار اطمینان حاصل می‌کند در طول اعتبار بیمه‌نامه تحت پوشش بیمه‌ای قرار دارد. ولی اعتبار مالی کلپ‌ها از طریق حق عضویت می‌باشد که با توجه به تعداد کشتی و ظرفیت ناخالص آنها تعیین می‌شود



همتی) غیرقانونی بودن فعالیت کلپ آسیایی پی‌اند.آی را اعلام کرد. هیأت امناء کلپ آسیایی پی‌اند.آی که مرکب بودند از مدیران عالی‌رتبه خطوط کشتیرانی دولتی در معیت رئیس وقت منطقه آزاد قشم (آقای مهندس بوشهری) درخواست ملاقاتی دادند تا آقای همتی را قانع کنند، اعلامیه غیرقانونی بودن کلپ آسیایی پی‌اند.آی را لغو کند. رئیس بیمه مرکزی فقدان قانون بیمه دریایی را بهانه کرد و حاضر نشد اعلامیه مذکور را لغو کند.

اعضاء هیأت امناء کلپ آسیایی پی‌اند.آی و شخص آقای مهندس بوشهری رئیس منطقه آزاد قشم به بیمه مرکزی اعلام کردند عدم لغو اعلامیه فوق به معنی ادامه پرداخت ۲۰ میلیون دلار در سال به کلپ‌های عضو IG و دریافت حداکثر یک چهارم این مبلغ حق عضویت برای حوادث و

۵ سال پیش، مسئولیت‌های شخص ثالث افزایش یافته و این امر موجب می‌شود که شرکت‌های بیمه‌گر دریایی کسبوکار خود را به کلپ‌های پی‌اند.آی واگذار کنند.

سابقه تأسیس کلپ پی‌اند.آی در ایران به چه سالی برمی‌گردد؟

در همایش ارگان‌های دریایی که سالانه برگزار می‌شود گزارشی منتشر شد که صاحبان کشتی در ایران سالانه حدود ۲۰ میلیون دلار به کلپ‌های عضو IG حق عضویت می‌پردازند؛ ولی به طور متوسط کمتر از ۵ میلیون دلار غرامت دریافت می‌کنند. علی‌هذا در سال ۱۳۷۴ در همایش ارگان‌های دریایی در رامسر از پیش‌کسوتان دریایی درخواست شد مقدمات تأسیس یک کلپ پی‌اند.آی را در ایران فراهم آورند.

در سال ۱۳۷۴ یکی از کارشناسان باسابقه دریایی کشور مسئولیت مطالعه و چگونگی تأسیس آن را با صرف وقت و هزینه شخصی به عهده گرفت و موفق شد اساسنامه کلپ آسیایی پی‌اند.آی را منطبق با مقررات و عرف حاکم در جهان تهیه کرده و به صاحبان کشتی در ایران پیشنهاد کند. صاحبان کشتی در سایه حمایت بی‌دریغ سازمان بنادر و دریانوردی موفق شدند نسبت به ثبت کلپ آسیایی پی‌اند.آی در منطقه آزاد قشم در سال ۱۳۷۵ اقدام کنند.

در غیاب قانون بیمه دریایی در ایران ثبت این کلپ تابع سلاقی و تشویق و تهدیدهای گوناگونی بوده است. اما به محض اعلام موجودیت تعدادی از مالکین کشتی در امارات متحده عربی درخواست عضویت در کلپ آسیایی پی‌اند.آی را کرده و به کلپ قبلی خود اطلاع دادند که قصد دارند در خاتمه دوره عضویت خود، کلپ قبلی را ترک کنند.

هیأت امناء کلپ آسیایی پی‌اند.آی در حال صدور پروانه عضویت برای مالکین کشتی اماراتی بود که بیمه مرکزی ایران (در زمان ریاست آقای

از شرکت بیمه‌گر بدنه یا کلپ پی‌اند.آی خود استمداد می‌طلبید.

رابطه مالی صاحبان کشتی با کلپ‌های پی‌اند.آی چگونه است؟

شرکت‌های بیمه‌گر دریایی حق بیمه دریافت می‌کنند و در مقابل آن بیمه‌گذار اطمینان حاصل می‌کند در طول اعتبار بیمه‌نامه تحت پوشش بیمه‌ای قرار دارد. ولی اعتبار مالی کلپ‌ها از طریق حق عضویت می‌باشد که با توجه به تعداد کشتی و ظرفیت ناخالص آنها تعیین می‌شود. اعضای کلپ حق‌السهم خود را به صندوق کلپ پرداخت می‌کنند و از محل آن جبران غرامت انجام می‌شود. بسیاری از کلپ‌ها با سرمایه‌گذاری موجودی صندوق در محل‌های دیگر، مدیریت مالی مؤثری را بر روی منابع جمع‌آوری شده در صندوق انجام می‌دهند تا از محل درآمد حاصل، حق‌السهم اعضای کلپ به حداقل ممکن برسد.

چنانچه در حادثه‌ای مبلغ صندوق کافی نباشد، از اعضاء درخواست می‌شود حق عضویت بیشتری بپردازند. در عوض چنانچه اعتبار صندوق مازاد شود، برای سال بعد از آن از اعضاء حق عضویت کمتری طلب یا اینکه مبلغ مازاد به آنها مسترد می‌شود. فقط صاحبان کشتی / راهبران خوش سابقه می‌توانند به عضویت کلپ‌ها درآیند و از عضو سهل‌انگاری که کلپ را متحمل خسارت زیاد کند درخواست ترک عضویت می‌شود. در صورت حادث شدن چنین وضعیتی، کلپ‌های دیگر نیز عضویت صاحب کشتی / راهبر ترد شده را به آسانی نمی‌پذیرند.

آیا کلپ پی‌اند.آی می‌تواند پوشش متداول شرکت‌های بیمه‌گر دریایی را هم تأمین کند؟ بعضی از کلپ‌ها نظیر Gard نرروز فعالیت‌های حمایت و غرامت را با بیمه دریایی مرسوم ترکیب کرده‌اند. با اجرایی شدن مقررات رتردام (Rotterdam Rules) از



ایران) فعالیت کند.

این اتفاقات باعث شد هیأت امناء کلوپ آسیایی پی.اند.آی به فکر انتقال مرکز فعالیت کلوپ آسیایی پی.اند.آی به خارج از کشور بیاقتد. این قضیه در اجلاس سران کشورهای اسلامی عضو سازمان کنفرانس اسلامی در سال ۱۳۷۸ تصویب شد؛ ولی سازمان کنفرانس اسلامی طبق مصوبه‌ای از هیأت امناء خواست نام کلوپ آسیایی پی.اند.آی به کلوپ اسلامی پی.اند.آی تغییر کند و این کلوپ پایگاه دیگری در منطقه آزاد دبی پیدا کند.

اصلاحات فوق انجام شد و سازمان کنفرانس اسلامی، برخلاف بیمه مرکزی ایران و در سکوت مطلق مرجع ملی دریایی ایران از فعالیت کلوپ اسلامی پی.اند.آی حمایت شدید کرد و به کشورهای عضو سازمان کنفرانس اسلامی (از جمله ایران) تأکید کرد هرساله تعدادی از کشتی‌های خود

را از عضویت در کلوپ‌های گروه IG خارج کنند و به عضویت کلوپ اسلامی پی.اند.آی در آورند.

کلوپ اسلامی پی.اند.آی با استقبال صاحبان کشتی در کشورهای عضو سازمان کنفرانس اسلامی مواجه شد و برای تأمین تضمین ارزی ۵۰۰ میلیون دلاری به ازاء هر برگ عضویت برای مالکین کشتی از خدمات بیمه اتکایی یکی از بیمه‌گران در لندن بهره می‌گرفت.

هیأت امناء کلوپ اسلامی پی.اند.آی ظرف ۵ سال توانسته بود ۱۴۰ فروند کشتی با پرچم‌های مختلف در پروفایل خود داشته باشد و کار به جایی رسیده بود که برای دریافت نمایندگی کلوپ اسلامی پی.اند.آی در کشورهایی همچون عربستان، بحرین و حتی اندونزی رقابت شدیدی می‌شد. تدبیر هیأت امناء کلوپ اسلامی پی.اند.آی آن بود که در هر سال

ریسک بیشتری را خود کلوپ برمی‌داشت و در سال اول ۸۰ درصد (در سال‌های بعد میزان کمتری) را به بیمه‌گر اتکایی انگلیسی می‌داد تا به مرور زمان مقدمات تأمین بنیه مالی و شناخت بین‌المللی فراهم شود.

در خارج از سازمان کنفرانس اسلامی، از جمله کشور هندوستان فعالیت زیادی صورت می‌گرفت تا به نحوی با کلوپ اسلامی پی.اند.آی همکاری و بتوانند از الگوی مبتکرین ایرانی آن کپی‌برداری کنند.

آیا کلوپ اسلامی پی.اند.آی ۲۰ سال سابقه کار دارد؟

خیر کلوپ اسلامی پی.اند.آی در سال ۱۳۸۲ با روی کار آمدن دولت نهم و سپس در دوره بعد به دو دلیل ناموفق شد:

● تحریم‌های دریایی باعث شد شرکت بیمه اتکایی انگلیسی نتواند

برای پوشش‌ها و تضامین بانکی با کلوپ اسلامی پی.اند.آی ادامه کار دهد. لذا قطع پوشش‌های خود را به صاحبان کشتی موجود عضو کلوپ اعلام کرد. در نتیجه آنها را وادار کرد در پایان دوره عضویت کشتی‌های خود را از کلوپ خارج کنند.

● جو ایجاد شده در شروع دولت نهم باعث شد تمامی اعضاء هیأت امناء از اقدام ملی خود در تأسیس کلوپ آسیایی و سپس کلوپ اسلامی پشیمان شوند. اعضاء سازمان کنفرانس اسلامی به دلیل نوع عملکردهای دولت از پشتیبانی کلوپ اسلامی پی.اند.آی دست برداشتند. این وضعیت به علاوه حادثه‌ای که برای یکی از شناورهای ایرانی عضو کلوپ اتفاق افتاد و مالک شناور هم از شرکت بیمه‌گر کشتی غرامت گرفت و هم دنبال آن بود که به زور از کلوپ اسلامی پی.اند.آی هم غرامت مجدد



بگیرد و بالطبع هیأت امناء زیر بار فشار نمی رفت، باعث شد اعضاء هیأت امناء از کلوپ اسلامی پی.اند.آی خارج شوند و عملاً محصول سالها تجربه و کار کارشناسی مدیران و کارشناسان دریایی کشور ناکام بماند.

کیش پی.اند.آی کلاب چگونه تأسیس شد؟

قطع پوشش بیمه‌ای کلوپ‌های عضو IG برای کشتی‌های اقیانوس‌پیمای ایرانی در نتیجه تحریم‌های سازمان ملل، اروپا و آمریکا از پس از روی کار آمدن دولت نهم باعث شد بنادر جهان اجازه ورود کشتی‌های ثبت شده در ایران و سپس با مالکیت ایرانی را به

مناطق جهان قطع نشود. بدیهی است که الزامات بین‌المللی بعد از به نتیجه رسیدن مذاکرات ایران با کشورهای عضو گروه ۵+۱ تغییر خواهد کرد و طبیعی است که مالکین کشتی‌های ایرانی دنبال تسهیلات برای تردد آسان کشتی‌های خود باشند و این امر ادامه فعالیت کلوپ‌های عضو شده در کلوپ‌های کیش و قشم را زیر سؤال خواهد برد.

چه کنیم که کیش پی.اند.آی کلاب به سر نوشت کلوپ اسلامی پی.اند.آی دچار نشود؟

برای تبیین راهبرد صحیح، بهتر است گزارش اخیر بیمه مرکزی در

ست. یعنی ۳۴ درصد بیشتر از حق بیمه دریافت شده، خسارت پرداخت شده و این رقم در سال ۱۳۹۲ به میزان ۳۷ درصد افزایش یافته است.

● در مقابل کلوپ‌های عضو گروه IG در سال ۲۰۱۴ کشتی‌های جهان با ظرفیت یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون GT را پوشش داده و میزان فروش آنها ۴ میلیارد دلار بوده است. بدیهی است که میزان GT تحت پوشش کیش پی.اند.آی کلاب با توجه به ضرر و زیان‌های احتمالی ادامه کار به صورت مستقل را اصلاً توجیه نمی‌کند و باید به صورت اتکایی اداره شود.

● سابقه کلوپ‌های عضو گروه IG حدود ۱۷۰ سال است و در این مدت

می‌توانند کار کنند که آماده باشند پروانه عضویت کشتی‌ها به طور مشترک ۸۰ درصد کلوپ بین‌المللی و ۲۰ درصد کیش پی.اند.آی کلاب صادر شود. بدیهی است ارقام فوق برحسب قابلیت‌های مدیریتی کیش پی.اند.آی کلاب در سال‌های بعدی قابل تعدیل می‌باشد.

ب) مرجع ملی دریایی کشور به گسترش فعالیت‌های کیش پی.اند.آی کلاب از طریق کشورهای عضو اکو، کشورهای حاشیه دریای خزر، چین و هندوستان و کشورهای دیگری که دولت ایران می‌تواند مشارکت آنها را فراهم کند، به صورت فراملی درآورد.

پ) مدیریت کیش پی.اند.آی کلاب با تجمیع منابع مدیریتی کلوپ‌های پی.اند.آی قبلی تأسیس شده در ایران و در اختیار قرار دادن مجمع کلوپ به دست مالکین کشتی ایرانی و غیرایرانی گام مؤثر برای مشارکت تمامی نیروها را فراهم آورد. بررسی مشارکت شرکت‌های بیمه ایرانی و غیرایرانی تا سطح معینی در ساختار سازمانی کلوپ توصیه می‌شود.

ت) کیش پی.اند.آی کلاب تلاش کند بسته‌های پوشش ارائه شده خود را مشابه کلوپ Gard تنوع بخشد. ث) مرجع ملی دریایی کشور با از سرگیری اقدامات ۱۰ سال گذشته خود و استفاده از تجارب دکتر توان‌زی‌زاده هرچه سریع‌تر لایحه بیمه‌های دریایی را تکمیل و تسلیم هیأت دولت کند.

ج) مرجع ملی دریایی کشور در راستای تکمیل دیگر حلقه‌های مرتبط به فعالیت کلوپ، مواد ۱۸۸ و ۱۸۹ از قانون دریایی ایران در مورد محاکم قضایی دریایی و صلاحیت کارشناسی رسمی دادگستری را اجرایی کند.

چ) کیش پی.اند.آی کلاب، شاخه بروکری بیمه خود را با استفاده از تمامی ظرفیت‌های موجود در سطح منطقه و جهان فعال و تقویت کند.



توانسته‌اند به خوبی اداره مدل تجاری خود به صورت تعاونی را تمرین کنند. کیش پی.اند.آی کلاب باید مالکین کشتی ایرانی و غیرایرانی را به عضویت مجمع خود درآورده و مدل فوق‌الذکر را در اداره کلوپ تمرین کند.

علی‌هذا بررسی‌های مقدماتی کارشناسی، اقدامات راهبردی ذیل را توصیه می‌کند:

الف) مرجع ملی دریایی کشور با صدور یک فرمان (Decree) به مالکین کشتی ایرانی تکلیف کند تنها با آن دسته از کلوپ‌های بین‌المللی

مورد بخش دریایی را مورد توجه قرار دهیم.

● عملکرد بازار بیمه‌های دریایی در سال ۱۳۹۳ و سه ماهه اول سال ۱۳۹۴ بدین نحو بوده است که بیمه‌های دریایی با ۳۶۱ میلیارد تومان تنها ۱/۸۴ درصد سهم کل بازار را در اختیار داشته و سهم بیمه کشتی با ۱۵۴ میلیارد تومان، ۷۴ درصد و سهم بیمه‌های باربری، ۲۰۸ میلیارد تومان برابر ۱/۱ درصد از کل بازار بوده است.

● در سال ۱۳۹۱ ضرب خسارت بیمه‌های دریایی ۱۳۴ درصد بوده

اسکله‌های خود ندهند. زیرا فقدان پوشش مسئولیت مالکین کشتی ریسک بنادر محل تردد این کشتی‌ها را بالا برده و آنها حاضر نبودند ایمنی بنادر خود را به خطر اندازند. مالکین کشتی در ایران برای مقابله با این امر، کیش پی.اند.آی کلاب را راه‌اندازی کردند که عملی به‌جا و لازم و موفق بوده است. پوشش‌های صادره برای کشتی‌های اقیانوس‌پیمای ایرانی توسط کیش پی.اند.آی در معیت تفاهم‌نامه‌هایی که با کشورهای هندوستان و چین صورت گرفت باعث شد تردد کشتی‌های اقیانوس‌پیمای ایرانی به بخشی از

مقررات رترودام سال ۲۰۰۹ میلادی

(۱۳۸۷ شمسی)

- سفر دریایی که طبق قرارداد، محل دریافت کالا یا بندر محل بارگیری کالا یا محل تحویل کالا یا بندر محل تخلیه کالا در کشور متعاقد قرار داشته باشد. (ماده ۵) - محل دریافت و تحویل کالا (و بندر تخلیه و بارگیری) باید در دو کشور متفاوت باشد.	۱- کدام سفرهای دریایی را پوشش می‌دهد؟
- قرارداد حملی که از یک نقطه به نقطه دیگر شامل حمل دریایی بوده باشد را پوشش می‌دهد. این قرارداد حمل، حمل از طریق سایر روش‌های حمل و نقل کالا را در بر می‌گیرد. سند حمل صادره می‌تواند به صورت کاغذی نبوده و مؤید مالکیت کالا نباشد و به صورت الکترونیکی مبادله شود. مگر اینکه کشتی اجاره نبوده و سند حمل و یا سابقه حمل الکترونیک وجود داشته باشد. - قرارداد حمل، چارتر پارتی (اجاره کشتی به صورت دربست) را شامل نمی‌شود. (مواد ۱ و ۶)	۲- کدام قرارداد حمل را پوشش می‌دهد؟
- دوره زمانی مسئولیت حمل‌کننده از لحظه دریافت کالا شروع می‌شود و تا تحویل دادن آن ادامه می‌یابد، مگر آنکه دریافت یا تحویل کالا در اجرای مقررات محلی به مرجع خاصی انجام گیرد. - امکان تغییر در میزان مسئولیت‌ها طبق توافق طرفین وجود دارد؛ لیکن حداقل دوره زمانی از لحظه بارگیری تا تخلیه کالا را شامل می‌شود. - طرفین می‌توانند برای تعیین محل دریافت کالا و محل تحویل کالا توافق کنند؛ ولی در این توافق نباید محل دریافت را پس از بارگیری و محل تحویل را قبل از تخلیه مشخص کنند. (ماده ۱۲)	۳- دوره زمانی مسئولیت حمل‌کننده - محدوده جغرافیایی
حمل‌کننده شخصی است که با فرستنده کالا قرارداد حمل را منعقد می‌کند؛ ولی تعهدات وی به مجریان دیگری که بر اساس تقاضای حمل‌کننده یا تحت نظارت و کنترل او فعالیت می‌کنند، گسترش می‌یابد. (ماده ۱)	۴- حمل‌کننده کیست؟

● دفاعیات حمل کننده در مقابل دعاوی مربوط به فقدان، کالای خسارت دیده یا تأخیر در تحویل بر مبنای محدودیت مسئولیت طبق قرارداد، مقررات و غیره استوار است. دفاعیات و محدودیت ها در مقر قلمرو قضایی یا حکمیت با صلاحیت طبق مقررات اعمال می شود. (ماده ۴)	۵- ادعاهای قراردادی و غیر قراردادی (مسئولیت مدنی)
● حمل کننده در طول دوره زمانی مسئولیت خود باید کالا را به طور صحیح و دقیق دریافت و سپس بارگیری، جابه جایی، بارچینی، حمل و نگهداری کند و در تخلیه و تحویل کالا مراقبت نماید؛ مگر طرفین توافق دیگری در هر یک از این موارد کرده باشند. ● حمل کننده موظف است قبل از سفر دریایی، شروع سفر و در طول آن اقدامات مقتضی و مجدانه در موارد ذیل به عمل آورد: - الف- تأمین و حفظ قابلیت دریانوردی - ب - تأمین و حفظ خدمه کامل، تجهیزات و امکانات در طول سفر - ج - تأمین و حفظ انبارهای کشتی و غیره به طور مناسب و ایمن برای دریافت، حمل و محافظت از کالا ● می توان وظایف ماده ۱۳ را با توافق که در قرارداد ذکر شده باشد به فرستنده یا گیرنده کالا محول کرد. (مواد ۱۳ و ۱۴)	۶- وظیفه حمل کننده در مراقبت از کالا به طور کلی
● در صورتی که حمل کننده اثبات کند خسارت از جانب حمل کننده، از جانب ناخدا یا خدمه کشتی، دیگر مجریان، مستخدمین و غیره رخ نداده است. - حمل کننده در صورت بروز حوادث یا شرایط زیر از مسئولیت مبری می باشد: - الف- بلایای طبیعی (قوه قهریه) - ب - حوادث، خطرات و سوانحی که در دریا و در آب های قابل دریانوردی واقع می شود - ج - جنگ ها، خصومت ها، درگیری های مسلحانه، دزدی دریایی، تروریسم، شورش و آشوب های شهری - د - محدودیت های قرنطینه ای، دخالت یا ممانعت تراشی حکومت ها که قابل انتساب به حمل کننده نباشد - ه - اعتصاب، تحریم، توقف کار یا توقیف نیروی کار - و - آتش سوزی در کشتی - ز - نواقص پنهانی که با اقدامات متعارف قابل تشخیص نیست - ح - عمل یا غفلت فرستنده و غیره - ط - بارگیری، جابه جایی و در مورد کالا که از جانب فرستنده انجام شده باشد یا گیرنده - ی - نقص ذاتی، کیفیت یا فساد کالا - ک - نقص در بسته بندی یا علامت گذاری کالا - ل - نجات یا تلاش برای نجات جان اشخاص در دریا - م - اقدامات معقول برای حفظ اموال در دریا - ن - اقدامات معقول برای جلوگیری از آلودگی محیط زیست دریایی (ماده ۱۷)	۷- موارد تبری حمل کننده از مسئولیت
● خواهان باید ثابت کند که فقدان، خسارت یا تأخیر در تحویل در دوره زمانی مسئولیت حمل کننده رخ داده است. ● حمل کننده باید ثابت کند که علت یا یکی از علل فقدان، خسارت یا تأخیر در تحویل کالا به تقصیر او، تقصیر دیگر مجریان، ناخدا، خدمه کشتی و مستخدمین قابل انتساب نیست. (ماده ۱۷)	۸- مسئولیت اثبات تقصیر (قصور)
● آتش سوزی مشابه رژیم مندرج در مقررات هیگ است؛ یعنی اشاره خاصی به خسارت در نتیجه آتش سوزی نشده است، مگر موارد تبری از مسئولیت. ● اگرچه تعهد حمل کننده در مورد مسئولیت "نفوذناپذیری" به دیگر مجریان حمل هم گسترش پیدا کرده است. (ماده ۱۷)	۹- مسئولیت حمل کننده در صورت آتش سوزی

● قرارداد حمل ممکن است تعهدات و مسئولیت‌های حمل‌کننده و دیگر مجریان حمل را محدود یا کاملاً از مسئولیت مستثنی کند. ● مگر خواهان بتواند ثابت کند خسارت ناشی از تأخیر و یا از روی بی‌مبالاتی حمل‌کننده ایجاد شده و مشارالیه از خسارت یا نقصان وارده به حیوان آگاهی داشته است. (ماده ۸۱)	۱۰- حمل حیوانات زنده
● کالا ممکن است در موارد زیر روی عرشه کشتی حمل شود: الف- الزام قوانین و مقررات، یا ب - حمل کالا با کانتینر، یا ج - طبق قرارداد منعقد شده یا حمل روی عرشه طبق عرف یا نوع عملیات تجاری ایجاب کند. در غیر از موارد فوق، اگر حمل‌کننده کالا را روی عرشه حمل کند، استحقاق تبری از مسئولیت‌های خود را از دست می‌دهد. ● اگر قرارداد حمل، حمل زیر عرشه را تکلیف کرده باشد ولی عملاً کالا روی عرشه حمل شود، حق محدودیت مسئولیت حمل‌کننده از دست می‌رود. ● قراردادهای حملی که احتمال حمل بر روی عرشه کشتی را در جزئیات در بر داشته باشد به حمل‌کننده در مقابل اشخاص ثالثی که سند حمل قابل معامله را دریافت می‌کنند، مصونیت می‌دهد. (ماده ۲۵)	۱۱- حمل کالا روی عرشه کشتی
● حمل‌کننده (یا مجری حمل) می‌تواند از پذیرش یا بارگیری کالاهای خطرناک خودداری کند، یا اقدامات معقول مشابهی را برای تخلیه، معدوم‌سازی و یا بی‌ضرر‌سازی آن انجام دهد. (ماده ۱۵)	۱۲- حمل کالاهای خطرناک
● ۸۷۵ واحد SDR (حق برداشت ویژه) به ازاء هر بسته یا واحد کالای حمل شده یا ۳ واحد SDR به ازاء هر کیلوگرم وزن ناخالص کالا، هر کدام که بیشتر باشد، مگر ارزش کالا در سند حمل درج شده باشد. ارزش کالا در زمان و مکان تحویل ملک است. ● ۲/۵ برابر کرایه کالاهای تأخیر شده، به نحوی که از سقف غرامت مندرج در ماده ۵۹ فوق تجاوز نکند؛ مگر طرفین توافق دیگری کرده باشند. (مواد ۲۲، ۵۹ و ۶۰)	۱۳- محدودیت مسئولیت حمل‌کننده در صورت فقدان، یا خسارت وارده به کالا یا تأخیر در تحویل محموله
● اگر خواهان ثابت کند خسارت وارده به خاطر فعل یا ترک فعل شخصی ایجاد شده است که خواستار بهره‌مندی از محدودیت مسئولیت مندرج در ماده ۵۹ می‌باشد، و خسارت از روی بی‌مبالاتی ایجاد شده یا علم به بروز چنین خسارتی وجود داشته، حق محدودیت مسئولیت حمل‌کننده سلب می‌شود. (ماده ۶۱)	۱۴- سلب حق استفاده از محدودیت مسئولیت حمل‌کننده
● هر شرایطی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم بخواهد از طریق توافق در قرارداد حمل میزان مسئولیت حمل‌کننده را کاهش دهد یا مستثنی کند، باطل می‌باشد. هر شرطی که میزان مسئولیت فرستنده و گیرنده را افزایش دهد نیز باطل است. ● قراردادهای حملی که به صورت حجمی منعقد می‌شود از قاعده فوق مستثنی است یعنی طرفین می‌توانند میزان مسئولیت‌ها را بالاتر برده یا پایین‌تر بیاورند. بار اثبات اینکه شرایط قرارداد حجمی رخ داده بر عهده کسی است که می‌خواهد به آن استناد کرده و از این مقررات تبعیت نکند. (مواد ۷۹ و ۸۰)	۱۵- کاهش میزان محدودیت مسئولیت در قرارداد حمل
● در صورت توافق طرفین، میزان مسئولیت حمل‌کننده افزایش می‌یابد. (ماده ۵۹)	۱۶- افزایش میزان مسئولیت حمل‌کننده
● تغییر مسیر حرکت کشتی به خودی خود نباید حمل‌کننده یا دیگر مجریان حمل را از اینکه بتوانند از مزایای تحدید مسئولیت یا بری از آن بهره‌مند شوند، محروم سازد، مگر در محدوده ماده ۶۱. (ماده ۲۴)	۱۷- تغییر مسیر حرکت کشتی (انحراف)

● سند حمل صادره به معنای دریافت کالا به شرح مندرج در آن به وسیله حمل کننده می باشد. ● سند حمل قابل معامله در صورت انتقال به شخص ثالث یا سند حمل غیرقابل معامله در حکم تعهد تحویل کالا به وسیله حمل کننده به گیرنده کالا با حسن نیت می باشد و لذا طرح هر گونه دلیل بر خلاف آن مسموع نیست. ● در صورت درج عبارت کرایه "پیش پرداخت شده" در سند حمل، حمل کننده نمی تواند از دارنده سند حمل در مقصد یا گیرنده کالا ادعای پرداخت کرایه کند، مگر فرستنده کالا و گیرنده آن یکی بوده باشد. (مواد ۴۱ و ۴۲)	۱۸- تأثیر اطلاعات مندرج در سند حمل
● الف- علائم مشخصه کالا جهت شناسایی - ب - علائم شناسایی - ج - تعداد بسته ها، قطعات یا تعداد کالا - د - وزن کالا چنانچه به وسیله فرستنده اظهار شده باشد - ه - شرح در مورد وضعیت و شرایط ظاهری کالا بر مبنای بازرسی ظاهری کالا هنگام دریافت کالا و یا هر گونه بازرسی دیگری که قبل از صدور بارنامه و یا سابقه حمل الکترونیک انجام دهد - و - نام و آدرس حمل کننده - ز - تاریخی که کالا دریافت یا بارگیری شد یا سند حمل صادر شد - ح - تعداد نسخ اصل قابل معامله - ط - نام و آدرس گیرنده کالا، اگر فرستنده اعلام کرده باشد - ی - نام کشتی (اگر در قرارداد حمل مشخص شده باشد)؛ - ک- ذکر محل دریافت کالا (اگر برای حمل کننده مشخص شده باشد) و محل تحویل دادن کالا - ل - بندر محل بارگیری و بندر محل تخلیه (اگر در قرارداد حمل مشخص شده باشد) (ماده ۳۶)	۱۹- چه اطلاعاتی باید در سند حمل درج شود؟
● فرض بر این است که فرستنده، دقت و صحت اطلاعات ارائه شده به حمل کننده را تضمین کرده باشد. ● فرستنده باید در مدت مناسب اطلاعات کافی برای حمل کالا و صدور سند حمل از جمله نام فرستنده کالا، نام گیرنده کالا و نام شخصی که سند حمل نسبت به او ظهرنویسی شده است را در اختیار حمل کننده بگذارد. (ماده ۳۱)	۲۰- وظایف فرستنده کالا در ارائه اطلاعات مربوط به بار به حمل کننده
● سند حملی که فاقد شرح وضعیت و شرایط ظاهری کالا در زمان دریافت توسط حمل کننده باشد، فرض بر آن خواهد بود که شرایط کالا در زمان دریافت توسط حمل کننده خوب بوده است. اطلاعات نادرست و ناکافی در مورد یکی یا تعدادی از خصوصیات کالا و قرارداد باعث غیرقانونی و نامعتبر شدن کل سند حمل نیست. ● اگر حمل کننده ثابت کند که خسارت یا صدمه حادث شده در نتیجه نقض تعهدات فرستنده بوده است، فرستنده مسئول شناخته می شود. ● اگر چه مقررات رتردام از یک رژیم متفاوتی در مورد مسئولیتها تبعیت می کند، ولی نتیجه آن مشابه مقررات هامبورگ می باشد. (مواد ۳۰ و ۳۹)	۲۱- تأثیر نامه تضمین پرداخت خسارت فرستنده (LOI) به عنوان حمل کننده برای صدور بارنامه بدون قید
● خطاریه مربوط به خسارت باید هنگام تحویل کالا به حمل کننده داده شود و چنانچه خسارات وارده ظاهری نباشد ظرف ۷ روز کاری از تاریخ تحویل کالا باید داده شود. ● خطاریه مربوط به تأخیر در تحویل باید ظرف حداکثر ۲۱ روز پیاپی از تاریخ تحویل کالا داده شود. ● در صورت انجام بازرسی مشترک از سوی گیرنده و حمل کننده خطاریه ای لازم نیست. ● خطاریه می تواند به متصدی حمل و نقل هم داده شود. (ماده ۲۳)	۲۲- خطاریه مربوط به خسارت (مرور زمان)

● فرض می‌شود که حمل‌کننده کالا را (در صورت نبودن مدرک خلاف آن) مطابق شرایط مندرج در قرارداد تحویل داده است. ● عدم صدور اخطاریه مانع حق ادعای غرامت بابت فقدان یا تحویل کالا خسارت دیده نیست. ● ضمن آنکه این موضوع اصل اقامه دلیل بر ذمه مدعی را نیز متأثر نمی‌کند. ● اگر تا ۲۱ روز اخطار تأخیر داده نشود حق خسارت تأخیر در تحویل کالا از بین می‌رود. (ماده ۲۳)	۲۳- نتیجه کوتاهی در تسلیم اخطاریه مربوط به فقدان، خسارت دیدن کالا و یا تأخیر در تحویل
● اقدام قضایی بر علیه حمل‌کننده باید ظرف ۲ سال پس از تحویل یا از تاریخی که کالا باید تحویل می‌شد صورت پذیرد. حق دفاع متقابل و دعوای متقابل پس از گذشت این مدت زمان برای طرفین وجود دارد. (ماده ۶۲) ● حمل‌کننده باید ظرف فرصت زمانی تعریف شده در مقررات محلی یا ۹۰ روز از تاریخ ثبت شکایت (هرکدام که زودتر باشد) برای پرداخت غرامت اقدام کند. (ماده ۶۴) ● اگر حمل‌کننده از روی سند حمل قابل شناسایی نباشد، اقدام قضایی می‌تواند بعد از ۲ سال هم صورت پذیرد. در این صورت باید ظرف فرصت زمانی تعریف شده در مقررات محلی یا گذشت ۹۰ روز از تاریخ شناسایی حمل‌کننده، مالک ثبت شده کشتی یا اجاره‌کننده آن شروع شود. (ماده ۶۵)	۲۴- مهلت لازم برای اقامه دعوی (مرور زمان)
● رسیدگی قضایی در جایی می‌تواند شروع شود که طرفین قبلاً توافق کرده باشند. در این صورت در محاکم قضایی زیر واقع می‌شود: - الف- اقامتگاه قانونی حمل‌کننده، یا - ب - محل تحویل کالا طبق قرارداد حمل منعقد شده، یا - ج - محل دریافت کالا طبق قرارداد حمل منعقد شده، یا - د - بندر بارگیری یا بندر تخلیه، یا - ه - دادگاه صالحه‌ای که فرستنده و حمل‌کننده پذیرفته باشند. ● محل رسیدگی قضایی می‌تواند به طور انحصاری تعیین شود، مانند قراردادهای حجمی. (ماده ۶۶) ● مفاد این مقررات اصول مربوط به قلمرو قضایی، شامل بازداشت شخصی را نقض نمی‌کند. (ماده ۷۰)	۲۵- قلمرو قضایی - صاحب کالا در کجا می‌تواند اقدام قضایی به عمل آورد؟
● حکمیت از طریق داوری در صورتی اعمال می‌شود که طرفین قبلاً در مورد آن توافق کرده باشند. در این صورت: ● طبق ماده ۴ - دفاعیات و محدودیت‌های مسئولیت مندرج در این مقررات نافذ می‌باشد. ● طبق ماده ۷۵- طرفین توافق کرده باشند اختلافات خود را از طریق داوری حل‌وفصل کنند. شرط داوری در قرارداد باید از این مقررات تبعیت کند.	۲۶- حکمیت از طریق داوری
● مفاد مقررات رتردام، اعمال مواد و شرایط مندرج در قرارداد حمل یا قوانین ملی در اجرای "خسارت همگانی" را نقض یا تضعیف نمی‌کند. (ماده ۸۴)	۲۷- خسارات همگانی
● درج هر شرطی در قرارداد حمل، در صورت تحقق شرایط ذیل باطل است: - الف- به طور مستقیم یا غیرمستقیم تعهدات حمل‌کننده و دیگر مجریان حمل به شرح مندرج در مقررات رتردام را محدود یا مستثنی کند. - ب - به طور مستقیم یا غیرمستقیم مسئولیت‌های حمل‌کننده و دیگر مجریان حمل به شرح مندرج در مقررات رتردام را محدود یا مستثنی کند. - ج - به طور مستقیم یا غیرمستقیم تعهدات یا مسئولیت‌های فرستنده، گیرنده، طرف کنترل‌کننده دارنده سند حمل را مستثنی، محدود ساخته یا افزایش دهد. (ماده ۷۹)	۲۸- اعتبار شرایطی که در قرارداد حمل درج می‌شود.

ادامه دارد



رونق دوباره حمل و نقل دریایی در خاورمیانه

داشت، از ورود پنج فروند دیگر از VLCC ساخت شرکت هیوندایی خبر داد. این شرکت همچنین از تصمیم خود برای رسیدن ناوگان این شرکت به ۵۰ فروند نفت کش بزرگ خبر داده است. افزایش درآمد این شرکت نیز در ماه‌های گذشته بسیار چشمگیر بود؛ به طوریکه درآمد خالص این شرکت در سه ماهه دوم سال جاری به ۹۵/۲ میلیون دلار رسید. این میزان برای شش ماه نخست سال جاری ۱۹۷/۵ میلیون دلار است.

شرکت‌های دیگر این منطقه همگی در حال افزایش ناوگان، گسترش شرکای خارجی و جذب سرمایه هستند. این گسترش زیرساخت‌ها از سوی دولت‌های مربوطه نیز حمایت می‌شود. در کشور عربستان شاهد گسترش و سرمایه‌گذاری در بندرهای دمام و جدی هستیم که حجم جابه‌جایی کانتینری بیشتری را در این بنادر ممکن می‌کند. شرکت‌های

اپراتوری DP World و Gultainer و

به ترتیب در بندرهای شارجه و جبل‌علی در حال سرمایه‌گذاری هستند که خود حکایت از آینده پررونق حمل و نقل دریایی در منطقه خاورمیانه دارد.

منبع: سایت خبری مانا

با توجه به پتانسیل بالای خاورمیانه، لویدزلیست از رونق دوباره حمل و نقل دریایی در این منطقه برخلاف کاهش بهای نفت خبر داد.

برخلاف کاهش بهای نفت و تأثیر منفی آن بر سازه‌های فراساحلی، مؤسسه لویدزلیست از بازیابی رونق حمل و نقل دریایی در این منطقه خبر داد.

براساس این گزارش، آمارهای اخیر حاکی از افزایش سود شرکت‌های حمل و نقل با بهره‌گیری از کاهش هزینه سوخت هستند.

کشورهای عربستان و امارات متحده عربی بر روی زیرساخت‌های خود در بنادر سرمایه‌گذاری‌های بزرگی انجام داده‌اند که بر پتانسیل بالای خاورمیانه در زمینه حمل و نقل افزوده است.

شرکت‌های حمل و نقل تانکری نظیر بحری،

Topaz Energy & Marine.

Svitzer, Dubai Drydocks

World, Gulf Navigation

Gultainer و

سرمایه‌گذاری‌هایی را انجام

داده‌اند. به طور مثال شرکت

بحری عربستان که ۳۲

فروند VLCC را در اختیار



برنامه مدیریتی پنج تالاب کشور

به گفته مدیر ملی طرح حفاظت از تالاب‌های ایران تاکنون برنامه مدیریتی پنج تالاب کشور تهیه شده و هفت تالاب نیز در دست تدوین است.

محسن سلیمانی روزبهانی در گفت و گو با ایرنا افزود: برنامه مدیریتی تالاب‌های پریشان در استان فارس، شادگان خوزستان، ارومیه و دو تالاب اقماری دریاچه ارومیه از جمله قوری گل و قره‌قشلاق تهیه شده است.

وی ادامه داد: تهیه برنامه مدیریت هفت تالاب شامل هامون خوزستان، حله بوشهر، حرای میناب هرمزگان، میقان استان مرکزی، چغاخور چهارمحال و بختیاری، زریوار

کردستان و مجموعه تالاب‌های آلاگل - آلماگل و آجی گل در گلستان نیز در دست تهیه است. سلیمانی درباره برنامه مدیریتی تالاب هامون گفت: برنامه مدیریتی این تالاب نهایی شده و برگزاری کارگاه‌های آنها به پایان رسیده است، اکنون کارهای ویرایشی و نوشتاری آن در حال انجام است که امیدواریم بعد از اتمام در شورای عالی محیط زیست و یا شورای برنامه‌ریزی استان تصویب شود.

وی گفت: طرح حفاظت از تالاب‌های ایران از سال ۱۳۸۵ آغاز شد و از همان سال‌های ابتدایی فعالیت تهیه برنامه مدیریت تالاب‌های ایران را در دستور کار قرار

داد، بر این اساس در اواخر سال ۸۷ برنامه مدیریتی حفاظت از تالاب‌های ارومیه و پریشان نهایی شد، تالاب شادگان سال ۹۰ و قوری گل و قره‌قشلاق در سال‌های ۹۱ و ۹۲ نهایی شدند.

سلیمانی افزود: با توجه به شرایط جغرافیایی منطقه‌ای و وضعیت تالابی که در آن قرار دارد زمان تهیه برنامه مدیریتی تالاب‌ها متفاوت است؛ اما به طور میانگین تهیه هر برنامه به یک تا یک سال و نیم زمان نیاز دارد. حدود ۲۵۰ تالاب در کشور وجود دارد که از این تعداد ۸۴ تالاب دارای اهمیت است و از این بین ۲۴ تالاب بین‌المللی بوده و در ردیف کنوانسیون رامسر قرار دارد.

ورود فاضلاب‌های خانگی، صنعتی، سموم شیمیایی و برداشت بی‌رویه از منابع بالادستی تالاب‌ها تهدیداتی است که این حوضه‌های آبی را تهدید می‌کند.

اکنون تالاب‌های شورگل، یادگارلو، انزلی، شادگان، خورموسی، نیریز، پریشان، ارومیه، کميجان و هامون برخی تالاب‌هایی هستند که در معرض خطر تغییرات اکولوژیکی بوده و به همین دلیل در فهرست مونترال قرار گرفته‌اند.

تالاب‌هایی که در شرایط بد زیست‌محیطی قرار دارند در فهرست مونترال که کنوانسیون در مورد حفاظت از تالاب‌ها است، قرار می‌گیرند.



تالاب انزلی

در محاصره زباله، فاضلاب و علف هرز

زباله‌ها و فاضلاب‌های صنعتی و شهری مدت‌هاست زخم چرکین تالاب انزلی هستند و جز این، ۳۱ سالی است که «آزولا»؛ مهمان ناخوانده، بلای جان این تالاب ارزشمند شده و نفس جانداران آن را می‌گیرد.

به گزارش جهان صنعت، در آخرین عکس‌های منتشر شده از تالاب انزلی زباله، چند حیوان مرده و آفتی که سطح آب را پوشانده است، اولین چیزهایی است که به چشم می‌آید. عوامل تهدیدکننده تالاب انزلی یکی و دو تا نیست. عمق تالاب که روزگاری به بیش از ۱۰ متر می‌رسید، حالا به ۱/۵ متر کاهش یافته و شاهدان عینی و فعالان محیط زیست نیز حال تالاب را خوب ارزیابی نمی‌کنند. رامین محمدیان، مسئول سازمان مردم‌نهاد «پیشگامان محیط زیست

کیاشهر» به جهان صنعت می‌گوید: تالاب مثل یخ جلوی چشم ما آب می‌شود.

آزولا، مثل سرطان رشد می‌کند

آزولا، علف هرزی است که به جان تالاب افتاده است. سال ۶۳ بود که این گیاه، در قالب طرحی پژوهشی از فیلیپین به شمال کشور وارد شد تا برای تولید علوفه دام و طیور و تهیه کود سبز برای مزارع برنج به کار رود، اما سهل‌انگاری‌ها باعث شد، این گیاه از برکه‌ها، آبگیرها و رودخانه‌ها گذر کند و به تالاب‌انزلی برسد و مثل سرطان رشد کند و فرشی شود روی سطح تالاب.

تحقیقات نشان می‌دهد که آزولا در هوای گرم با سرعت بیشتری رشد می‌کند و گرمای تابستان هم

فرصت کافی برای آزولا بوده که تالاب را تسخیر کند، نور خورشید را از جانداران زیر آب دریغ کند و جانشان را بگیرد.

محمدیان می‌گوید: این آفت ریشه‌ای اندازه بند انگشت دارد و روی آب شناور است و مناسب اکوسیستم شمال کشور نیست؛ آب را خفه می‌کند و جلوی فتوسنتز را می‌گیرد، به همین خاطر نور به عمق تالاب نمی‌رسد و گیاهان تالاب از بین می‌روند.

آنطور که این فعال محیط زیست می‌گوید تالاب‌های دیگری هم درگیر این آفت شده‌اند؛ امیرکلایه، کیاشهر، لاگون و...

فعالان محیط زیست نام «جایکا»، گروه ژاپنی را می‌آورند که چند سالی است برای کنترل آزولا در حال فعالیت هستند. محمدیان اما معتقد است با وجود

فعالیت ۱۰ ساله جایکا، هیچ‌کس نتیجه مثبت عملکرد آنها را ندیده است. وی می‌گوید: حالا در حال اجرای فاز دوم کارشان هستند اما من که چیزی ندیدم! طرح احیای تالاب بین‌المللی بندرانزلی توسط آژانس بین‌المللی همکاری‌های ایران و ژاپن - جایکا از سال ۸۲ آغاز شده است اما منتقدان می‌گویند پیوسته نبودن اقدامات آن برای کنترل آفت باعث شده که در این سال‌ها آزولا به حیات خود ادامه دهد و حیات گونه‌های گیاهی و جانوری تالاب انزلی را تهدید کند.

محمدیان نیز می‌گوید: از طرف مسئولان مربوطه تلاش مداومی برای نجات تالاب صورت نگرفته و آنچه برای جمع‌آوری آزولا انجام شده جز برنامه‌هایی نمایشی، هیچ نبوده است.

تجارت ۴۱ میلیارد و ۳۴۶ میلیون دلاری ایران با جهان در نیمه اول سال جاری

دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات گمرک ایران، حجم تجارت خارجی ایران در نیمه اول سال جاری را ۴۱ میلیارد و ۳۴۶ میلیون دلار اعلام کرد.

به گزارش ایرنا از روابط عمومی گمرک ایران، واردات کشورمان در مدت یاد شده به ۲۰ میلیارد و ۸۵۲ میلیون دلار رسید که این میزان واردات ۲۰/۴۳ درصد کمتر از مدت مشابه سال قبل بوده است.

همچنین در شش ماهه اول امسال میزان صادرات غیرنفتی کشورمان به ۲۰ میلیارد و ۴۹۴ میلیون دلار رسید که در مقایسه با مدت مشابه پارسال ۱۴/۱۵ درصد کاهش داشت.

بنا بر این گزارش، آمار تجارت خارجی کشورمان نشان می‌دهد که همچنان تراز تجاری کشورمان مثبت است.

اقلام عمده صادرات غیرنفتی در مدت یاد شده به ترتیب شامل سایر گازهای نفتی و هیدروکربورهای گازی شکل و پروپان مایع شده، پلیمرهای اتیلن به اشکال ابتدایی، روغن‌های نفتی و روغن‌های حاصل از مواد معدنی قیری و غیرخام و هیدروکربورهای حلقوی بوده و عمده‌ترین خریداران کالاهای صادراتی کشورمان هم به ترتیب چین، عراق، امارات متحده عربی، افغانستان و هند بوده‌اند.

عمده واردات کشورمان هم به ترتیب به ذرت دامی با سهم ۳/۱۷ درصدی از کل ارزش واردات، قطعات منفصله برای تولید تراکتور کشاورزی و خودروی سواری با ۲/۸۹ درصد، انواع داروها متشکل از محصولات مخلوط شده یا نشده برای درمان و پیشگیری از بیماری با ۲/۵۵ درصد و اتومبیل‌های سواری با ۲/۳۸ درصد بوده که به ترتیب از کشورهای چین، امارات متحده عربی، کره جنوبی، ترکیه و هند بوده است.

این گزارش می‌افزاید، در نیمه اول سال جاری ۲۰ هزار و ۸۸۶ دستگاه انواع خودرو سواری وارد کشور شده است.



محیط زیست همچنین به ساخت اسکله‌ای در این منطقه اشاره کرده و می‌گوید: به خاطر طرح توسعه بندر، سرعت آب به دلیل ایجاد سنگ‌چین‌ها کندتر شده و این به ایجاد رسوبات بیشتر دامن می‌زند. معصومه ابتکار، رییس سازمان حفاظت محیط زیست هم در سفری به گیلان در حاشیه بازدید از طرح احیای جنگل‌های شنرود سیاهکل به صورت تلفنی دستور آغاز عملیات اجرایی طرح احیای سلکه صومعه‌سرا را که بخشی از تالاب بین‌المللی انزلی است، صادر کرد. در مراسم آغاز این عملیات زیست‌محیطی گفت: این طرح با هدف احیای تالاب بین‌المللی انزلی به وسعت ۲۵ هکتار در ورودی رودخانه هندخاله صومعه‌سرا اجراء می‌شود.

به گفته وی، این طرح شامل برداشت رسوب و دیواره‌سازی حاشیه رودخانه است و در آن ۲۰۰ هزار مترمکعب رسوب از دهانه این رودخانه برداشت خواهد شد و قرار است تا اوایل سال آینده به اتمام برسد.

وقت مرگ انزلی نیست

نی، اسپرغان، لویی، سیرپوس، علف هفت بندپهن، تیرکمان آبی و پونه آبی از گیاهان تالاب انزلی هستند و باکلان بزرگ، عقاب دریایی، دم‌سفید قو، غاز، اردک، کیشم، حواصیل و چنگر در این تالاب جوجه‌آوری و زمستان‌گذرانی می‌کنند اما تمام عوامل ذکر شده به کاهش تنوع زیستی این تالاب ارزشمند انجامیده است. آن طور که این فعال محیط زیست می‌گوید، زندگی طبیعی تالاب‌ها به دلیل تغییرات آب و هوایی ۱۰۰ تا ۱۵۰ سال به طول می‌انجامد اما حالا وقت مرگ انزلی نیست و عجیب است که می‌بینیم در سال‌های اخیر این تالاب کم‌عمق و شیرین به چنین وضع بدی گرفتار شده آن هم به دست انسان.

جایکا، آژانس مسافرتی شده!

این فعال محیط زیست از فعالیت جایکا انتقاد کرده و می‌گوید: جایکا تا به امروز هیچ گزارشی از فعالیت‌های خود ارائه نکرده است و به نوعی شده آژانس مسافرتی مسئولان و آنها را مدام به ژاپن می‌برد و تا به امروز عملکرد مثبتی نداشته است. از طرفی دیگر احیای تالاب انزلی نیز طرح دیگری بوده که از سوی دولت ارائه شده و با آغاز کار دولت یازدهم بودجه‌ای چهار میلیارد تومانی به خود اختصاص داده است اما محمدیان در این باره می‌گوید: این بودجه کجا خرج شد؟ صرف چه هزینه‌هایی برای تالاب شد؟ آیا ذی‌نفعان و جوامع محلی از آن بهره بردند؟ آنچه ما دیدیم، تنها انجام چند پروژه مطالعاتی بود!

زخم رسوبات و فاضلاب

فاضلاب ۱۳ شهر گیلان نیز از عوامل انسانی است که سال‌هاست منجر به کم شدن عمق این تالاب شده به طوری که مدیرکل حفاظت محیط زیست گیلان پیش از این گفته بود روزانه ۴۰۰ هزار مترمکعب انواع فاضلاب و سالانه یکصد هزار مترمکعب پساب کشاورزی به تالاب انزلی راه می‌یابد. محمدیان به ممنوعیت دپوی زباله در این تالاب از دو سال پیش اشاره می‌کند و می‌گوید: جای زباله‌ها را عوض کرده‌اند و از حریم تالاب خارج کرده‌اند اما چه فرقی می‌کند؟ در نهایت شیرابه زباله‌ها به تالاب ریخته می‌شود.

علاوه بر این رسوبات نیز به این مسئله دامن زده است. محمدیان در این باره می‌گوید: به دلیل قطع درخت‌ها و نابودی جنگل‌ها و مراتع در بالادست این تالاب پس از هر بارش، رسوبات شسته می‌شود و به اینجا می‌رسد و عمق تالاب را کمتر و کمتر می‌کند. این فعال



اوپک

در ۵۵ سالگی کم اثرتر از گذشته

پنجاه و پنج سال پیش بر اساس توافقی که پس از نشست پنج روزه پنج کشور تولیدکننده عمده نفت در عراق برگزار شد، سازمان کشورهای صادرکننده نفت، اوپک، شکل گرفت که امروزه همچنان نقش مهمی در اقتصاد جهانی دارد.

سپتامبر ۱۹۶۰، به دلیل کاهش پی‌درپی بهای نفت، پنج کشور مهم صادرکننده نفت، ونزوئلا، ایران، عربستان سعودی، عراق و کویت کنفرانسی را در بغداد ترتیب دادند و پس از پنج روز مذاکره، نمایندگان این کشورها تصمیم به ایجاد یک سازمان دائمی به نام کشورهای صادرکننده نفت گرفتند.

اهداف اصلی اوپک هماهنگ کردن تصمیمات کشورهای تولیدکننده، تعیین سهمیه تولید برای ثبات قیمت نفت و آزاد شدن کشورهای تولیدکننده نفت از فشار کارتل‌های نفتی بود.

از سال ۱۹۶۰ تا به امروز برخی دیگر از کشورهای دیگر تولیدکننده نفت از جمله لیبی، قطر، الجزایر، امارات متحده عربی، آنگولا، نیجریه و اکوادور نیز به این سازمان پیوستند و تعداد اعضای اوپک را به ۱۲ کشور رساندند. ایران به عنوان یکی از تولیدکنندگان مطرح نفت در جهان همواره نقش مهمی در این

سازمان داشته است.

در ابتدا شرکت‌های نفتی بین‌المللی گفتگو با اوپک را رد کردند. اما سرانجام در سال ۱۹۶۲ شرکت‌ها پذیرفتند که با یکی از کشورهای تولیدکننده نفت به نمایندگی از سوی دیگر کشورها مذاکره کنند. فواد روحانی و عبدالحسین بهنیا، نمایندگان ایران، نخستین انتخاب اوپک برای این مذاکرات بودند.

دکتر فواد روحانی اولین دبیرکل اوپک بود که به مدت چهار سال این سمت را برعهده داشت. سمتی که بالاترین مرجع اجرایی این سازمان محسوب می‌شود. روحانی فارغ‌التحصیل دانشگاه آکسفورد، دانشگاه لندن و دانشگاه پاریس بود و به پنج زبان تسلط داشت.

اگر چه سازمان اوپک طی پنجاه و پنج سال گذشته در دوره‌هایی خاص، قدرت بالایی در کنترل نوسانات و حتی تعیین قیمت نهایی نفت در جهان داشته اما عده‌ای از کارشناسان اعتقاد دارند که در سال‌های اخیر عوامل متعددی از جمله کاربردی شدن منابع دیگر انرژی، شکل‌گیری سازمان بین‌المللی انرژی، تحولات منطقه‌ای و شکاف بین کشورهای عضو در این سازمان به شدت از قدرت اوپک کاسته است.



بررسی پیش‌بینی‌های مختلف قیمت نفت در سال‌های ۲۰۱۵ - ۲۰۲۰

بازار نفت به کدام سمت می‌رود؟

۱۹۹۸ و بار دیگر در سال ۲۰۰۸ اتفاق افتاده است. مسئله این است که چطور انتظارات از قیمت‌ها و رشد عرضه، شکل تازه‌ای به خود می‌گیرد و حتی اگر مجدداً قیمت‌ها به تعادل برسد، چه عواملی

نفت آمریکای شمالی طی سال‌های گذشته به انضمام تغییر سهام و تغییر در تقاضای نفت اوپک دور از انتظار نبوده، ولی این امر هر ۱۰ سال از شوک قیمتی دهه ۱۹۷۰ گرفته تا سقوط قیمت‌ها در سال‌های ۱۹۸۶،

هر بشکه تخمین زده است. بر اساس گزارش دوره‌ای آژانس بین‌المللی انرژی، عدم تعادل عرضه و تقاضای نفت پس از ژوئن ۲۰۱۴، عاملی غیرمنتظره در سقوط قیمت‌ها به شمار می‌رود؛ اگرچه افزایش عرضه

کاهش ۶۰ درصدی قیمت نفت بعد از ژوئن سال ۲۰۱۴، تراز عرضه و تقاضا را متغیر کرد؛ به‌طوری‌که گروهی از تحلیلگران بازار معتقدند که قیمت نفت به زیر ۲۰ دلار به ازای هر بشکه نیز تنزل خواهد کرد.

مرکز پژوهش‌های مجلس در تازه‌ترین گزارش خود، به بررسی پیش‌بینی‌های مختلف قیمت نفت در سال‌های ۲۰۱۵ - ۲۰۲۰ پرداخته است.

در گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس آمده است؛ نوسانات شدید قیمت نفت و افت آن از سال گذشته میلادی، متخصصان حوزه نفت را بر آن داشته تا با آینده‌پژوهی و پارامترهای متعدد بازار نفت، نظرات و پیش‌بینی‌های مختلف قیمتی تا پایان سال‌های ۲۰۱۵ - ۲۰۱۸ ارائه کنند. برای مثال، سیتی‌گروپ، نفت بشکه‌ای ۲۰ دلاری را برای ماه‌های آینده پیش‌بینی کرده است؛ درحالی‌که دبیر کل سازمان اوپک ۲۰۰ دلار به ازای

تراز جهانی نفت در سال‌های ۲۰۱۴ - ۲۰۲۰ (میلیون بشکه)

۲۰۲۰	۲۰۱۹	۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	
۳/۷۷	۳/۷۵	۳/۷۱	۳/۶۸	۳/۶۷	۳/۴۵	۳/۳۱	فرضیه‌های نرخ رشد تولید ناخالص داخلی GDP (درصد در سال)
۹۹/۰۵	۹۸	۹۶/۸۶	۹۵/۶۸	۹۴/۴۷	۹۳/۳۴	۹۲/۴۳	تقاضای جهانی
۶۰	۵۹/۵۲	۵۸/۹۶	۵۸/۲۶	۵۷/۷۸	۵۷/۳۲	۵۶/۵۹	عرضه جهانی غیر اوپک
۶/۹۳	۶/۹۱	۶/۸۹	۶/۸۸	۸۲۶	۶/۵۸	۶/۳۹	عرضه مایعات گازی اوپک و غیره
۶۶/۹۳	۶۶/۴۳	۶۵/۸۵	۶۵/۱۴	۶۴/۶۰	۶۳/۹۱	۶۲/۹۸	جمع کل
۳۶/۲۴	۳۵/۹۱	۳۵/۶۵	۳۵/۴۱	۳۵/۱۲	۳۴/۷	۳۵/۰۳	ظرفیت نفت خام اوپک
۳۲/۱۲	۳۱/۵۸	۳۱/۰۲	۳۰/۵۴	۲۹/۸۷	۲۹/۴۳	۲۹/۴۴	تقاضا برای نفت اوپک (Call on Opec) + تغییر سهام
۴/۱۳	۴/۳۳	۴/۶۳	۴/۸۷	۵/۲۵	۵/۳۰	۵/۵۸	ظرفیت مازاد ضمنی اوپک*

عوامل کاهنده قیمت نفت از سال ۲۰۱۴

اجتناب‌ناپذیر خواهد بود. نکته آن است که چگونه باز تعادل ضروری و احیای قیمت‌ها از عواملی که به همراه کاهش قیمت‌ها در گذشته اتفاق افتاد، مجزا شده و از بازار نفت پس از احیاء رخت برگرفته و دور می‌شوند. در جدول زیر، پیش‌بینی آژانس بین‌المللی انرژی در خصوص تراز جهانی نفت تا سال ۲۰۲۰ ارائه شده است.

مرکز پژوهش‌های مجلس در ادامه این گزارش با اشاره به عوامل کاهنده قیمت نفت، تصریح کرده است؛ برخلاف کاهش قیمت نفت در گذشته، افت قیمت بعد از ژوئن ۲۰۱۴ را می‌توان به واسطه عوامل ذیل برشمارد:

- ۱- عامل عرضه و تقاضا
- ۲- افزایش رکورد عرضه نفت غیر اوپک
- ۳- کاهش غیرمنتظره روند رشد تقاضا
- ۴- فناوری‌های استخراج نفت شیل با نفت سخت و نفت سبک آمریکا (LTO) که در هنگام اصلاح بازار قبلی به‌سختی به‌عنوان یک منبع تولید در بازار به ثبت رسیده بود، اما با گسترش آن، روش‌های سنتی و پیشین تولید نفت به‌ویژه میان اعضای اوپک و غیر اوپک را در هم ریخت.
- ۵- افت قیمت نفت بعد از ژوئن ۲۰۱۴، در زمانی اتفاق افتاده است که محرک‌های تقاضای نفت و جایگاه نفت میان سوخت ترکیبی تحت تأثیر تغییر شگرفی قرار گرفته است.
- ۶- اقتصادهای نوظهور اعم از چین که به نظر در ۱۰ سال گذشته با رشد زیادی پیش می‌رفت، تا حدودی تمایل اندکی به نفت پیدا کرد.
- ۷- انقلاب فناوری اطلاعات که شکل جدیدی به اقتصاد جهان بخشیده است و به‌سوی توسعه بدون استفاده از انواع سوخت فسیلی به‌ویژه نفت پیش می‌رود.
- ۸- نگرانی‌ها از تغییرات آب‌وهوا عاملی برای تجدیدنظر سیاست‌گذاری‌های نو در حوزه انرژی

شده است.

۹- جهانی‌شدن بازار گاز و کاهش چشم‌گیر هزینه‌ها

۱۰- دسترسی به انرژی‌های تجدید پذیر

به‌طور طبیعی شرایط تغییر یافته بازار نفت مستلزم سازگاری متفاوت کاهش قیمت است.

روند کنونی بازار یقیناً با الگوی دیگری سازگار است. پس از سال‌ها دوام در قیمت‌های نفت، روز حساب فرا رسیده است. بر اساس گزارش دوره‌ای آژانس بین‌المللی انرژی، این رونق مجدد در بازار نفت متفاوت خواهد بود، زیرا قیمت نفت عرضه‌شده غیر اوپک با انعطاف بیشتری نسبت به گذشته وارد بازار می‌شود؛ در حالی که در مقابل تقاضا باقیمت‌های غیر منعطفانه و رو به پایین پیش می‌رود. در نتیجه به‌منظور ممانعت از ایجاد هرگونه اختلال غیرمنتظره در عرضه و تغییر در سیاست‌گذاری‌های انرژی، ایجاد توازن در بازار احتمالاً با سرعت بیشتری اتفاق می‌افتد، اما این توازن نسبتاً محدود و قیمت‌ها در سطحی بالاتر از قیمت‌های کنونی خواهد بود، ولی بالاتر از قیمت‌های سه سال گذشته نخواهد رفت.

بر اساس پیش‌بینی اخیر آژانس بین‌المللی انرژی، وضعیت فوق‌العاده ایجادشده در ماه‌های قبل به تدریج از نیمه سال جاری میلادی متوقف‌شده و با برنامه افزایش اندک و اسمی نفت اوپک از سال ۲۰۱۶ به بعد آرام‌آرام افزایش می‌یابد.

یکی از پیامدهای انقلاب عرضه نفت آمریکای شمالی آن است که انعطاف فرضی و بالای قیمت نفت شیل آمریکای شمالی که منحصرأ منبع بزرگی برای عرضه نفت جهان محسوب می‌شود، اصلاح فراتر از حد یا پایین‌تر از حد سطح عادی قیمت‌ها در بازار را هم از بالا و هم از پایین محدود خواهد کرد.

مسئله دیگر، چالش‌های عراق و زمینه کنونی ژئوپلیتیک این کشور است که نتوانسته به‌عنوان عامل

اثرگذار به کاهش سطح رشد تولید نفت این کشور بیانجامد؛ به‌طوری‌که در دسامبر ۲۰۱۴ با میانگین تولید ۳/۷ میلیون بشکه در روز و روند رو به افزایش تا ۴ میلیون بشکه در روز تا ژوئیه ۲۰۱۵، نسبت به ۳۵ سال گذشته توانسته است بالاترین رکورد تولید را بزند؛ در حالی که ریسک‌ها در پیش‌بینی بسیار بالا و دور از انتظار نیست و با فرض باقی ماندن تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران، عراق هم پس از عربستان به‌عنوان دومین تولیدکننده بزرگ نفت اوپک به شمار می‌رود و با روند نزولی کاهش تقاضا با توجه به روندهای تاریخی زمان رکود عظیم اقتصادی، نشان می‌دهد که تقاضا باوجود رو به کاهش بودن قیمت‌های نفت به همان میزان باقی خواهد ماند.

رونق دوباره قیمت نفت

این گزارش نشان می‌دهد که بنا به پیش‌بینی‌های اخیر صندوق بین‌المللی پول، قیمت‌های نفت در سه‌ماهه دوم سال جاری رونق تازه‌ای یافته است.

انتظار می‌رود میانگین قیمت نفت در سال ۲۰۱۵ به بشکه‌ای ۵۹ دلار برسد که هم‌راستا با فرضیه‌ها و پیش‌بینی‌های قبلی IMF (منتشرشده در ماه آوریل سال

جاری) است. البته این روند رشد در سال ۲۰۱۶ اندک خواهد بود و سطح عرضه جهانی نفت بیش از سطح عرضه نفت در سال ۲۰۱۴ خواهد بود و تولید جهانی نفت همچنان روند رو به افزایش را طی می‌کند و مسلماً کاهش سرمایه‌گذاری در بخش نفت تا حدی باعث آهستگی فعالیت‌های نفتی آمریکای شمالی بعد از کاهش ۶۰ درصدی قیمت نفت طی سال قبل شده است.

افت قیمت‌های نفت برای کشورهای نوظهور در بازارهای کلان اقتصاد جهانی که واردکننده نفت هستند، از فشارهای قیمتی و از آسیب‌های برونی که باری بر سیاست‌های پولی تحمیل می‌کند، کاسته است. در میان کشورهای صادرکننده نفت با پایین آمدن درآمدهای نفتی درجایی که هیچ فضای مالی وجود ندارد، هزینه‌های عمومی باید مجدداً تنظیم و اصلاح شود.

کاهش نرخ ارز باید به جبران اثر تقاضا بر زیان‌های مرتبط با تجارت نفتی از طریق رژیم‌های منعطف نرخ ارزی بیانجامد. در اکثر اقتصادها برای افزایش بهره‌وری و رفع چالش‌های موجود در تولید، نیاز مبرم به اصلاحات ساختاری است.



چشم‌انداز وضعیت اقتصادی در جهان

رشد اقتصادی (درصد)	۲۰۱۳	۲۰۱۴	۲۰۱۵	۲۰۱۶
جهان	۲/۴	۲/۴	۲/۲	۲/۷
کشورهای توسعه‌یافته و اقتصادهای پیشرفته	۱/۴	۱/۵	۲/۲	۲/۳
بازارهای نوظهور و اقتصادهای در حال توسعه	۵	۴/۶	۴/۲	۵
حجم تجارت جهانی (کالا و خدمات)	۲/۳	۲/۲	۴/۱	۴/۴
اقتصادهای پیشرفته	۲/۱	۲/۳	۴/۵	۴/۵
بازارهای نوظهور و اقتصادهای در حال توسعه	۵/۲	۲/۴	۲/۶	۴/۷
قیمت کالاها (دلار آمریکا)	-۱/۹	-۷/۵	-۱۶/۸	۵/۵
نفت*	-۱/۳	-۴	-۱۲/۶	-۱/۷
غیر سوخت (ملکین و مالی وین کالاهای مصرفی در جهان)				

ایران در پله نهم شاخص رقابت پذیری اقتصاد



در نتیجه گیری گزارش مرکز پژوهش های مجلس آمده است؛ بررسی نظرات و دیدگاه های متعدد اقتصادی در مورد وضعیت بازار نفت در سال ۲۰۱۵ و سال های آتی نشان می دهد که شاخص های اقتصادی با آهنگ آرام و روبه جلو در حرکت است و گروهی از متخصصان بازار، تقاضای نفت که یکی از مؤلفه های اثرگذار است را نیز همچنان رو به افزایش البته با روند نه چندان پرشتاب تصویر می کنند.

دورنمای رشد اقتصادی از سال ۲۰۱۴ تاکنون نشان می دهد که رشد اقتصادی روند ثابتی را طی کرده و این میزان در سال ۲۰۱۵ با ۰/۱ درصد کاهش نسبت به دو سال گذشته به ۳/۳ درصد و در سال ۲۰۱۶ با روندی افزایشی به ۳/۷ درصد خواهد رسید. کاهش قیمت های نفت که بعد از ژوئن ۲۰۱۴ اتفاق افتاد، برای کشورهای نوظهور در بازارهای جهانی که واردکننده نفت هستند، از فشارهای قیمتی و از آسیب های برونی که باری بر سیاست های پولی تحمیل می کند، کاست. در میان کشورهای صادرکننده نفت با پایین آمدن درآمدهای نفتی در مقابل برای کاهش زبان ها لازم است، هزینه های عمومی مجدداً تنظیم و اصلاح شود. انتظار می رود در کنار عوامل کاهنده و اثرگذار کاهش قیمت نفت همچون سرمایه گذاری بر انرژی های تجدید پذیر، افزایش رکورد عرضه نفت غیروپیک، کاهش غیرمنتظره روند رشد تقاضا و... روند رشد قیمت ها در سال های آتی با سرعت کندتری پیش رود. پیش بینی های متعدد در خصوص قیمت نفت مبتنی بر روند کند و نسبی است که این رویه به تخمین صندوق بین المللی پول با قیمت فرضی بازارهای آتی در سال ۲۰۱۵ معادل ۵۸/۸۷ دلار به ازای هر بشکه و این میزان در سال ۲۰۱۶ معادل ۶۴/۲۲ دلار به ازای هر بشکه خواهد بود.

براساس اعلام مجمع جهانی اقتصاد، شاخص رقابت پذیری اقتصاد ایران با رسیدن به رتبه ۷۴ از میان ۱۴۴ کشور دنیا، ۹ پله صعود کرد.

جدیدترین گزارش مجمع جهانی اقتصاد از شرایط رقابت پذیری در اقتصاد کشورهای دنیا نشان می دهد که ایران در این زمینه پیشرفت کرده؛ هرچند هنوز به رتبه خود در گزارش ۳ سال پیش نرسیده است. در گزارشی که سال ۲۰۱۲ منتشر شده بود، ایران رتبه ۶۶ دنیا را از نظر رقابت پذیری داشت اما در سال ۲۰۱۳ یکباره ۱۶ پله سقوط را در این جدول تجربه کرد تا در سال ۲۰۱۳ به رتبه ۸۲ برسد. رتبه ایران از نظر رقابت پذیری در گزارش سال ۲۰۱۴ نیز ۸۳ بود اما در گزارش اخیر که به عنوان گزارش سال ۲۰۱۵-۲۰۱۶ منتشر شده، رتبه ۷۴ برای ایران به دست آمده است. میانگین امتیازها در این جدول که سوئیس صدرنشین آن است، براساس بررسی ۱۱۲ متغیر محاسبه شده است. کشور اول امتیاز ۵/۷۶ را به دست آورده و کشور گینه به عنوان آخرین کشور حاضر در این جدول امتیاز ۲/۸۴ را کسب کرده است.

امتیاز ایران که در میانه های این جدول قرار دارد، ۴/۰۹ برآورد شده است. امتیاز ایران در گزارش سال قبل ۴/۰۳ و در گزارش قبل از آن ۴/۰۷ بود. گزارش ۳ سال پیش هم امتیاز ایران را ۴/۲۲ اعلام کرده بود که این امتیاز رتبه ۶۶ را برای ایران به همراه داشت.

براساس گزارش اخیر مجمع جهانی اقتصاد، پس از سوئیس، سنگاپور با امتیاز ۵/۶۸ و آمریکا با امتیاز ۵/۶۱ در رتبه های دوم و سوم از نظر رقابت پذیری اقتصاد قرار گرفته اند. این ۳ کشور رتبه سال گذشته خود را حفظ کرده اند. آلمان، هلند، ژاپن، هنگ کنگ، فنلاند، سوئد و انگلیس در رتبه های بعدی این شاخص قرار دارند. کشور هلند توانسته است از رتبه هشتم خود در گزارش اخیر

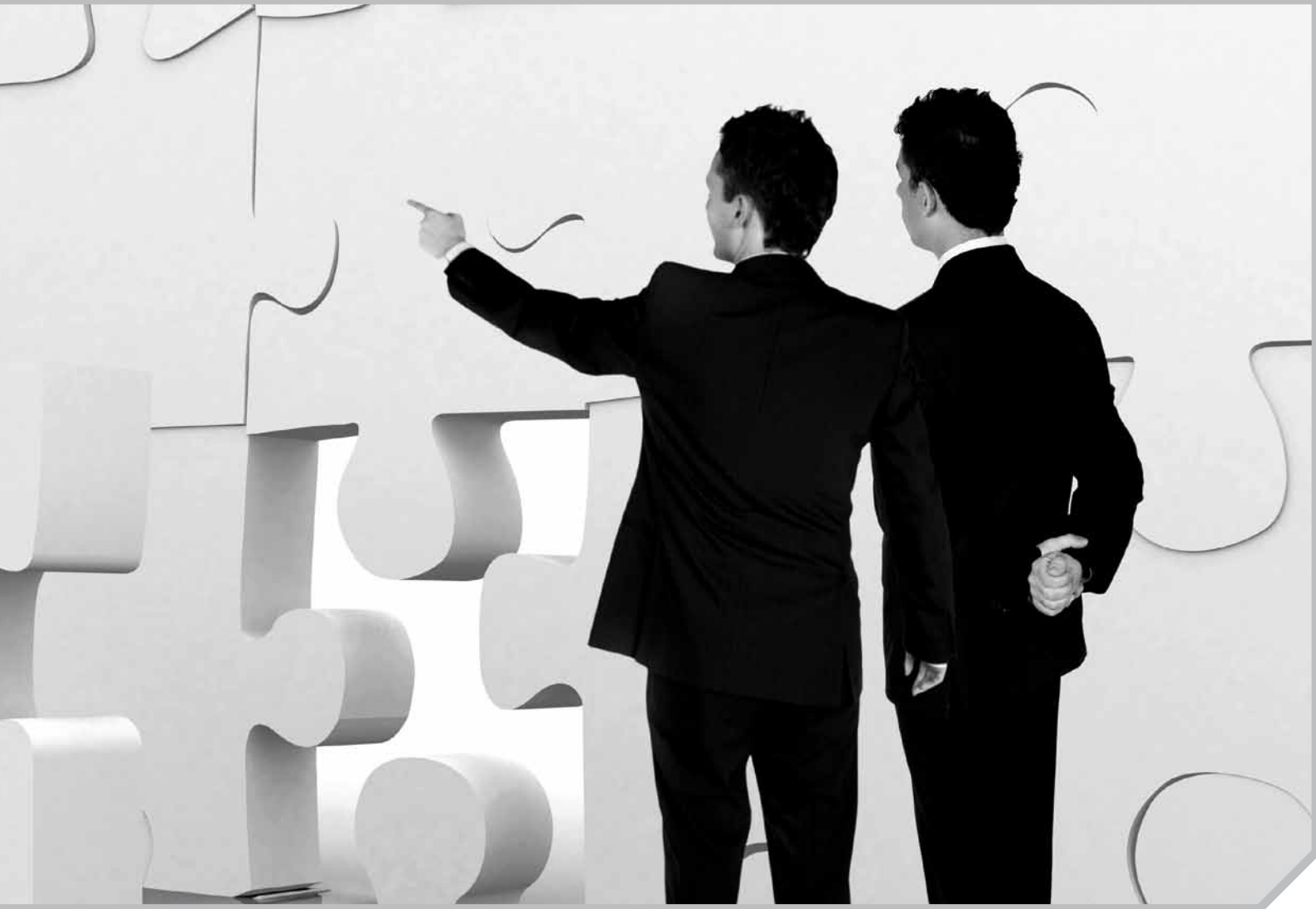
مجمع اقتصادی جهان به رتبه پنجم دست یابد. همچنین کشور هند توانسته است با صعودی ۱۶ رتبه ای از جایگاه قبلی خود با ایستادن در رتبه ۵۵ فهرست به خوبی از نگاه اقتصادی بدرخشد. از طرفی دیگر کشور برزیل با سقوط جایگاه پیشرفت اقتصادی از رتبه ۱۸ به رتبه ۷۵ رسیده و عنوان بدترین بازیگر اقتصاد جهانی در گروه کشورهای بریکس (گروهی به رهبری قدرتهای اقتصادی نوظهور متشکل از برزیل، روسیه، هند، چین و آفریقای جنوبی) لقب گیرد.

چین در این جدول رتبه ۲۸ را به خود اختصاص داده است و ترکیه هم در جایگاه ۵۱ قرار دارد. در میان اقتصادهای منطقه کشور قطر بهترین رتبه را دارد و چهاردهمین اقتصاد رقابت پذیر دنیا لقب گرفته است. طبق این گزارش، کشورهای منطقه وضعیت بهتری نسبت به ایران در این جدول دارند اما جایگاه بهبود یافته ایران از ۸۳ به ۷۴ بالاتر از ۵ کشور مسلمان الجزیره، تونس، لبنان، مصر و پاکستان است. در این گزارش کشورها براساس «شاخص رقابت پذیری جهانی» رتبه بندی می شوند.

این شاخص براساس بررسی ۱۱۲ متغیر مختلف تعیین می شود. فاکتورهایی که برای تعیین شاخص رقابت پذیری مورد بررسی قرار می گیرند به ۱۲ گروه تقسیم می شوند.

این گروه ها به این ترتیب هستند: «ارکان رقابت پذیری» اعم از «نهادهای»، «زیرساخت ها»، «محیط اقتصاد کلان»، «بهداشت و آموزش ابتدایی»، «آموزش عالی و حرفه ای»، «کارآیی بازار کالا»، «کارآیی بازار نیروی کار»، «پیشرفته بودن بازار مالی»، «آمادگی تکنولوژیک»، «اندازه بازار»، «پیشرفته بودن بنگاه های تجاری» و «نوآوری».

نمره هر کشور با بررسی این فاکتورها برآورد می شود و هر قدر این نمره بیشتر باشد، اقتصاد آن کشور از رقابت پذیری بیشتری برخوردار است.



روش‌هایی برای کارآمدسازی برنامه توسعه مدیران

نویسنده: Karen Schmidt

مترجم: مریم رضایی



بسیاری از سازمان‌ها زمان، پول و تلاش‌های زیادی برای برنامه‌های توسعه مدیران تلف می‌کنند، چون تمام تمرکز خود را روی طراحی و ارائه آن برنامه قرار می‌دهند و به سه مرحله حیاتی تأثیرگذار در نتیجه توجه نمی‌کنند. بدون طی این مراحل، حتی جامع‌ترین اقدامات هم به نتیجه نمی‌رسند.

قبل از اینکه برنامه بعدی توسعه مدیران خط مقدم خود را شروع کنید، باید اقداماتی در سه حوزه زیر انجام دهید تا مطمئن شوید شانس به حداکثر رسیدن بازگشت سرمایه شما افزایش می‌یابد.

۱- درک مثبتی از مدیران را در فرهنگ خود ایجاد کنید

یکی از اولین چالش‌ها در برنامه توسعه مدیران خط مقدم پیدا کردن افرادی است که مشتاق به این کار باشند. هر چقدر هم در تسهیل کارها

شرکت را ترک نمی‌کند، بلکه مدیر خود را ترک می‌کند. مدیران خط مقدم افرادی هستند که در هر کاری دست دارند و درگیر فعالیت‌های روزانه‌ای هستند که باعث می‌شود کسب و کارها یا رشد یا سقوط کنند. بنابراین وقتی توسعه مهارت‌های مدیران خط مقدم تا این حد اهمیت دارد، چرا مایه ناامیدی برخی سازمان‌ها می‌شود؟ متأسفانه

و توسعه افرادی که چنین نقش مهمی دارند تهیه شود. وقتی تحقیقات در مورد منابع انسانی و تعهد کارمندان را در مؤسسات معتبری مانند گالوپ می‌خوانید، متوجه می‌شوید که مهم‌ترین فاکتور در عملکرد کارمندان رابطه مستقیم آنها با مدیران و رهبر تیم‌شان است. به عبارت دیگر، اگر قرار باشد کارمندی از شرکتی برود،

تربیت مدیران تأثیرگذار وظیفه مهمی است که باید به صورت مؤثر و کارآمدی انجام شود. با توجه به اینکه مدیران ناظر (به خصوص بر کار تولید) که اصطلاحاً به آنها مدیران «خط مقدم» گفته می‌شود، ۶۰ درصد مدیران سازمان‌ها را تشکیل می‌دهند و مستقیماً بر ۸۰ درصد نیروی کار نظارت می‌کنند، ضروری است طرح هوشمندانه‌ای برای تربیت

می‌دهد مدیران ارشد شرکت نه تنها از چنین برنامه‌ای مطلع هستند، بلکه آمادگی دارند تجربیات خود را نیز به اشتراک بگذارند. یکی از دلایل کارآمد بودن این مدل آن است که افراد جوان‌تر را که بخش بزرگ‌تری از مدیران خط مقدم را تشکیل می‌دهند جذب می‌کند. آنها تمایل دارند در فرآیند یادگیری با افرادی با سنین و تجربیات مختلف تعامل داشته باشند.

۳- یک تیم برای حمایت از مدیران جدید ایجاد کنید

مدیر شدن نیازمند مهارت‌هایی فردی است که برای هدایت یک تیم مورد نیاز است. مدیر جدید باید بداند از حمایت برخوردار است و افراد دیگری هستند که هنگام مشکلات یا ناامیدی‌ها می‌تواند به آنها مراجعه کند. اگر مدیران ارشد سازمان مثل یک تیم عمل نمی‌کنند، به طور جدی جلوی توانایی ابراز ایده‌های مدیران جدید را می‌گیرند. یک تیم رهبری خوب حامی، مشوق و الگوی رفتارهای خوب است. همچنین مجموعه ارزش‌های واضحی دارد که همه اعضا به آن عمل می‌کنند. مدیران جدید خط مقدم باید با این ارزش‌ها آشنا باشند. اگر این ارزش‌ها و ویژگی‌ها را در اختیار ندارید، پس قبل از شروع برنامه تربیت مدیران خط مقدم روی آنها کار کنید.

اگر مسئول برنامه‌های توسعه مدیریت در سازمان خود هستید، در نظر نگرفتن مزایای کاری که پیش از شروع این برنامه باید انجام دهید نشانه غفلت شما است. البته اجرای سه فاکتوری که مطرح شد، زمان‌بر است، اما ارزش آن را دارد. شروع خوب یعنی توسعه درک فرهنگی اعضای سازمان. اگر این سه فاکتور را در نظر بگیرید و آنها را با یک برنامه توسعه مؤثر ترکیب کنید، ثمره آن را در نیروی کار خود خواهید دید.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد

یکی از اولین چالش‌ها در برنامه توسعه مدیران خط مقدم پیدا کردن افرادی است که مشتاق به این کار باشند. هر چقدر هم در تسهیل کارها با تجربه باشید، نمی‌توانید مدیرانی را تربیت کنید که نمی‌خواهند متعهد باشند

مثلاً می‌توانید با یکی از مدیران موفق سازمان صحبت کنید و از او بخواهید داستان موفقیت خود را برای مخاطبان هدف در سازمان بازگو کند.

۲- از مدیران ارشد کمک بگیرید

این مرحله کمی بدیهی به نظر می‌رسد. اما به یاد داشته باشید که قرار نیست یک کار معمول مثل راضی کردن مدیران ارشد به تصویب تخصیص بودجه بیشتر برای یک پروژه انجام دهید، بلکه می‌خواهید حمایت آنها را به صورت عملی جذب کنید. برای مدیران خط مقدم حرف مهم نیست، بلکه برای آنها عمل کردن ارزش دارد. آنها خواهان حمایتی از سوی مدیران ارشد خود هستند که فراتر از دریافت یک ایمیل تشویقی ظاهری باشد.

برای شروع، بهتر است مدیران ارشد شرکت در مورد برنامه توسعه مدیران خط مقدم با دیگران صحبت کنند، جلسه بگذارند و آموزش دهند. این نوع حمایت می‌تواند اثری مثبت و قابل توجه داشته باشد. چنین تعهدی باعث می‌شود هر دو طرف به شناخت بهتری از یکدیگر برسند. همچنین نشان



چنین دیدگاهی در مورد مدیران و رهبران تیم‌ها وجود دارد. اگر از افراد برسید وقتی عنوان «رهبر تیم» را می‌شنوند چه چیزی به ذهن‌شان می‌آید، پاسخ‌هایی که دریافت می‌کنید باعث شگفتی شما می‌شود و پاسخ‌های منفی همه بر اساس اطلاعات غلط یا عدم اطلاعات است که باید اصلاح شود.

به محض اینکه به احساسات منفی افراد پی بردید، می‌توانید بذر ارتباطات مثبت را بپاشید و روش‌هایی برای پررنگ کردن جنبه‌های خوب مدیر بودن پیدا کنید: فرصت‌های توسعه از کار کردن روی پروژه‌ها؛ شانس شنیده شدن ایده‌های افراد؛ انتشار خبر دستاوردهای تیم؛ اظهار رضایت از یادگیری و رشد اعضای تیم.

این روش‌ها را می‌توانید با استفاده از سیستم‌های ارتباطی داخلی موجود در سازمان خود به کار ببرید.

باتجربه باشید، نمی‌توانید مدیرانی را تربیت کنید که نمی‌خواهند متعهد باشند. صرفاً به این دلیل که یک فرد پتانسیل رهبری تیمی را دارد، به این معنی نیست که تمایل به این کار هم وجود دارد. این به خاطر درک منفی افراد در بسیاری از سازمان‌ها نسبت به نقش رهبر تیم است. آنها فکر می‌کنند باید ساعات طولانی کار کنند و حقوق‌شان چندان افزایش نمی‌یابد؛ باید کل وقت خود را در جلسات بی‌فایده یا نوشتن گزارش صرف کنند؛ باید نسبت به دیگران ریاست کنند و دستور بدهند؛ وقتی اشتباهی پیش می‌آید مقصر شناخته می‌شوند؛ ضامن عملکرد ضعیف دیگران و اصلاح آن هستند.

بنابراین، وقتی چنین درکی از رهبری تیم در سازمان وجود دارد، چه دلیلی دارد که اعضا تمایلی برای مدیر شدن داشته باشند؟ متأسفانه در بسیاری از سازمان‌ها

اگر مدیریت را انجام امور و رسیدن به اهداف به وسیله دیگران بدانیم، می‌توانیم بگوییم که تفویض اختیار جزو جدایی‌ناپذیر مدیریت است. برای رسیدن به مدیریت‌های

سطح بالا و سطح بالایی مدیریت، در هر جایگاه مدیریتی، نیاز است بپذیریم که مدیر در موارد زیادی لازم است که اختیارات خود را به مشاوران، معاونان و حتی پرسنل خود واگذار کند اما در تمام این

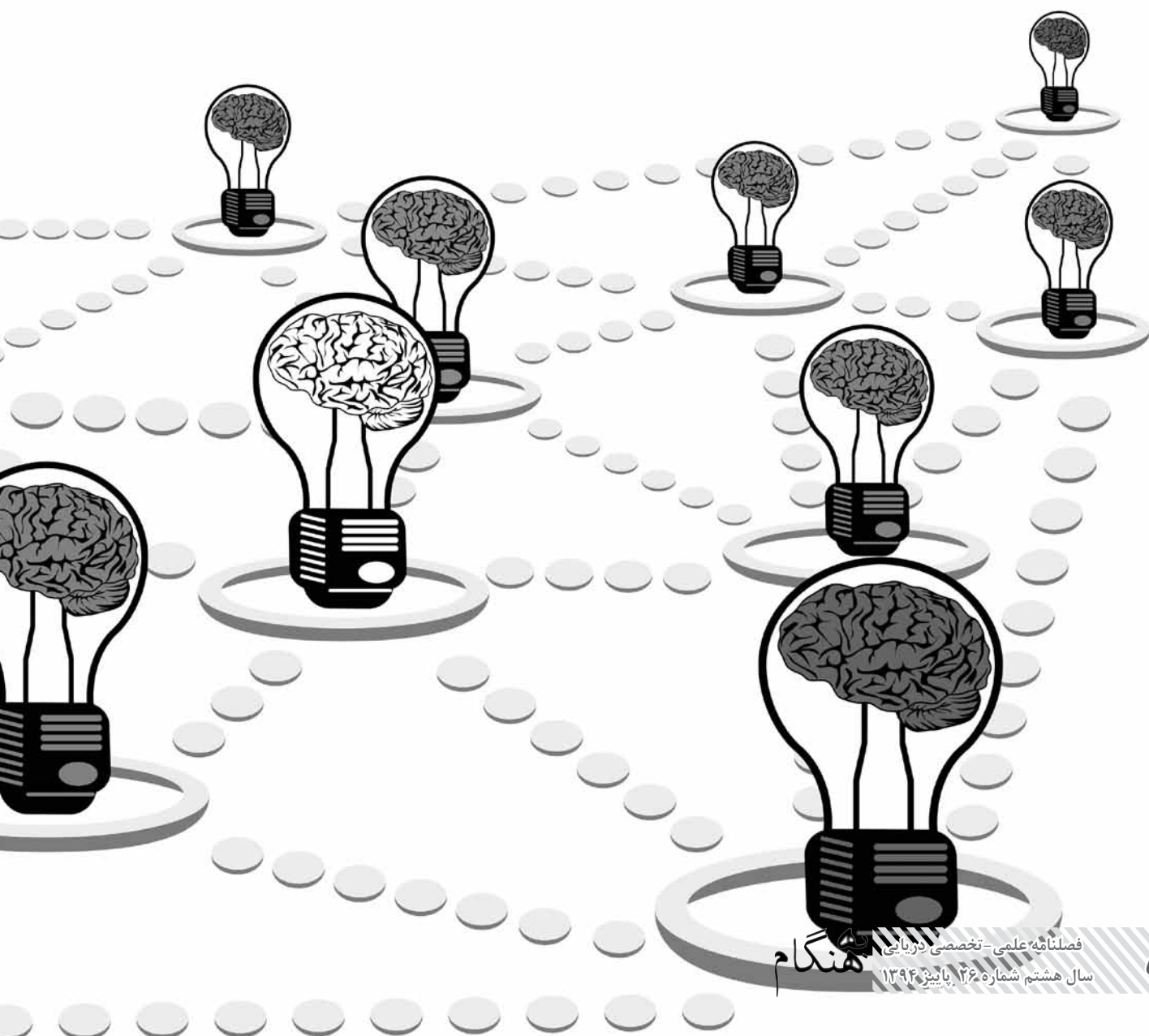
موارد و مواقع مسئولیت برنهد سازمان برعهده مدیر باقی می‌ماند. هر چه مدیریت در سطح بالاتری باشد لازم است این واگذاری‌ها بیشتر و بزرگ‌تر باشد. اما کماکان مسئولیت آنها بر عهده مدیر باقی

می‌ماند.

این واقعیت، یعنی واگذاری اختیار و برعهده ماندن مسئولیت، در موارد بسیاری این ذهنیت را ایجاد می‌کند که چنین کاری اشتباه است و انسان زمانی که مسئولیتی را شخصاً بر عهده دارد، چطور انجام آن را به دیگری واگذار کند؟ اگر مدیر چنین نکند به جای مدیریت کردن، مسئول انجام کارها خواهد شد و کاری که انسان می‌تواند انجام دهد بسیار محدود است و با حوزه‌ای که می‌تواند مدیریت کند قابل مقایسه نیست. در این موارد مدیران سه اهرم در اختیار دارند که لازم است از تمام ظرفیت‌های این اهرم‌ها بهره ببرند تا تفویض اختیارها با نتیجه‌بخشی

نحوه صحیح واگذاری اختیارات لازمه مدیریت قوی

امیررضا پوررضایی



و اطمینان بیشتری همراه باشد. «حسن انتخاب»، «حسن ارتباط» و «حسن اتخاذ». به بیان دیگر، انتخاب افراد مناسب، ارتباط مناسب با این افراد و اتخاذ روش‌های درست برای رسیدن به هدف‌ها.

با یک مثال به ظاهر دور از حوزه مدیریت می‌توان به این مفهوم بیشتر پرداخت.

اگر بچه‌ای در هنگام توپ‌بازی شیشه همسایه را بشکند، درحالی که پدر و مادر او هیچ اختیاری در خصوص ضربه‌ای که به توپ زده شده نداشته‌اند، اما مسئولیت این ضربه با آنها است. این مسئولیت نیز تنها با عوض کردن شیشه خانه همسایه تمام نمی‌شود و بر شناخت

تمام افرادی که در این محله زندگی می‌کنند از این خانواده، اثرگذار خواهد بود. این پدیده در شکلی متفاوت نیز صادق است. اگر بچه‌ای با همسایگان خود رفتاری مناسب داشته باشد، عملکرد او به حساب خانواده او منظور می‌شود.

به نظر می‌رسد یکی از شرایطی که افراد وارد شده به عرصه مدیریت لازم است آن را بپذیرند، پدیده‌ای است که شاید بتوان آن را «قانون عدم برابری اختیار و مسئولیت مدیران» نامید.

بسیاری از مدیران این گمان را دارند که با نظارت می‌توان افراد را آنگونه که می‌خواهیم، نه تنها هدایت کرد، بلکه راه برد. اما

خوب است در نظر داشته باشیم که نظارت بر عملکرد پرسنل تنها برای این است که معلوم کند «انتخاب‌ها»، «ارتباط‌ها» و «اتخاذها»ی ما درست است یا نه.

این طرز تلقی که نظارت را مدیریت امتداد یافته تا مویرگ‌های سازمان تصور کنیم به کلی نادرست است. این مفهوم جدای از وجه استادی مدیر در سازمان است که بی‌شک از تأثیردارترین روش‌های مدیریتی است اما جای پرداختن به آن نیست. برعکس آنچه امروز در جامعه ما نگاه رایج است و مدیر خوب را مدیر حاضر در همه صحنه‌ها می‌داند، مدیر پرامتیاز کسی است که لازم نباشد در همه صحنه‌ها حضور داشته باشد.

مدیران در مسیر انتخاب و تفویض اختیار به سایر افراد، با سه گونه انتخاب اصلی مواجهند:

- انتخاب مشاوران
- انتخاب معاونان
- انتخاب کارکنان

در هر سه مورد حسن انتخاب و حسن ارتباط، اثر تعیین‌کننده‌ای دارد اما تفاوت‌هایی نیز وجود دارد. درخصوص مشاوران، تنها ابزار، حسن انتخاب و حسن ارتباط است و به هیچ عنوان نظارتی بر مشاوران وجود ندارد. مشاور انسان متخصصی است که نمی‌توانیم بررسی کنیم او تمام توان فکری و مهارت‌های خود را برای آنچه مورد نظر ماست به کار گرفته است یا خیر.

کسی که به پزشک مراجعه می‌کند نمی‌تواند نظارتی بر عملکرد این پزشک داشته باشد و اگر گفته‌های او را با دانسته‌های خود سبک سنگین کند و آنچه عقلش گفت را به کار بندد، ممکن است لطمه جبران‌ناپذیری به خود وارد کند.

فرض بگیریم شخصی اطلاعاتش از پزشکی تا حد خوردن قرص مسکن برای رفع سردرد باشد. این شخص به پزشک مراجعه می‌کند

و می‌گوید سرم خیلی درد می‌کند لطفاً یک قرص مسکن بدهید بخورم تا دردم برطرف شود.

اما اگر قرار باشد که این پزشک خدمات پیشرفته‌تری را به این فرد ارائه دهد، لازم است او به این پزشک که در واقع مشاور اوست اطمینان داشته باشد تا بپذیرد که آزمایشات و بررسی‌های بیشتر را انجام دهد تا سلامت‌ش را بازیابد.

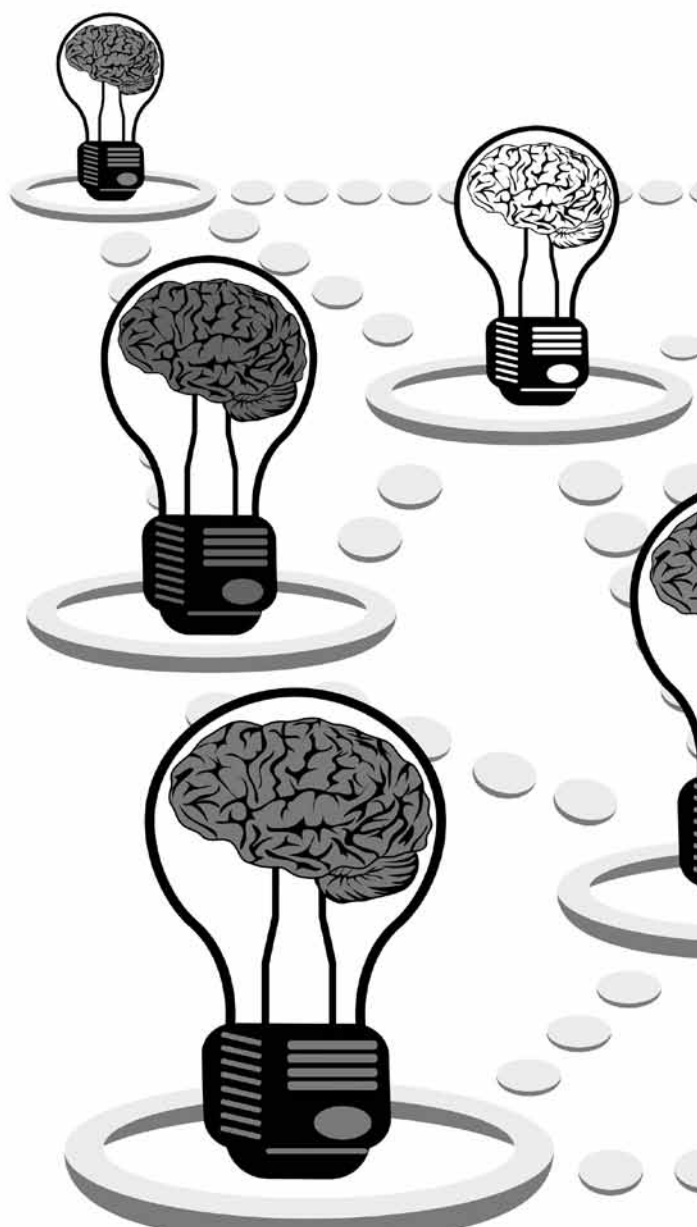
پس در خصوص مشاوران، حسن انتخاب، حسن ارتباط، تابعیت تام و بررسی نتیجه‌گرایانه در بازه‌های قابل قبول مهم است.

معاونان انتخاب‌های بعدی هستند که هر مدیری خواهد داشت. معاونان شخصیت‌هایی هستند که وظایف آنها یک بخش تخصصی و نرم‌افزاری دارد و این بخش از عملکرد آنها نیز قابل نظارت نیست و لازم است با همان اهرم‌های حسن انتخاب، حسن ارتباط و حسن اتخاذ، مدیریت شود. بخش دیگر وظایف آنها حضوری،

اداری، سخت‌افزاری، سنج‌پذیر و قابل برآورد است ولی اهمیت آن با بخش اول وظایفشان، قابل مقایسه نیست؛ پس ترجیح دارد از نظارت و کنترل بر این بخش نیز صرف‌نظر شده و درخصوص معاونان نیز بر همان اهرم‌های سه گانه تکیه شود. پرسنل به عنوان بدنه اصلی سازمان، قابلیت بیشتری دارند تا با ابزارهای نظارتی بتوان آن را پایش کرد، اما در اینجا نیز به نظر می‌رسد استفاده از اهرم‌های سه‌گانه بسیار مؤثر خواهد بود.

بنا بر آنچه گفته شد بهتر است قطعی بودن واگذاری اختیارات را بپذیریم و در نظر داشته باشیم وسعت این واگذاری‌ها با اندازه سازمان نسبت مستقیم دارد. اگر سازمان بزرگ و موفق می‌خواهیم لازمه آن تفویض اختیارات وسیع به همراه بهره‌گیری از اهرم‌های سه‌گانه است.

منبع: روزنامه دنیای اقتصاد



۱۵ اختراع مدرن در عصر تکنولوژی

جهان به سرعت در حال حرکت است. هر روز جنبه‌های جدیدی از تکنولوژی پدید می‌آیند. عصر حاضر را می‌توان عصر اختراعات تکنولوژی نامید. به طوریکه می‌توان این ادعا را داشت که اختراعاتی که در یک قرن اخیر ثبت شده‌اند به اندازه کل اختراعات بشر در گذشته می‌باشد. در این مقاله قصد داریم به معرفی ۱۵ اختراع جالب و در عین حال ساده که در عصر تکنولوژی بوجود آمده‌اند اشاره کنیم.



۱. لیوان قهوه‌ای که مانع ریختن آن می‌شود



۲. سینما در حمام، که با وجود آنها هیچ فیلمی را از دست نخواهید داد.



۳. چراغ راهنمایی با شمارنده متریک



۴. شارژی که از گرما و سرما برای شما شارژ تهیه می‌کند.



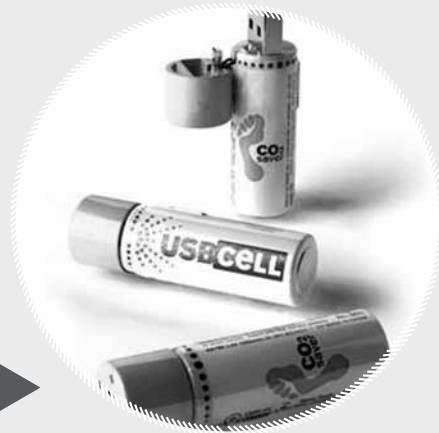
۵. پنل‌های خورشیدی مختص شارژ آیفون



۶. پرداخت هزینه بلیط قطار بوسیله وسایل قابل بازیافت مانند بطری



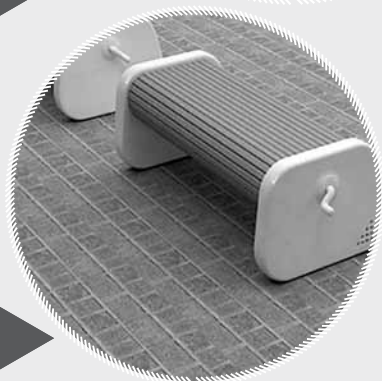
۷. هدفون زیپداری که غیرممکن است در هم گره بخورد.



۸. باتری که می تواند به وسیله USB شارژ شود.



۹. خروجی USB در پریزهای برق.



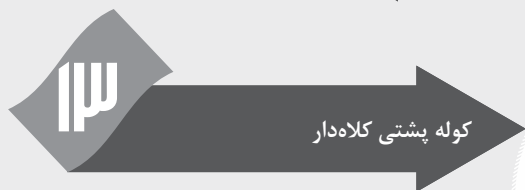
۱۰. نیمکت قابل گردش به سمت قسمت خشک آن.



۱۱. قلمی که می تواند هر رنگی را اسکن کند و بلافاصله آن را ارسال کند.



۱۲. یک GPS مخصوص کلیدهای گم شده



۱۳. کوله پشتی کلاه دار



۱۴. سطل زباله ای برای تشویق افراد به انداختن زباله به آن



۱۵. سرسره در کنار پله های طولانی



بزرگ‌ترین اسرار حل نشده کره زمین

شیمیایی جو کمک کرده‌اند. آنها زندگی می‌کردند و پسماندهایی از مولکول‌های اکسیژن را از خود انتشار می‌دادند تا در حدود ۲/۴ میلیارد سال پیش زمین به جوی مملو از اکسیژن برسد. اما بقایای سنگی نشان می‌دهد سطح اکسیژن طی سه میلیارد سال دائماً در حال افزایش و کاهش بوده تا سرانجام در دوره کامبرین در ۵۴۱ میلیون سال پیش سطح اکسیژن جو زمین تثبیت شده است. آیا پمپاژ اکسیژن به جو نتیجه فعالیت باکتری‌ها بوده است یا عوامل مؤثر دیگری نیز وجود داشته است؟ در واقع درک دلایل تغییر در سطح اکسیژن جو عاملی کلیدی در رمزگشایی از تاریخ زندگی در سیاره ما خواهد بود.

۶- چه چیزی باعث انفجار کامبرین شده است؟

به نظر می‌رسد دوره کامبرین زمان فوق‌العاده پیچیده‌ای برای زندگی بوده است. پس از طی چهار میلیارد سال از عمر زمین نقطه عطفی در سرنوشت این سیاره رقم می‌خورد. ناگهان حیواناتی با مغز و عروق خونی، چشم و قلب و سیستم عصبی با سرعتی بیشتر از هر دوره شناخته شده دیگری از عمر این سیاره پدیدار می‌شوند. یک پرش در سطح اکسیژن هوا درست قبل از شروع این دوره به عنوان دلیل این انفجار در تکامل موجودات زنده در نظر گرفته می‌شود، اما فاکتورهای دیگری همانند مسابقه تسلیحاتی بین شکار و شکارچی در رشد مرموز تکامل بر روی زمین سهیم هستند.



ارتفاعی به آسمان پرتاب کرده باشد که آنها در برخورد با ماه فرشی از موادی با فرمول شیمیایی شبیه به سطح زمین بر روی ماه کشیده باشند.

۴- زندگی از کجا آمده است؟

حیات بر روی زمین پا گرفته است یا در جایی میان ستارگان شکل گرفته و پیک‌هایی از شهاب‌سنگ آن را به اینجا آورده‌اند؟ پایه‌ای‌ترین اجزای تشکیل‌دهنده موجودات زنده مانند اسیدهای آمینه و ویتامین‌ها در دانه‌های یخی درون سیارک‌ها و در مکان‌هایی با شدیدترین شرایط آب و هوایی بر روی زمین یافت شده‌اند. مشخص کردن این که چگونه این مواد توانسته‌اند اولین موجودات زنده را شکل بدهند یکی از بزرگ‌ترین رازهای زیست‌شناسی باقی‌مانده زیرا هنوز هیچ فسیلی از اولین ساکنین کره زمین یافت نشده است.

۵- اکسیژن از کجا آمده است؟

ما وجودمان را به سیانوباکتری‌ها مدیون هستیم، موجوداتی میکروسکوپی که به تغییر فرمولاسیون

هم جذابیت اعماق زمین دانشمندان را به وجد می‌آورد. برای مدت‌ها محتوای غیرقابل دسترس هسته زمین موضوعی حل شده پنداشته می‌شد، حداقل در دهه ۱۹۴۰ دانشمندان با بررسی ساختار شهاب‌سنگ‌ها پیشنهاد دادند در تعامل با میزان مواد معدنی که پیش‌بینی می‌شود باید در زمین وجود داشته باشد و میزان کمتر از حد انتظار آهن

و نیکل در پوسته زمین، هسته زمین باید از آهن و نیکل تشکیل شده باشد. اما اندازه‌گیری‌های گرانشی در دهه ۱۹۵۰ این پیش‌بینی را رد کردند، هسته از میزان پیش‌بینی شده سبک‌تر بود. امروز نیز محققان فقط حدس می‌زنند که در زیر پایمان چه عناصری وجود دارند و همچنین چالشی به نام تغییرات دوره‌ای معکوس در میدان مغناطیسی زمین که به وسیله جریان آهن مذاب در هسته بیرونی تولید می‌شود باعث تعجب و تحیر دانشمندان می‌شود.

۳- چگونه ماه در آسمان قرار گرفته است؟

آیا باقی‌مانده‌های برخوردی تراژیک میان زمین و سیاره‌ای در اندازه مریخ ماه را تشکیل داده است؟ هیچ اجماع جهانی در مورد این نظریه به وجود نیامده است؛ زیرا برخی از حقایق درستی آن را زیر سؤال می‌برند، به عنوان مثال ترکیب شیمیایی سنگ‌های ماه و زمین بسیار مشابهند که نشان می‌دهد ماه می‌تواند قسمت جدا شده‌ای از زمین باشد نه باقی‌مانده‌ای از سیاره‌ای دیگر، در حالی که برخی از نظریه‌ها می‌گویند چرخش سریع زمین جوان به دور خود ممکن است فوران‌های آتش‌نشانی را تا

با پیشرفت فناوری در چند دهه گذشته انسان قادر شد پا را از مرزهای این کره خاکی فراتر بگذارد و با شگفتی‌های کیهانشان آشنا شود، اما آیا در عصر اکتشافات فضایی اسرار حل نشده‌ای از خانه باقی نمانده است؟ در دهه ۱۹۷۰ دانشمندان مدلی پیشنهاد دادند که بر اساس آن چگونگی شکل‌گیری زمین توضیح داده می‌شود اما امروز پس از گذشت بیشتر از ۴۰ سال هنوز سؤالات زیادی بی‌پاسخ باقی مانده است.

۱- آب از کجا آمده است؟

دانشمندان می‌گویند حدود ۴/۵ میلیارد سال است که زمین شکل گرفته و پس از تولد، این سیاره جز توده‌ای از صخره و مواد معدنی نبوده است. اما مهم‌ترین بنای حیات یعنی مایعی با فرمول شیمیایی H_2O چگونه و از کجا سطح زمین را فرا گرفته و شکل‌گیری حیات را در این سیاره خاکی میسر کرده است؟ به نظر می‌رسد دریاها به وسیله یک سیستم توزیع بین ستاره‌ای به اینجا آمده باشند. دانشمندان حدس می‌زنند در حدود چهار میلیارد سال پیش در دوره‌ای که به عصر بمباران سنگین زمین شناخته می‌شود، در برخورد با سیارک‌های یخی، زمین مایع حیات را به دست آورده باشد، اگرچه به دلیل در دست نبودن شواهد کافی از آن زمان دانشمندان نمی‌توانند به طور حتم در باره آن نظر دهند.

۲- در مرکز زمین چه خبر است؟

افسانه‌ها و روایات قومی زیادی درباره آن وجود دارند، نویسندگان زیادی از ژول ورن تا آخرین فیلم‌های هالیوود از سفرهای خیالی به مرکز زمین داستان‌سرایی کرده‌اند و همچنان هنوز

۷- چه زمانی زمین ساخت صفحه‌ای شروع شده است؟

ما می‌دانیم صفحات نازکی که پوسته زمین را پوشانده است با ضربه زدن به یکدیگر مناظری از زیبایی‌های کوهستان‌ها و دشت‌ها تا خشونت آتشفشان‌های خروشان را به وجود آورده‌اند. اما با تمام پیشرفت‌ها هنوز زمین‌شناسان نمی‌دانند تغییرات صفحه‌ای زمین از چه زمانی آغاز شده است. به جز تعداد انگشت‌شماری از سنگ‌های معدنی بسیار کوچک به نام زیرکن، تمام شواهدی که از ۴/۴ میلیارد سال پیش در زمین وجود داشته ناپود شده است. این شواهد محدود به دانشمندان می‌گوید در آن زمان اولین شبه‌قاره‌های سنگی وجود داشته‌اند، پس زمین‌شناسان همچنان در پی آن هستند که بفهمند حرکت صفحات زمین از چه زمانی و چگونه آغاز شده است.

۸- آیا سرانجام خواهیم توانست زلزله را پیش‌بینی کنیم؟

در بهترین حالت مدل‌های آماری فقط می‌توانند یک پیش‌بینی کلی از احتمال وقوع زلزله در آینده دور را به ما بدهند. تاکنون تمام تلاش‌ها برای پرده برداشتن از رمز و راز این پدیده طبیعی و پیش‌بینی زلزله با شکست مواجه شده است. حتی بزرگ‌ترین این آزمایش‌ها پس از ۱۲ سال به شکست انجامید، هنگامی که زمین‌شناسان زمین‌لرزه‌ای را برای پارکفیلد کالیفرنیا در سال ۱۹۹۴ پیش‌بینی کردند و تمهیداتی را برای مقابله با آن انجام دادند اما خبری از زلزله نشد تا ۱۰ سال بعد و زمین لرزه سال ۲۰۰۴ کالیفرنیا. یکی از بزرگ‌ترین موانع بر سر راه پیش‌بینی زلزله این است که هنوز نمی‌دانیم به چه دلایلی زلزله شروع می‌شود و چرا تمام می‌شود. اما با تمام این اوصاف دانشمندان به پیشرفت‌های خوبی در پیش‌بینی پس‌لرزه و همچنین ایجاد زمین لرزه‌های مصنوعی دست یافته‌اند.

پرکارترین مردم جهان کدام‌اند؟



مؤسسه مالی UBS، مردم هنگ‌کنگ را با سالانه ۲۶۰۶ ساعت کار، به‌عنوان کوشاترین و کاری‌ترین مردم جهان معرفی کرد. مؤسسه مالی UBS با انتشار گزارشی اعلام کرد: عنوان پرکارترین مردمان جهان را با هفته‌ای بیش از ۵۰ ساعت کار و سالانه تنها ۱۷ روز تعطیل رسمی باید به هنگ‌کنگ‌ها داد. این گزارش با بررسی الگوی کاری در ۷۱ شهر جهان تهیه شده است.

به گزارش بخش مالی سئوآن، در مقایسه با هنگ‌کنگ‌ها، شهروندان پاریس با سالانه تنها ۱۶۰۴ ساعت کار معادل هفته‌ای ۳۵ ساعت، حدود ۱۰۰۰ ساعت نسبت به هنگ‌کنگ‌ها کمتر کار می‌کنند و جزو تن‌آس‌ترین مردم جهان شناخته می‌شوند.

بنابر این گزارش، شهر بمبئی هند، از حیث میزان ساعات و فعالیت کاری در رتبه دوم قرار می‌گیرد. در این شهر که در بین پرجمعیت‌ترین شهرهای جهان است، میانگین ساعات کاری در سال ۲۲۷۷ ساعت است.

بنابر اعلام سازمان همکاری‌های اقتصادی و توسعه (OECD)، مکزیکوسیتی نیز جزو شهرهایی محسوب می‌شود که بیشترین ساعات کاری را در اختیار دارد. بنابراین تعجبی ندارد که بشنومیم مردم این شهر در سال به‌طور میانگین حدود ۲۲۶۱ ساعت کار می‌کنند. بدین ترتیب این شهر در رتبه سوم پرکارترین مردم جهان قرار می‌گیرد. این رقم حتی از پرکارترین شهروندان آمریکایی یعنی ساکنان شیکاگو که سالانه ۲۰۳۰ ساعت کار می‌کنند هم بالاتر است.

ساکنان شهر دهلی‌نو، دیگر شهر هندی با ۲۲۱۴ ساعت کار در سال، در رتبه چهارم پرکارترین‌های جهان قرار دارند. شهروندان بانکوک سالانه به‌طور میانگین ۲۱۹۱ ساعت کار می‌کنند در حالی که تنها ۹ روز مرخصی با حقوق دارند. کارگران این شهر که تنها ۱۶ تعطیل رسمی دارند، پنجمین مردم پرتلاش جهان هستند.

گرچه امیرنشین دوی به داشتن آسمانخراش‌های سربه‌فلک کشیده مشهور است، اما شاید بسیاری از مردمی

که از بیرون به زرق و برق‌های این شهر نگاه می‌کنند ندانند که در پشت این زیبایی‌های ظاهری چه کارگران زحمت‌کشی با چه شرایط کاری دشواری فعالیت می‌کنند. بنابر اعلام UBS، کارگران شاعل در دوی، سالانه ۲۱۸۶ ساعت کار می‌کنند که از این حیث در رتبه ششم پرکارترین مردم جهان قرار می‌گیرند. آنها روی هم رفته تنها ۳۰ روز مرخصی با حقوق و تعطیل رسمی دارند. کارگران نایروبی، پایتخت کنیا نیز با میانگین سالانه ۲۱۸۴ ساعت کار و تنها ۲۲ روز مرخصی بدون حقوق، هفتمین مردم پرکار جهان هستند. پس از آنها، ساکنان تایپه در تایوان با سالی ۲۱۴۱ ساعت کار، و ساکنان جاکارتا، پایتخت اندونزی با میانگین ۲۱۰۲ ساعت کار در سال، در رتبه‌های هشتم و نهم پرتلاش‌ترین‌های جهان قرار دارند. مردم جاکارتا همچنین با ۱۲ روز، یکی از کمترین مرخصی‌های باحقوق جهان را در اختیار دارند. در این رده‌بندی، کارگران بوگوتا، پایتخت کلمبیا، با سالانه ۲۰۹۶ ساعت کار، در بین کوشاترین مردم جهان، در رتبه دهم قرار دارند.

پایین جریان نمی‌یابد و روی سطح کاغذ نمی‌ریزد برای حل این مشکل آنها شرکت مشاورین اندرسون را انتخاب کردند. تحقیقات بیش از یک دهه طول کشید، دوازده میلیون دلار صرف شد و در نهایت آنها خودکاری طراحی کردند که در محیط بدون جاذبه می‌نوشت، زیر آب کار می‌کرد، روی هر سطحی حتی کریستال می‌نوشت و در دمای زیر صفر تا سیصد درجه سانتیگراد کار می‌کرد. روس‌ها راه‌حل ساده‌تری داشتند آنها از مداد استفاده کردند!

راهی آسان‌تر

هنگامی که ناسا برنامه فرستادن فضاوردان به فضا را آغاز کرد با مشکل کوچکی روبرو شد! آنها دریافتند که خودکارهای موجود در فضای بدون جاذبه کار نمی‌کنند، جوهر خودکار به سمت



ایرانی‌ها

روزانه چند ساعت کار می‌کنند؟

بیشترین زمان صرف شده در شبانه‌روز مربوط به کار و فعالیت‌های شغلی با ۷ ساعت و ۲۶ دقیقه و کمترین زمان صرف شده مربوط به فعالیت‌های داوطلبانه و خیریه ۲ دقیقه بوده است. برای جمعیت بیکار نیز بعد از فعالیت نگهداری و مراقبت شخصی (۱۴ ساعت)، استفاده از رسانه‌های جمعی با ۳ ساعت و ۴۲ دقیقه و فعالیت‌های خانه‌داری با یک ساعت و ۴۸ دقیقه بیشترین و فعالیت‌های داوطلبانه با ۳ دقیقه کمترین زمان صرف شده را به خود اختصاص داده است.

بررسی گذران وقت در بین هر یک از طبقات جمعیت غیرفعال اقتصادی گویای آن است که، متوسط بیشترین زمان صرف شده مربوط به فعالیت‌های نگهداری و مراقبت شخصی است. همچنین در بین این گروه از جمعیت بعد از فعالیت مذکور، خانه‌داران به طور متوسط بیشترین زمان خود را صرف گروه فعالیت‌های خانه‌داری

فراگیری با (۴ ساعت و ۲۴ دقیقه) و پس از آن استفاده از رسانه‌های جمعی، ۲ ساعت و ۱۰ دقیقه از اوقات یک شبانه‌روز جوانان را به خود اختصاص داده است. متوسط کمترین زمان صرف شده در این گروه سنی مربوط به گروه فعالیت‌های داوطلبانه و خیریه برابر ۲ دقیقه بوده است.

بررسی زمان اختصاص داده شده برای کار و فعالیت‌های شغلی افراد ۱۵-۲۴ ساله در یک شبانه‌روز گویای آن است که مردان در این گروه سنی به طور متوسط ۲ ساعت و ۲۴ دقیقه و زنان ۲۰ دقیقه به فعالیت‌های شغلی و کار پرداخته‌اند.

الگوی فعالیت‌های گذران وقت جمعیت نقاط شهری کشور برحسب وضع فعالیت اقتصادی

در بین شاغلان، بعد از فعالیت نگهداری و مراقبت شخصی (۱۲ ساعت و ۱۸ دقیقه)، متوسط

و فعالیت‌های شغلی با ۵ ساعت و ۱۲ دقیقه، استفاده از رسانه‌های جمعی ۲ ساعت و ۲ دقیقه و فعالیت‌های آموزشی و فراگیری ۵۸ دقیقه بوده است. در بین زنان نیز متوسط بیشترین زمان صرف شده به ترتیب مربوط به گروه فعالیت‌های خانه‌داری با ۵ ساعت و ۲۳ دقیقه، استفاده از رسانه‌های جمعی ۲ ساعت و ۴ دقیقه و فعالیت‌های مشارکت اجتماعی با یک ساعت و ۶ دقیقه بعد از فعالیت‌های نگهداری و مراقبت شخصی در یک شبانه‌روز بوده است.

الگوی فعالیت‌های گذران وقت جوانان (۱۵-۲۴ ساله) در مناطق شهری کشور

بررسی الگوی فعالیت‌های گذران وقت جوانان ۱۵-۲۴ ساله نشان می‌دهد، بعد از گروه فعالیت نگهداری و مراقبت شخصی (۱۲ ساعت و ۴۴ دقیقه)، متوسط بیشترین زمان صرف شده مربوط به گروه فعالیت‌های آموزشی و

مرکز آمار ایران چکیده یافته‌های طرح آمارگیری گذران وقت نقاط شهری پاییز ۹۳ را اعلام کرد که براساس آن شاغلان روزانه ۲ ساعت و ۵۵ دقیقه کار می‌کنند.

به گزارش مرکز آمار ایران، بررسی الگوی گذران وقت افراد ۱۵ ساله و بیشتر براساس نتایج فصل پاییز ۱۳۹۳ نشان می‌دهد که بعد از فعالیت نگهداری و مراقبت شخصی، متوسط بیشترین زمان صرف شده در شبانه‌روز مربوط به گروه فعالیت‌های خانه‌داری با ۳ ساعت و ۱۸ دقیقه، کار و فعالیت‌های شغلی با ۲ ساعت و ۵۵ دقیقه و استفاده از رسانه‌های جمعی بیش از ۲ ساعت بوده است. همچنین متوسط کمترین زمان صرف شده در شبانه‌روز مربوط به گروه فعالیت داوطلبانه و خیریه ۲ دقیقه بوده است.

در بین مردان، بعد از فعالیت نگهداری و مراقبت شخصی، متوسط بیشترین زمان صرف شده در شبانه‌روز به ترتیب مربوط به کار

راه رفتن سگ روی آب

او و دوستش شکار را شروع کردند و چند مرغابی شکار کردند. بعد به سگش دستور داد که مرغابی‌های شکار شده را جمع کند.

در تمام مدت چند ساعت شکار، سگ روی آب می‌دوید و مرغابی‌ها را جمع می‌کرد.

شکارچی پرند سگ جدیدی خریده بود، سگی که ویژگی منحصر به فردی داشت. این سگ می‌توانست روی آب راه برود. شکارچی وقتی این را دید نمی‌توانست باور کند و خیلی مشتاق بود که این را به دوستانش بگوید. برای همین یکی از دوستانش را به شکار مرغابی در برکه‌ای آن اطراف دعوت کرد.

او و دوستش شکار را شروع کردند و چند مرغابی شکار کردند. بعد به سگش دستور داد که مرغابی‌های شکار شده را جمع کند. در تمام مدت چند ساعت شکار، سگ روی آب می‌دوید و مرغابی‌ها را جمع می‌کرد. صاحب سگ انتظار داشت دوستش درباره این سگ شگفت‌انگیز نظری بدهد یا اظهار تعجب کند، اما دوستش چیزی نگفت.

در راه برگشت، او از دوستش پرسید آیا متوجه چیز عجیبی در مورد سگش شده است؟

دوستش پاسخ داد: آره، در واقع، متوجه چیز غیر معمولی شدم. سگ تو نمی‌تواند شنا کند!!!

نکته: بعضی از افراد همیشه به ابعاد و نکات منفی توجه دارند. روی وجوه منفی تیم‌های کاری متمرکز نشوید. با توجه به جنبه‌های مثبت و نقاط قوت، در کارکنان و تیم‌های کاری ایجاد انگیزه کنید.

غیر تعطیل بوده است که بیشترین آن مربوط به نگهداری و مراقبت شخصی با ۱۴ ساعت و ۱ دقیقه، مشارکت اجتماعی (ارتباطات اجتماعی) به طور متوسط با یک ساعت و ۲۲ دقیقه و استفاده از رسانه‌های جمعی با ۲ ساعت و ۱۴ دقیقه بوده است. نتایج این بررسی نشان می‌دهد، به طور متوسط بیشترین زمان صرف شده در روزهای تعطیل و غیر تعطیل، مربوط به فعالیت‌های خانه‌داری و بعد از گروه فعالیت نگهداری و مراقبت شخصی بوده است.

الگوی فعالیت‌های گذران وقت بر حسب وضعیت زناشویی

نتایج طرح نشان می‌دهد افراد هرگز ازدواج نکرده بیشترین زمان را در یک شبانه روز پس از فعالیت‌های نگهداری و مراقبت شخصی به فعالیت‌های گروه فراگیری و آموزشی (۳ ساعت و ۴۸ دقیقه) و استفاده از رسانه‌های جمعی (۲ ساعت و ۲۱ دقیقه) اختصاص داده‌اند؛ در حالی که افراد دارای همسر بیشترین زمان خود را پس از فعالیت‌های نگهداری و مراقبت شخصی صرف فعالیت‌های خانه‌داری (۳ ساعت و ۵۵ دقیقه) و کار و فعالیت‌های شغلی (۳ ساعت و ۱۹ دقیقه) نموده‌اند.

۵ دقیقه و پس از آن افراد دارای فوق لیسانس و دکترای حرفه‌ای با صرف متوسط زمان ۱ ساعت و ۵۱ دقیقه بیشتر از سایرین به فعالیت‌های آموزشی و فراگیری پرداخته‌اند. بررسی وضع سواد در گروه کار و فعالیت‌های شغلی نشان می‌دهد که افراد دارای تحصیلات دکترای تخصصی به طور متوسط با صرف زمان ۵ ساعت و ۲۶ دقیقه بیش از سایرین و افراد بی‌سواد و افراد دارای تحصیلات سواد آموزشی و غیر رسمی به طور متوسط با صرف زمان ۱ ساعت و ۸ دقیقه کمتر از سایرین به کار و فعالیت‌های شغلی پرداخته‌اند.

الگوی فعالیت‌های گذران وقت در روزهای تعطیل و غیر تعطیل

بررسی شیوه فعالیت‌های گذران وقت افراد در روزهای تعطیل و غیر تعطیل نشان می‌دهد، افراد در روزهای غیر تعطیل در سه گروه کار و فعالیت‌های شغلی، به طور متوسط با (۳ ساعت و ۴ دقیقه)، فعالیت‌های آموزشی با (۱ ساعت و ۶ دقیقه) و خانه‌داری با (۳ ساعت و ۱۸ دقیقه) زمان بیشتری را نسبت به روزهای تعطیل اختصاص داده‌اند و در سایر گروه‌های فعالیت، متوسط زمان صرف شده افراد در روزهای تعطیل بیش از روزهای

(۶ ساعت و ۳۷ دقیقه) کرده، محصلان صرف گروه فعالیت‌های آموزشی و فراگیری با ۷ ساعت و ۹ دقیقه و افراد دارای درآمد بدون کار (بازنشستگان و ...) به طور متوسط بیشترین اوقات خود را به فعالیت‌های استفاده از رسانه‌های جمعی با ۲ ساعت و ۵۸ دقیقه اختصاص داده‌اند.

الگوی فعالیت‌های گذران وقت جمعیت نقاط شهری کشور بر حسب وضع سواد

بررسی الگوی گذران وقت افراد باسواد ۱۵ ساله و بیشتر گویای آن است که متوسط بیشترین زمان صرف شده در شبانه‌روز بعد از گروه فعالیت نگهداری و مراقبت شخصی (۱۲ ساعت و ۵۸ دقیقه)، به خانه‌داری با ۳ ساعت و ۱۵ دقیقه اختصاص داشته است. این شاخص‌ها برای افراد بی‌سواد به ترتیب با ۱۵ ساعت و ۲۱ دقیقه مربوط به فعالیت نگهداری و مراقبت شخصی و ۳ ساعت و ۴۲ دقیقه مربوط به خانه‌داری و کمترین آن برای هر دو گروه مربوط به فعالیت‌های داوطلبانه و خیریه ۲ دقیقه است.

همچنین بررسی فعالیت‌های آموزشی و فراگیری افراد با سواد براساس سطوح تحصیلی، گویای آن است که افراد دارای تحصیلات لیسانس با صرف زمان ۲ ساعت و



چگونه بر فرسودگی شغلی

غلبه کنیم؟



در دوران کارکردن احساس فرسودگی شغلی معمولاً مرحله‌ای شایع است، حتی اگر عاشق شغل خود باشید. مثلاً اگر به تازگی پروژه‌ای بزرگ را تمام کرده باشید، بالا بردن انگیزه‌تان برای شروع پروژه بعدی دشوار خواهد بود. همچنین، اگر زندگی شخصی‌تان انرژی زیادی از شما می‌گیرد، آن هم می‌تواند یکی دیگر از دلایل فرسودگی شغلی باشد؛ به همین طریق کسالت روحی نیز می‌تواند عامل دیگر باشد. بهترین راه برای ایجاد انگیزه و شوق برای شروع مجدد چیست؟ چگونه می‌توان حس فرسودگی شغلی را از احساسات معمولی و حتی مزمن (از قبیل کسالت‌ها یا ناراضی‌های گهگاه و موقت) تشخیص داد؟

متخصصان چه می‌گویند

فرسودگی شغلی، یک خستگی روحی و جسمی است که وقتی مطالبات شغل شما به طور مستمر از

توان و انرژی شما فراتر می‌رود آن را تجربه می‌کنید. فرسودگی شغلی امروزه بیماری همه‌گیر محل‌های کار مدرن نامیده شده است. رون فریدمن، مؤسس شرکت مشاوره ignite80 و مؤلف کتاب «بهترین مکان کارکردن: علم و هنر خلق محل کار خارق‌العاده» می‌گوید «تردیدی نیست که ما امروزه در مقایسه با ۱۰ سال گذشته، در معرض ریسک بیشتری از فرسودگی شغلی هستیم». هایدی گرنت هلورسون، روانشناس اجتماعی و نویسنده هیچکس شما را درک نمی‌کند، چه باید کرد، هم با فریدمن موافق است. به گفته وی «در این چرخه کارهای شبانه‌روزی ما فشار زیادی وجود دارد. این فشار می‌تواند شما را به سمت احساس بی‌حالی، استرس و تهی‌شدگی، و به معنای واقعی کلمه ته‌کشیدگی ببرد». در نتیجه باید راه‌هایی برای «پرکردن باک بنزین خود» پیدا کنید! چند ایده جهت تقویت روحیه

و افزایش انگیزه برای جلوگیری از فرسودگی شغلی:

در طول روز استراحت کوتاهی داشته باشید

به گفته فریدمن، فرسودگی شغلی معمولاً از «ناآگاهی نسبت به آنچه برای رسیدن به اوج عملکرد کاری لازم است» نشأت می‌گیرد. ما معمولاً فرض می‌کنیم که دستیابی به حداکثر عملکردمان مستلزم تلاش بیش از حد یا کارکردن بیش از دیگران است؛ که البته ممکن است پیروی از این فرضیات برای شما نتایج کوتاه‌مدتی را هم به همراه داشته باشد، اما از نظر فیزیولوژیکی یک اتفاق ناپایدار است. فریدمن معتقد است برای داشتن بهترین عملکرد ممکن در بلندمدت، باید «فرصت‌های منظمی برای بازایی انرژی روحی» داشته باشید. بدین منظور، در طول روز پیاده‌روی کوتاهی داشته باشید، و یا بدوید.

نهار را دور از میز کاری بخورید. فریدمن توصیه می‌کند «دور شدن از رایانه، ذهن شما را از حالت اشباع بیرون می‌آورد و به بازیابی تصویر بزرگ‌تر و می‌دارد. راه‌حل مشکلات معمولاً در اوقاتی که قبل و بعدش به مشکلی جدی فکری کنید به ذهنتان می‌رسد؛ لحظاتی که از مشکل اصلی فاصله گرفته‌اید. «اما نظر هلورسون این است که باید در زمان درست و به موقع استراحت کرد. وقتی انرژی شما در بالاترین حد خود قرار دارد، که معمولاً صبح‌ها بدین گونه است، باید بر روی کار تمرکز کنید و بهره‌وری خود را به حداکثر برسانید. او می‌گوید «در همین اوقات است که باید با دشوارترین چالش‌ها گلاویز شوید» بعد از آن برای استراحت از میز خود دور بشوید.

وسایل الکترونیکی خود را

کنار بگذارید

قبل از دوران گوشه‌های همراه،

وقتی از محل کار خارج می‌شدید، پیش‌فرض غالب این بود که تا صبح فردا دیگر به دفتر کار خود دسترسی ندارید. فریدمن می‌گوید "اگر می‌خواستید که بخشی از کار را با خود به خانه ببرید مجبور بودید برنامه‌ریزی کنید و مقدمات را برای بردن کار به منزل خود فراهم آورید." اما اکنون دیگر چنین نیست. "امروزه ما همگی در جیب خود، و در قالب یک گوشی هوشمند، یک دفتر کار حمل می‌کنیم"، در نتیجه هم از نظر روانی و هم فیزیولوژیکی هنوز به محل کار خود متصل هستیم. فریدمن می‌گوید راه‌حل این مشکل، محدود کردن فعالانه کار با دستگاه‌های الکترونیک در ساعات بعد از کار است. وقتی به خانه می‌رسید تلفن هوشمند خود را در یک سبد یا کثو بگذارید تا وسوسه نشوید آن را بردارید و ایمیل‌های خود را چک کنید؛ یا لاقبل برای خود قانونی بگذارید که مثلاً بعد از ساعت ۸ شب گوشی خود را خاموش می‌کنید. هلورسون می‌گوید: "گوشی همراه خود را در کناری بگذارید. هر چه باشد می‌تواند تا فردا صبر کند."

شاید عادت به استفاده از شبکه‌های اجتماعی و اپلیکیشن‌های ارتباطی استفاده نکردن از گوشی همراه را غیرممکن جلوه دهد، اما اگر همین اپلیکیشن‌ها وسیله‌ای برای ادامه فعالیت‌های کاری در منزل

هم بشوند، مثل پیغامی از مدیر یا رئیس‌تان یا ایمیلی از مشتری و ...، بهترین راه این است که استفاده از گوشی‌های هوشمند را از ساعات مشخصی به بعد محدود کنید.

یک کار جالب انجام دهید

به جای تمرکز روی محدود کردن یا پرهیز از کار در ساعات غیرکاری، فریدمن برنامه‌ریزی برای یک جایگزین مطبوع، تجاری که شما با اشتیاق منتظرشان هستید، را توصیه می‌کند. مثلاً برنامه‌ریزی برای بازی تنیس با یک دوست، یا پختن شام با همسر شما را تشویق می‌کند که "روی یک هدف نزدیک تمرکز کنید؛ انجام کاری لذت‌بخش". تحقیقات نشان می‌دهند که دستیابی به اهداف نزدیک آسان‌تر و لذت‌بخش‌تر است. همچنین مطالعات نشان داده‌اند که انجام کاری که برای شما جالب است، حتی اگر آن فعالیت امور مالی باشد، برای شما از تمدد اعصاب ساده بهتر است. هلورسون می‌گوید "کاری که شما با اوقات فراغت خود می‌کنید مهم است." بله، لمیدن روی مبل با یک پاکت ذرت بو داده و تماشای فیلم و سریال‌های مختلف جذاب به نظر می‌آید، اما او توصیه می‌کند درگیر تفریحی پرچالش‌تر شوید؛ مثل حل کردن جدول یا بازی شطرنج. با اینکه دشوار است، انرژی بیشتری به

شما می‌دهد."

آخر هفته‌های طولانی داشته باشید

به گفته هلورسون احساس خستگی روانی و جسمی می‌تواند نشانه‌ای باشد مبنی بر این که "تعطیلات لازم دارید". او می‌گوید تعطیلات لازم نیست دوهفته‌ای باشد، بلکه وقتی صحبت از کاهش استرس است "آخر هفته‌های سه و چهار روزه فواید بسیار بیشتری برای شما دارند". اما وقتی دور هستید به دفتر زنگ نزنید و ایمیل چک نکنید. او می‌گوید "باید دست بکشید..."

روی معنا تمرکز کنید

اگر مسئولیت‌های کاری شما مانع داشتن تعطیلات است، به پیشنهاد هلورسون "روی این موضوع که چرا کار برای شما مهم است؟ تمرکز کنید". برقراری اتصال بین مسئولیت‌های فعلی و یک هدف شخصی بزرگ‌تر، برای تمام کردن این کار به شما کمک می‌کند ارتقاء و موفقیت شغلی بعدی را از آن خود کنید. به شما کمک خواهد کرد با وسوسه تنبلی مقابله کنید و "برقی از انرژی فراهم خواهد کرد که آنچه برای گذراندن آن روز یا روزهای بعد نیاز دارید را به شما خواهد داد". اگر از بیش از حد کار کردن فرسوده شده‌اید، باید توقف کنید و

به استراحت بپردازید."

مطمئن شوید که حس شما واقعاً فرسودگی است

اگر هیچکدام از این راهکارها اثر نکرد، ممکن است با چیزی جدی‌تر از فرسودگی کاری درگیر باشید. اگر بی‌میل و خسته هستید اما هنوز در کل مؤثرید، احتمالاً فرسودگی کاری است. اما هلورسون معتقد است "اگر حس می‌کنید پیشرفتی ندارید و به نظر می‌آید کاری که می‌کنید اهمیتی ندارد" مشکل متفاوتی دارید. آیا مدیر شما آنچه را که برای کار کردن به نحو احسن لازم دارید به شما می‌دهد؟ آیا طبیعت کار شما انرژی شما را تحلیل می‌برد؟ اگر چنین است شاید لازم است دوباره شغل خود دوباره فکر کنید.

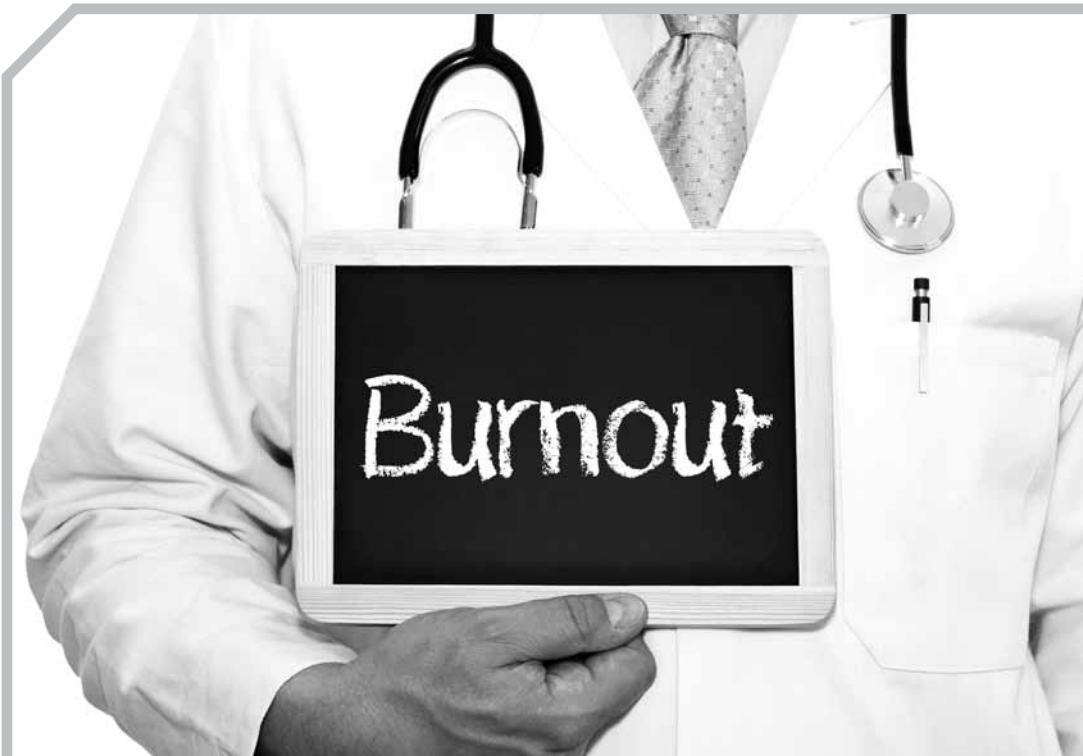
اصولی که باید به خاطر داشته باشید

بایدها

برای استفاده از ابزار الکترونیک در ساعات غیرکاری محدودیت بگذارید. اوقات استراحت منظم در روز کاری خود بگنجانید. اگر وظایف و مسئولیت‌های حرفه‌ای شما تعطیلات را غیرممکن می‌سازد، بر روی یافتن پاسخ اینکه چرا کار برای شما اهمیت دارد تمرکز کنید.

نبایدها

چک کردن ایمیل موقعی که در تعطیلات یا آخر هفته طولانی هستید. صرف‌کردن اوقات استراحت به کارهای معمولی و ساکن؛ در فعالیت‌هایی که شما را به چالش می‌کشند و برایتان جالب هستند درگیر شوید. اشتباه گرفتن خستگی و بی‌علاقگی ممتد با فرسودگی کاری موقت؛ اگر هر روز احساس بی‌په‌په بودن می‌کنید ممکن است زمان آن رسیده باشد که به دنبال کار جدید بگردید.



Value



Cost



ارزش چیست؟

ضد ارزش

ارزش و ضد ارزش به خود شخص مربوط می‌شود. برای کسی که یک ارزش مشخص دارد، ارزش مقابل و متضاد آن ارزش، برای او «ضد ارزش» نامیده می‌شود. مثلاً کسی که ارزش «صلح» دارد، ضد ارزش «جنگ» دارد. «صداقت» با اینکه ارزش والایی است، اما کسی که ارزش «دروغ» دارد، یک «ضد ارزش» برای او محسوب می‌شود! البته اگر بخواهیم درست‌تر بگوییم، ارزش‌های واقعی همان «ارزش‌های مثبت» و ضد ارزش‌ها همان «ارزش‌های منفی» هستند.

اهمیت ارزش

سؤال بسیار مهم آن است که ارزش تا چه اندازه مهم و تأثیرگذار است؟ ما برای اینکه به سعادت واقعی برسیم، باید ارزش‌هایمان را به خوبی بشناسیم، زندگی‌مان را بر مبنای ارزش‌های درست و مثبت بسازیم، آنها را هماهنگ و سازگار با هم انتخاب کنیم، آنها را به درستی اولویت‌بندی

است، می‌داند که باید چه کاری انجام دهد و بر سر دوراهی‌های مهم توانایی انتخاب دارد.

نمونه ارزش‌های مثبت و سازنده

با خدا بودن، صداقت، درستکاری، امانت‌داری، احترام به انسان‌ها، مؤدب بودن، آراستگی و تمیزی، مهربان و خوش‌اخلاق بودن، موفقیت، ثروت، شهرت و نیک‌نامی، علم و دانایی، کمک به دیگران، خانواده، سلامتی، صلح و دوستی، احترام به قانون، داشتن پشتکار و...

نمونه ارزش‌های منفی و مخرب

شیطان‌دوستی، گناه کردن، دروغ، ریاکاری، فریب دیگران، تکبر و خودخواهی، حسادت، خیانت، نامنظم بودن، بی‌احترامی، قانون‌شکنی، جنگ و جنایت، نادانی، بی‌عدالتی، تنبلی، تجاوز به حقوق دیگران، بدنمایی و...

بالعکس! افرادی مثل انیشتن و ادیسون ارزش‌های مثبت و درستی داشتند و پادشاهان خون‌خوار و جنایتکاران دارای ارزش‌های بسیار منفی بودند و هستند.

مثلاً کارمندی را در نظر بگیرید که ارزش مهمی مثل «درستکاری» دارد. حالا این کارمند در موقعیت بسیار حساسی قرار می‌گیرد و به او پیشنهاد یک رشوه قابل توجه با مبلغ هنگفت می‌کنند. سؤال اینجاست که این کارمند چه تصمیمی می‌گیرد؟ او به ارزش‌هایش رجوع می‌کند. داشتن پول برای او مهم است، اما به دنبال راه‌های مشروع و قانونی برای کسب پول است؛ بنابراین وقتی در این شرایط قرار می‌گیرد، با وجود این که مبلغ بالا می‌تواند کاملاً وسوسه‌کننده باشد، او تصمیمش را بر اساس ارزش اصلی زندگی‌اش یعنی «درستکاری» می‌گیرد. پس رشوه را رد می‌کند و کار درست را انجام می‌دهد!

کسی که ارزش‌های مشخصی دارد، در هر شرایطی آماده تصمیم‌گیری

بیشتر مردم ارزش‌ها و آرزوهای خود را با هدف اشتباه می‌گیرند و بنابراین هرگز به آن نمی‌رسند. بسیاری از مردم نیز ارزش‌هایشان را اولویت‌بندی نمی‌کنند و بنابراین در تصمیم‌گیری دچار اشتباه می‌شوند. برای موفقیت باید مفهوم ارزش را بدانید.

تعریف ارزش

به زبان خیلی ساده، «ارزش» یعنی هر چیزی که برای ما بسیار مهم است. ارزش‌های ما مسیر کلی زندگی ما را مشخص می‌کنند. این‌که در چه زمینه‌ای گام برمی‌داریم و چه چیزی را می‌خواهیم دنبال کنیم. هر انسانی در زندگی و کار خود راهی را برمی‌گزیند و در آن مسیر پیش می‌رود. ما همیشه انتخاب‌ها، تصمیمات و اقدامات خود را در حوزه‌های مختلف زندگی‌مان بر اساس ارزش‌هایمان تعیین می‌کنیم. تقریباً همه افراد ارزش‌هایی برای خود دارند که این ارزش‌ها می‌تواند مثبت و سازنده یا منفی و مخرب باشد. می‌تواند به نفع او و جامعه باشد یا

کتاب آمارنامه دریایی ۹۴

ناشر: ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی
تاریخ انتشار: ۱۳۹۴



برای هدف نیل به توسعه دریایی در کشور شایسته است وضعیت کنونی صنایع دریایی ایران با نگاهی عمیق تر و دقت بیشتری بررسی شود، در این راستا ستاد توسعه فناوری و صنایع دانش بنیان دریایی معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری آمارنامه دریایی کشور را منتشر کرد.

آمارنامه که حاوی اطلاعات جامع و یکپارچه از عملکرد حوزه های مختلف دریایی کشور است؛ شامل شاخص های ارزیابی وضعیت حوزه های مختلف دریایی و آمار مربوط به این شاخص ها است. این آمارنامه به صورت سالیانه به روزرسانی شده است و طبیعتاً می توان به تدریج و طی سال های آینده نسبت به افزایش شاخص ها و آمارهای مرتبط اقدام کرد.

نسخه اول این مجموعه در آذرماه ۹۳ به چاپ رسید و شامل حوزه های شیلات، ساخت و تعمیر شناور، بنادر و حمل و نقل دریایی، گردشگری دریایی و ساحلی، آموزش و تحقیقات، صنایع فراساحل بوده است و همچنین سعی شده است تا حتی الامکان اطلاعات کمی مفیدی در این حوزه ارائه شود.

به ورزش بپردازد. این شخص حتی اگر کارش را از دست بدهد، باز هم خانواده اش را ترجیح خواهد داد! او همیشه حاضر است تا کار و سلامتی اش را فدای خانواده اش کند.

نفر دوم ترجیح می دهد که خانواده اش را فدای کار و سلامتی اش کند. او بیشتر کار می کند و بعد از آن به فکر سلامتی خود است و برای خانواده اش وقت زیادی نمی گذارد. در شرایط ویژه او حاضر است شغلش را حفظ کند، حتی اگر به قیمت از هم پاشیدن خانواده اش تمام شود!

هر دو نفر ارزش های یکسان اما با اولویت های متفاوت دارند و مسیر زندگی آنها در نهایت می تواند بسیار دور از هم باشد! نکته بسیار مهم: ارزش تقریباً مثل آرزو است و نباید آن را با هدف اشتباه گرفت، زیرا ارزش دقیق و دست یافتنی نیست. با آنکه ارزش گذاری بسیار مهم است، اما نمی تواند ما را به موفقیت برساند.

از ارزش گذاری تا هدف گذاری

شما باید ابتدا ارزش هایتان را به درستی تعیین کنید، آنها را بنویسید و اولویت بندی کنید، سپس اهدافتان را با توجه به ارزش هایتان انتخاب کنید تا در مسیر درست قرار بگیرید. در واقع باید اهدافتان را از داخل ارزش های اصلی تان بیرون بکشید! توجه کنید که ارزش ها و اهدافتان نباید در تناقض باهم باشند. برای کسی که «ثروت» ارزش او نیست، هدف «افزایش درآمد» ناهماهنگ است و حتماً به مشکل برمی خورد! مثلاً اگر شما ارزشی مثل «کسب ثروت» دارید، می توانید هدف بگذارید که «تا ۵ سال دیگر ارزش خالص دارایی تان را یکصد میلیون تومان افزایش دهید» و برنامه ریزی و عمل کنید تا به آن برسید!

اگر صاحب یا مدیر تیم، شرکت یا سازمانی هستید، حتماً با کمک افرادتان ارزش های سازمان را مشخص کنید و قانونی بگذارید تا همه افراد یا کارمندان بر طبق آنها عمل کنند و خارج از چارچوب ارزش ها کاری نکنند!

کنیم، همیشه بر اساس ارزش های خود تصمیم بگیریم و اقدام کنیم و تحت هیچ شرایطی آنها را زیر پا نگذاریم.

اگر کسی ارزش هایش را نشناسد، ارزش های غلط و منفی داشته باشد، ارزش هایش در تضاد و تناقض هم باشد، به اولویت بندی آنها توجه نکند و در شرایط مختلف، مثل سختی و اجبار، حاضر باشد آنها را نادیده بگیرد، هرگز به موفقیت و خوشبختی نخواهد رسید!

اهمیت ارزش در زندگی ما به حدی است که می تواند ما را به خوشبختی یا نابودی برساند!

ارزش فردی و ارزش گروهی

ارزش هم می تواند به صورت فردی و خصوصی برای یک نفر باشد و هم به صورت گروهی و عمومی برای یک خانواده، تیم، مجموعه، شرکت، سازمان، اداره و... همان طوری که ارزش های درست و مثبت سعادت را برای هر کسی به دنبال دارد، ارزش های درست گروهی نیز برای پیروزی یک سازمان بسیار مهم است. خوشبخت ترین خانواده ها، بهترین و پردرآمدترین شرکت ها و موفق ترین تیم های ورزشی جهان همگی ارزش هایی بسیار درست و قدرتمند دارند و طبق آنها دست به عمل می زنند.

اولویت بندی ارزش ها

«ترتیب و اولویت» ارزش ها بسیار مهم است. دو نفر را در نظر بگیرید که سه ارزش اصلی آنها «سلامتی، کار و خانواده» است. اولویت این ارزش ها برای نفر اول به صورت «۱) خانواده، ۲) سلامتی، ۳) کار» و برای نفر دوم به صورت «۱) کار، ۲) سلامتی، ۳) خانواده» است.

حال اگر قرار باشد که در شرایط مختلف هر کدام یک مورد را انتخاب کند، به ترتیب اولویت ارزش هایش انتخاب خواهد کرد. مثلاً وقتی به نفر اول پیشنهاد اضافه کاری می کنند، او ترجیح می دهد که وقت اضافه اش را در کنار خانواده اش باشد و بعد از آن،

قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

اعلام آمادگی چاپ مقالات در فصلنامه تخصصی «به‌هنگام» (UPDATE)

■ 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 ۲۰۰۷ به آدرس update@asiaclass.org ارسال فرمایید.
پیشاپیش از بذل توجه کلیه محققان و پژوهشگران دریایی کمال تشکر را داریم.

باسپاس
سردبیر فصلنامه «به‌هنگام»

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 مقالات شما عزیزان در زمینه‌های ذیل اعلام می‌کند:

- ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی؛
- قوانین، استانداردها و کنوانسیون‌های بین‌المللی؛
- صنایع دریایی شامل کشتی‌سازی، فراساحل و زیر دریا؛
- صنعت نفت و گاز، انرژی و اقتصاد دریایی؛
- جوشکاری، مواد و تجهیزات در صنعت دریایی؛
- حمل‌ونقل و بیمه دریایی؛

فرم اشتراک

فصلنامه علمی - تخصصی «به‌هنگام»

سازمان درخواست‌کننده:

نام و نام خانوادگی:

شغل:

نوع درخواست:

(الف) دریافت شماره‌های قبلی با واریز ۵۰/۰۰۰ ریال برای هر شماره/شماره‌های درخواستی:

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

نوع اشتراک: سالانه: ۲۰۰،۰۰۰ ریال دوسالانه: ۴۰۰،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

تعارف چاپ آگهی در فصلنامه «به هنگام»

نشریه تخصصی «به هنگام»، هر ۳ ماه یکبار و در حال حاضر به شمارگان ۱۰۰۰ نسخه منتشر و برای مالکان کشتی، کشتی سازی ها، سازمان ها و نهادهای مرتبط با صنایع دریایی ارسال می شود.

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

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

قرارداد چاپ آگهی

قرارداد زیر فی مابین به نشانی: به شماره تماس: که «کارفرما» نامیده می شود از یک طرف و فصلنامه «به هنگام» به نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، خیابان پنجم، پلاک ۳۱، کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱ و شماره تماس ۰۲۱۸۴۳۹۷۰۰۵ که «پیمانکار» خوانده می شود از طرف دیگر، به شرح ذیل منعقد شد.

• چاپ نوبت آگهی شرکت، با کیفیت سیاه و سفید ☐ رنگی ☐ و در اندازه صفحه.

• محل درج آگهی تعیین شد.

• آگهی در شماره فصلنامه "به هنگام" منتشر خواهد شد و هزینه آن به مبلغ:
 طی چک/ فیش بانکی به شماره به حساب بانکی شماره ۰۱۰۶۸۲۸۲۸۲۰۰۲ نشریه «به هنگام» نزد بانک ملی پرداخت شد.

امضاء پیمانکار:

امضاء کارفرما:

تعهدات پیمانکار

- چاپ آگهی کارفرما مطابق نمونه مورد تأیید ایشان.
- ۱۵ درصد تخفیف به مؤسسات آموزشی- پژوهشی و کسانی که بیش از یک بار سفارش آگهی داده اند.
- ۲۰ درصد تخفیف به کارفرماهایی که به مدت ۲ بار یا بیشتر به طور متوالی سفارش آگهی داده اند.



برگزاری دو دوره آموزشی مرتبط با ساخت شناورهای فایبرگلاس توسط مؤسسه رده‌بندی آسیا



دوره‌های آموزشی "آشنایی با الزامات طراحی، ساخت و تعمیر شناورهای فایبرگلاس" و "آشنایی با کنترل و تضمین کیفیت در ساخت شناورهای فایبرگلاس" توسط مؤسسه رده‌بندی آسیا در روزهای ۱۱-۱۲ آبان‌ماه و ۲۵-۲۶ آبان‌ماه سال جاری در محل اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر برگزار شد.

در این دوره‌ها حدود ۳۰ نفر شامل کارشناسان اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر و پرسنل شاغل در کارگاه‌های شناورسازی در رده‌های مختلف شغلی شرکت داشتند و با اهم الزامات، قوانین و مقررات در زمینه ساخت شناورهای فایبرگلاس آشنا شدند.

دوره‌های مذکور توسط مهندس صباغی رستمی - رئیس بخش رده‌بندی و مهندس عطارزاده - رئیس بخش فنی و کنترل طراحی رده‌بندی آسیا ارائه شد.

عقد قرارداد همکاری فی‌مابین مؤسسه رده‌بندی آسیا و مؤسسه BV فرانسه

تحریم‌ها اجرایی خواهد شد. در تهیه این قرارداد سعی شده است ضمن حفظ منافع صاحبان کشتی در خصوص جلوگیری از افزایش هزینه‌ها و تسریع در انجام امور مربوطه، به ارتقاء سطح کیفی بازرسان و در نهایت به خودکفایی مؤسسه رده‌بندی آسیا در سال‌های آینده توجه شود. شایان ذکر است که حمایت‌های معنوی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی امور دریایی کشور نقش پررنگی در شروع این همکاری داشته است. انتظار می‌رود با کسب تجارب ارزشمند در زمان تحریم‌ها که البته با هزینه‌های فراوان و غیرمنصفانه همراه بود و همچنین استفاده از تجارب شرکت‌های بین‌المللی همچون BV، بتوان شرایط شکوفایی صنعت بازرسی دریایی در ایران را فراهم آورد.

مذاکرات و جلسات متعدد فی‌مابین مؤسسه رده‌بندی آسیا و مؤسسه رده‌بندی BV فرانسه که از سال گذشته آغاز شده بود، در نهایت به عقد قرارداد همکاری بین دو مؤسسه در زمینه رده‌بندی کشتی‌ها به صورت دوگانه (Dual Class) منجر شد.

هیأتی از مدیران ارشد مؤسسه BV که در رأس آنها آقای Philippe Donche-Gay، مدیر بخش دریایی نیز حضور داشت در ماه نوامبر ۲۰۱۵ با اعضای هیأت مدیره و مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی آسیا ملاقات کردند و قرارداد همکاری بین طرفین امضاء شد.

در این قرارداد که شامل چندین پیوست است، مواردی از جمله آموزش بازرسان، چگونگی انجام بازرسی‌های مشترک و یا مستقل، فعالیت‌های فراساحل و موارد تکمیلی دیگر عنوان شده که به محض رفع کامل

احیای سه رودخانه در دستور کار سازمان حفاظت محیط زیست



سازمان حفاظت محیط زیست پیگیر وضعیت تالابها است، زیرا تالابها نشانگر وضعیت اکوسیستم هستند.

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست با اعلام اینکه برنامه احیای رودخانه‌های کشف‌رود، زردرود و گهررود در دستور کار قرار دارد، اظهار کرد: توقف روند ورود آب به زاینده‌رود به دلیل عدم تعادل میان کشاورزی و محیط زیست رخ داده‌است.

به گزارش ماریین تایمز، معصومه ابتکار در ارتباط با اقدامات صورت گرفته در دولت برای حل مشکل کم‌آبی موجود در کشور گفت: در حال حاضر تلاش خوبی در زمینه تمرکز بر حل مشکل کم‌آبی، در حوزه‌های احیای آب‌های زیرزمینی، اصلاح الگوی کشت، آبخیزداری، آب‌خیزداری و... در حال انجام است.

وی ادامه داد: رویکرد وزارت کشاورزی پس از گزارشاتی که در شورای عالی آب از سوی سازمان محیط زیست ارائه شد، تحول قابل توجهی در زمینه اصلاح الگوی آبیاری و حفاظت از منابع آب داشته‌است. این وزارتخانه به عنوان بزرگ‌ترین مصرف‌کننده آب و خاک کشور در ابتدا مسئولیت حفاظت از آب و خاک را بر عهده دارد، زیرا که یک کشاورز بدون آب و خاک و تنها با یک بذر، کاری نمی‌تواند، انجام دهد.

معاون رئیس‌جمهور با بیان اینکه تغییر رویکرد وزارت کشاورزی در برخی مناطق همچون اطراف دریاچه ارومیه بهتر دیده می‌شود، اظهار داشت: البته هنوز چالش‌هایی نیز در این زمینه وجود دارد، برای نمونه ما نسبت به توقف ورود آب به رودخانه زاینده‌رود معترض بودیم، چرا که

معتقدیم که این امر باید ادامه پیدا کند، اما از آنجا که هنوز تعادل لازم میان کشاورزی و محیط‌زیست برقرار نشده‌است و خشکسالی نیز فشار بسیاری به این منطقه آورده‌است، هنوز با مشکل عدم ورود آب به زاینده‌رود روبرو هستیم.

ابتکار در ارتباط با نقش کمبود آب در افزایش بحران گرد و غبار در کشور توضیح داد: چرخه‌ای بین آب رودخانه، تالاب و آب‌های زیرزمینی وجود دارد که رطوبت خاک را تضمین می‌کنند و به همراه آب سبزی که در خود خاک وجود دارد، یک اکوسیستم را حفظ می‌کند و زمانی که این چرخه به هم می‌خورد و آب رودخانه یا تالاب از بین می‌رود، منشایی برای گرد و غبار به وجود می‌آورد.

وی با بیان اینکه بخشی از بحران‌های گرد و غبار در کشور به دلیل بی‌توجهی به مسئله آب است، افزود: گاهی شاهدیم؛ سدها در مکان نامناسبی ساخته شده و مانع از احیای اکوسیستم می‌شوند.

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست تصریح کرد: ما در سازمان پیگیر وضعیت تالاب‌ها هستیم، زیرا تالاب‌ها نشانگر وضعیت اکوسیستم هستند؛ به طوری که اگر تالاب آسیب

ببیند، زنگ خطری برای آب‌های زیرزمینی و آب مورد نیاز کشاورزی به صدا در می‌آید و نشانگر آن از بین رفتن رودخانه است.

ابتکار با اشاره به اینکه در این مدت احیای دریاچه ارومیه از محورهای کار دولت بوده‌است، افزود: علاوه بر ارومیه، برای تالاب هامون نیز دولت برنامه مشخصی را دارد و برای اولین بار است که دولت در مورد این تالاب به صورت ملی و بین‌المللی در حال تلاش است. در سال‌های اخیر، ورود آب به هامون از رودخانه فراه به دلیل موانعی که در سر راه رودخانه بود؛ رخ نداد، اما از اواخر سال گذشته با پیگیری‌هایی که انجام شد؛ این موانع برطرف شد و اکنون هامون از این منطقه در حال آبیاری است و در همان محدوده که تالاب احیاء شده، گرد و غبار به طور محسوس کاهش پیدا کرده‌است و کشاورزی و وضعیت معیشت مردم بهتر شده‌است.

وی ادامه داد: مشابه این وضعیت را در تالاب هورالعظیم نیز مشاهده می‌کنیم، این تالاب نیز به طور کامل خشک شده بود، در حالی که تعهد وزارت نفت در دولت قبل این بود که اکتشاف نفت، تالاب را خشک نکند، اما اکنون با حمایت‌های آقای زنگنه

آب دوباره به هورالعظیم برگشته که این امر از دستاورد های دولت است. در زاینده‌رود هم ورود آب را ولو یک دوره کوتاه داشتیم که سبب شد تا رطوبت خاک در آن منطقه افزایش یابد.

ابتکار اظهار داشت: ما برای اولین بار در دولت است که ردیف اختصاصی برای احیای تالاب‌هایی همچون بختگان و پریشان، انزلی و هامون داریم و برای اولین بار است که در طی سفرهای استانی برای احیای رودخانه‌ها نیز برنامه داریم. از جمله برای احیای کشف‌رود مشهد، زرد رود و گهررود در گیلان برنامه داریم و توجه ویژه‌ای نیز به رودخانه کر در استان فارس خواهیم داشت. معاون رئیس‌جمهور در مورد دیگر اقدامات دولت در زمینه مدیریت صحیح منابع آب در کشور، گفت: ما در ارزیابی‌های زیست‌محیطی برای سدها و کانال‌های انتقال آب به شدت سخت‌گیرانه عمل می‌کنیم و شدیداً در مورد حق آب رودخانه‌ها و تالاب‌های پایین‌دست سدها حساس هستیم.

وی با تأیید اینکه در دوره‌ای روند بی‌رویه سدسازی در کشور وجود داشته‌است، در مورد سد شفارود گفت: هنوز جواب قطعی و نهایی در مورد ارزیابی‌های زیست‌محیطی بسیاری از سدها از جمله شفارود اعلام نشده و در دست بررسی است، اما به طور کلی بحث ما این است که در استان‌هایی مانند گیلان و مازندران سدها نباید به قیمت تخریب جنگل، آن هم جنگل‌های هیرکانی، احداث شود؛ اما مساحت اولیه‌ای که قرار بود در احداث این سد از جنگل‌های هیرکانی، از بین برود؛ ۴۰۰ هکتار بود که اکنون به حدود یک چهارم رسیده است.

برگزاری کارگاه آموزشی

«نظارت تطبیقی و اجرای کنوانسیون مدیریت آب توازن کشتی ۲۰۰۴»

(IMO)، سازمان تسهیلات جهانی محیط زیست (GEF) و برنامه توسعه سازمان ملل (UNDP) در قالب برنامه جهانی آب توازن (GloBallast Partnerships Programme) در ساختمان آموزش سازمان بنادر برگزار شد. این کارگاه توسط متخصصان ذیل:

Mr. Jose Matheickal: Head, ITCP Implementation and Major Projects, Subdivision for Implementation, Marine Environment Division, IMO

Mr. Jad Mouawd: Consultant, Mouawad Consulting AS

Mr. Peter Stehouwer, Marine Expert, SGS

ارائه شد و با توجه به لازم الاجراء شدن قریب الوقوع این کنوانسیون، به اهم مسائل پیش روی مرجع دریایی، مالکین کشتی های مشمول، بازرسان کشور صاحب بندر و مؤسسات رده بندی پرداخته شد. در این کارگاه سه روزه شرکت کنندگانی از سازمان های مختلف از جمله سازمان بنادر و دریانوردی، ادارات ثبت شناورهای استان های مختلف، سازمان حفاظت محیط زیست، شرکت ملی نفتکش ایران، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و ۲ نفر از کارشناسان و بازرسان مؤسسه رده بندی آسیا حضور داشتند.

در پایان دوره به شرکت کنندگان گواهینامه ای مشترکاً از طرف مدیرکل امور دریانوردان سازمان بنادر و دریانوردی و بخش محیط زیست دریایی سازمان بین المللی دریانوردی اعطاء شد.

National workshop on "Compliance, Monitoring and Enforcement (CME) for the Ballast Water Management (BWM) Convention"



کارگاه آموزشی نظارت تطبیقی و اجرای کنوانسیون مدیریت آب توازن کشتی ۲۰۰۴، در روزهای ۱۸ الی ۲۰ مهرماه سال جاری توسط سازمان بنادر و دریانوردی و با مشارکت سازمان بین المللی دریانوردی

کاهش تحویل ULCS ها در سال ۲۰۱۶

با ظرفیت بین ۱۸ تا ۲۰ هزار TEU از نظر ابعاد یکسان هستند. این کشتی ها ۵۸/۶۰ تا ۵۹ متر طول و قابلیت حمل ۲۳ ردیف کانتینر در عرشه و ۲۱ ردیف کانتینر در داخل را دارند. این کشتی ها همچنین ۳۹۵ تا ۴۰۰ متر طول دارند و ۲۴ ردیف کانتینر ۴۰ فوت را دارند. منبع: سایت خبری تین نیوز

سال ۲۰۱۶ تحویل می گیرد. لازم به ذکر است چهار فروند دیگر پیش از این و در سال جاری تحویل این شرکت شد. در حال حاضر کشتی های ۱۹ هزار و ۸۷۰ TEU متعلق به شرکت UASC بزرگترین کانتینرهای دنیا به شمار می روند. براساس گزارش مؤسسه آلفالاینر، تمامی کشتی های سفارش داده شده و یا در حال فعالیت

ورود کانتینرهای غول پیکر در مسیر آسیا - اروپا در سال ۲۰۱۶ کاهش می یابد. براساس گزارش مؤسسه آلفالاینر میزان تحویل کانتینرهای غول پیکر (ULCS) در سال ۲۰۱۶ کاهش و در سال ۲۰۱۷ دوباره رو به افزایش می رود. براساس این گزارش، در سال جاری و تاکنون شاهد تردد ۳۷ فروند کشتی به حجم ۱۳ هزار و ۸۰۰ تا ۲۰ هزار TEU بودیم که در خط آسیا - اروپا شروع به فعالیت کردند. ۱۳ فروند کشتی دیگر نیز طبق برنامه ریزی ها تا پایان سال جاری به ناوگان حمل و نقل جهانی می پیوندند. اما در سال ۲۰۱۶ وضع به گونه دیگری است و طبق آمارها تنها ۳۷ کشتی به ناوگان وارد می شوند. این میزان شامل ۱۳ فروند کشتی به ظرفیت ۱۹ تا ۲۰ هزار TEU می شود که ۱۱ فروند از آنها متعلق به کشتیرانی MSC است. شرکت UASC همچنین دو فروند دیگر به گنجایش ۱۹ هزار و ۸۷۰ TEU در سه ماهه ابتدایی



برگزاری دوره آموزشی «بازرسی و ایمنی تجهیزات بندری» توسط مؤسسه رده‌بندی آسیا

دوره آموزشی "بازرسی و ایمنی تجهیزات بندری" توسط مؤسسه رده‌بندی آسیا در روزهای چهارشنبه و پنجشنبه مورخ ۴ و ۵ آذرماه سال جاری در محل اداره کل بنادر و دریانوردی استان هرمزگان برگزار شد. در این دوره ۲ روزه که توسط مهندس رضا کیانی، مدرس مورد تأیید مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران ارائه شد؛ بالغ بر ۳۰ نفر از کارشناسان اداره کل بنادر و دریانوردی استان و پرسنل شرکت‌های مختلف فعال در زمینه تجهیزات بندری حضور داشتند و با اهم قوانین و استانداردهای مرتبط با تجهیزات بندری آشنا شدند.

ساخت کشتی‌های بدون سرنشین

اقیانوس‌ها با پایگاه‌های واقع در خشکی است. اینمارست ماه گذشته سومین ماهواره خود در پروژه Global Express را با موفقیت راه‌اندازی کرد. در این پروژه که تا پایان سال جاری میلادی به طور کامل راه‌اندازی می‌شود، اینترنت پرسرعت از فضا به کاربران بر روی زمین ارائه میشود.

این بدان معنی است که هیچگونه نقطه کوری بر روی دریاها و اقیانوس‌های جهان باقی نماند. با این شرایط ارتباط مداوم و زنده کشتی‌ها با اپراتورهای آنها در خشکی برقرار خواهد شد.

رونالد اسپیتات، مدیر پروژه‌های دریایی اینمارست، با اشاره به اینکه اینترنت پرسرعت اساس کار کشتی‌های بدون سرنشین است، گفت: "پروژه اینترنت گلوبال اکسپرس نقطه عطفی در آینده صنعت دریانوردی است."

وی ادامه داد: "گلوبال اکسپرس آخرین قطعه بزرگ در پازل اجرایی کردن کشتی‌های بدون سرنشین است، گرچه بسیاری از جنبه‌های دیگر همچنان باقیست مانند مسائل حقوقی نظیر اینکه چه کسی در زمان وقوع حوادث مسئول خواهد بود." اینمارست انتظار دارد در این پروژه بسیار بزرگ که با حضور شرکت‌هایی مانند رولزرویس به پیش میرود، در نهایت فناوری شکل بگیرد که پیش از ساخت نخستین کشتی آزمایشی در ظرف ۱۰ سال آینده، درآمد این شرکت افزایش یابد.

منبع: سایت خبری marinetimes

شرکت ارتباطات ماهواره‌های Inmarsat انگلیس قرارداد مطالعاتی را برای تحقیق بر روی ساخت کشتی‌های باری بدون سرنشین امضاء کرد.

با پیوستن اینمارست به پروژه تحقیقاتی توسعه سامانه کشتی‌های بدون سرنشین، انتظار می‌رود نمونه اولیه این کشتی‌ها طی ۱۰ سال آینده آماده شود. این نمونه اولیه می‌تواند از صدها کیلومتر آن طرف‌تر توسط کاپیتان هدایت شود و نیازی به خدمه بر روی عرشه نخواهد داشت.

کشتی‌های بدون سرنشینی که به راحتی قادرند در اقیانوس‌ها سفر کنند می‌توانند صنعت کشتیرانی را به طور کلی متحول کنند. این نوع از کشتی‌ها تنها در زمان حوادث از خدمات اپراتورهای مستقر در خشکی، بر روی عرشه خود بهره خواهند برد.

حذف خدمه کشتی از روی عرشه در مسافت‌های طولانی می‌تواند هزینه کشتی‌ها را کاهش دهد. به طور معمول خدمه یک سوم هزینه جاری کشتی‌ها را تشکیل می‌دهند. ضمن اینکه با حذف خدمه و فضای تخصیص داده شده به آنها، فضای بیشتری برای حمل بار به وجود خواهد آمد.

قرار است اینمارست در برنامه "اپلیکیشن‌های پیشرفته و مستقل دریایی" (AAWA) در زمینه تخصصی خود یعنی انتقال داده و ارتباطات کمک کند. به نظر می‌رسد نکته کلیدی در کشتی‌های بدون سرنشین، توانایی تماس آنها در هنگام عبور از

لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون LLMC ۷۶ برای کشور از آذر ۱۳۹۴

دولت اجازه دارد سند الحاق به کنوانسیون را به امین اسناد تسلیم کند تا مفاد کنوانسیون برای کشور لازم‌الاجراء شود. در مورد کنوانسیون LLMC ۷۶، نیز سند الحاق روز ۹۴/۶/۱۰ توسط وزارت امور خارجه تسلیم سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) شد و این کنوانسیون از تاریخ ۹۴/۹/۱۰ برای ایران لازم‌الاجراء خواهد بود.

کنوانسیون تحدید مسئولیت برای دعاوی دریایی مصوب ۱۹۷۶ (معروف به کنوانسیون LLMC ۷۶) که الحاق به آن در خرداد ۱۳۹۳ به تصویب مجلس رسیده بود، از آذرماه برای ایران لازم‌الاجراء خواهد بود. لازم به ذکر است پس از تصویب الحاق به کنوانسیون توسط مجلس،

«خلیج فارس» گرم‌ترین نقطه روی زمین



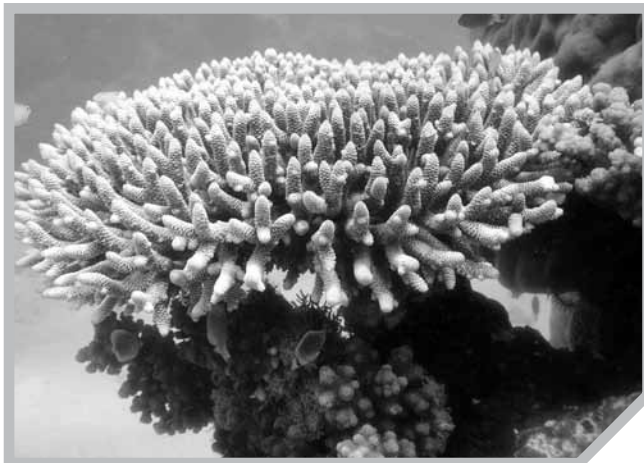
مدیر محیط زیست سازمان منطقه آزاد قشم از افزایش گرمای زمین به عنوان تهدیدی جدی برای سفید شدن مرجان‌ها در آب‌های این جزیره نام برد.

به گزارش مارین تایمز، سیدمحمدهاشم داخته با بیان این مطلب گفت: بررسی‌های انجام شده توسط واحد دریایی محیط زیست سازمان منطقه آزاد قشم نشان از کاهش تحمل مرجان‌های قشم و دیگر جزایر مرجانی خلیج فارس به دلیل افزایش دمای آب خلیج فارس به ویژه در فصل تابستان دارد.

وی با اعلام افزایش دمای آب دریا در مقایسه با سال‌های گذشته، افزود: این افزایش دما یکی از عوامل مهم در سفید شدن مرجان‌ها محسوب می‌شود.

به گفته مدیر محیط زیست سازمان منطقه آزاد قشم، اصلی‌ترین عامل سفید شدن مرجان‌ها، تغییر دمای آب است و در این بین گرمایش جهانی بزرگ‌ترین تهدید محسوب می‌شود و طبق گزارشات جهانی پایش دمای زمین، گرم‌ترین نقطه زمین در برخی روزهای تابستان امسال، خلیج فارس اعلام شده است. وی ادامه داد: مرجان‌ها از معدود موجوداتی هستند که در معرض خطرات جدی ناشی از گرمایش زمین قرار دارند و شدت این خطر تا آنجا جدی است که پیش‌بینی می‌شود به زودی شاهد انقراض مرجان‌ها خواهیم بود.

مسئول واحد محیط زیست دریایی سازمان منطقه آزاد قشم هم با اعلام اینکه در چند سال اخیر سفیدشدگی برخی از گونه‌های مرجانی را در فصل تابستان شاهد بوده‌ایم، افزود: معمولاً پس از تابستان و مساعد شدن دمای آب و بهبود شرایط، مرجان‌ها مجدداً خود را بازیابی کرده و به حالت



و گردشگران در خصوص اهمیت اکوسیستم‌های مرجانی و تهیه پوستره‌های هشداردهنده در مورد حفظ و حراست مرجان‌ها بسیار حائز اهمیت است.

وی، تشکیل پارک‌های دریایی، استقرار مجسمه در بستر دریا به منظور جلب توریست‌ها به این نواحی و در نتیجه فشار کمتر به نواحی مرجانی، احیای مرجان‌ها توسط پیوند یا قلمه زدن مرجان‌ها و استخدام پارکبان‌های دریایی ویژه حراست از مرجان‌ها را از جمله اقدامات مورد نیاز در راستای حفاظت از این گونه‌های ارزشمند دریایی عنوان کرد.

غواصی در پایان همچنین بویه‌گذاری در مناطق مرجانی به منظور جلوگیری از لنگر انداختن در بستر، همکاری‌های منطقه‌ای در زمینه پروژه‌های مشترک برای جلوگیری از تخریب مرجان‌ها، برپایی کارگاه‌های آموزشی در مورد سنگفرش‌های مرجانی و راه‌های حفظ و حراست آن و ظرفیت‌سازی انسانی در روستاهای منطقه را نیز از عوامل دیگری دانست که رعایت آنها موجب حفاظت از مرجان‌های دریایی می‌شود.

طبیعی باز گشته‌اند؛ اما با وقوع پیاپی این پدیده در سالیان اخیر، تضعیف تدریجی مرجان‌ها و نیز بالا رفتن بیش از پیش دمای آب، هم‌اکنون شاهد سفیدشدگی درصد بیشتری از این موجودات دریایی و گونه‌های مقاوم‌تر هستیم که بیم آن می‌رود بخشی از این سفیدشدگی قابل بهبود نباشد و به مرگ بسیاری از مرجان‌ها منجر شود.

به گفت محمد غواصی نتیجه تجزیه و تحلیل گزارش ارسالی واحد دریایی محیط زیست سازمان منطقه آزاد قشم از وضعیت کنونی مرجان‌های قشم به مرکز پایش سلامت مرجان‌ها در دانشگاه کوپنلند استرالیا

طبیعی باز گشته‌اند؛ اما با وقوع پیاپی این پدیده در سالیان اخیر، تضعیف تدریجی مرجان‌ها و نیز بالا رفتن بیش از پیش دمای آب، هم‌اکنون شاهد سفیدشدگی درصد بیشتری از این موجودات دریایی و گونه‌های مقاوم‌تر هستیم که بیم آن می‌رود بخشی از این سفیدشدگی قابل بهبود نباشد و به مرگ بسیاری از مرجان‌ها منجر شود.

به گفت محمد غواصی نتیجه تجزیه و تحلیل گزارش ارسالی واحد دریایی محیط زیست سازمان منطقه آزاد قشم از وضعیت کنونی مرجان‌های قشم به مرکز پایش سلامت مرجان‌ها در دانشگاه کوپنلند استرالیا

شرکت کشتیرانی ایران و هند هنوز منحل نشده است

اتخاذ خواهد شد. گوپتا در ادامه گفت، از نظر استراتژیک، ایران برای هند بسیار مهم است و هند با توجه به منافع بلندمدت خود در حال توسعه بندر چابهار در این کشور است.

وی در عین حال تصریح کرد که هیچ ارتباط مستقیمی بین این بندر و شرکت مشترکی که در سال ۱۹۷۵ تشکیل شده وجود ندارد. "هیچ تصمیم نهایی در مورد انحلال شرکت کشتیرانی ایران و هند گرفته نشده، هرچند که کارهای زیادی برای انحلال انجام گرفته است." وی افزود، سالها تحریم اقتصادی موجب کاهش ارزش شرکت شده و برای احیای شرکت به سرمایه‌گذاری بیشتر نیاز خواهد بود. در سال ۲۰۱۳، دولت وقت هند تصمیم به انحلال شرکت کشتیرانی ایران و هند گرفت، زیرا تحریم‌های اعمال شده علیه ایران فعالیت‌های این شرکت را بسیار دشوار ساخته بود.

رئیس وقت شرکت اس سی آی گفته بود: "به دلیل تحریم‌ها، یافتن کارهای پرسود و استخدام‌ها برای ناوگان حمل و نقل شرکت سخت شده بود و از این رو تصمیم گرفته شد که شرکت فعالیت‌هایش را خاتمه دهد."

رئیس شرکت کشتیرانی هند با اشاره به این که شرکت کشتیرانی ایران و هند هنوز منحل نشده است گفت: سال‌ها تحریم اقتصادی موجب کاهش ارزش شرکت شده و برای احیای شرکت به سرمایه‌گذاری بیشتر نیاز خواهد بود.

شرکت دولتی کشتیرانی هند (اس سی آی) اعلام کرد، لغو تحریم‌های ایران امیدهایی را برای احیای شرکت کشتیرانی مشترک ایران و هند ایجاد کرده است.

ای کی گوپتا، رئیس و مدیرعامل شرکت دولتی کشتیرانی هند در پاسخ به سؤالی در مورد سرنوشت شرکت کشتیرانی مشترک ایران و هند که ۴۹ درصد آن متعلق به این شرکت است گفت: "تصمیم به انحلال به این دلیل گرفته شد که تحریم‌ها توان شرکت را تحلیل می‌برد و بر ما (شرکت اس سی آی) نیز تأثیر می‌گذاشت."

وی اضافه کرد، اما "تحریم‌ها علیه ایران برداشته خواهد شد. ما به ایران نیاز داریم."

وی همچنین یادآوری کرد که هرچند تصمیم انحلال این شرکت مشترک در سال ۲۰۱۳ اتخاذ شده، اما شرکت هنوز منحل نشده و تصمیم‌گیری در مورد سرنوشت شرکت در عالی‌ترین سطح و به عنوان یک تصمیم سیاسی

رکورد عبور از کانال سوئز شکسته شد

کانال سوئز که تا پیش از این ۱۸ ساعت زمان میبرد، اکنون به ۱۱ ساعت کاهش یافته است. توسعه کانال سوئز ۸/۵ میلیارد دلار هزینه داشت. مصر انتظار دارد بتواند خود را به عنوان یک منطقه تجاری بین‌المللی در میان ملل مختلف معرفی کند.

در کنار اینها، مصر برای ساخت بنادر بسیار بزرگ و تأسیسات پایانه‌ای فراوانی سرمایه‌گذاری کرده است تا بتواند خدمات کانال سوئز را تکمیل کند. بیش از ۱۷ هزار فروند کشتی در سال ۲۰۱۴ میلادی از کانال سوئز عبور کردند. این مقدار به معنی عبور بیش از ۵۰ کشتی در روز از این مسیر است. مصر انتظار دارد تا سال ۲۰۲۳ تعداد کشتی‌های عبوری روزانه از کانال سوئز به ۹۷ فروند کشتی برسد که برابر با عبور ۳۴ هزار کشتی در سال است. همچنین انتظار می‌رود درآمد حاصل از عبور کشتی‌ها از کانال سوئز در نهایت به ۱۳/۵ میلیارد دلار در سال افزایش یابد.

اداره کانال سوئز (SCA) اعلام کرد که در ترافیک روزانه این کانال در روز اول سپتامبر ۲۰۱۵ (۱۰ شهریور ۱۳۹۴) با عبور ۷۰ فروند کشتی حد نصاب جدیدی ثبت شد.

بر اساس گزارش SCA در این روز ۳۴ فروند کشتی مسیر شمال به جنوب و ۳۶ فروند کشتی مسیر جنوب به شمال را در کانال سوئز طی کردند. مجموع ظرفیت عبوری در روز دهم شهریور از این مسیر به بیش از چهار میلیون تن رسید. محب ممیش، مدیر SCA، در بیانیه‌ای اعلام کرد: "افزایش تعداد کشتی‌های عبوری نشان‌دهنده اهمیت بالای افزایش ظرفیت تأسیسات کانال سوئز است تا از این راه بتواند افزایش مورد انتظار در تجارت جهانی را به خوبی هدایت کند."

این مسیر دریایی که تا پیش از این نیز سریع‌ترین مسیر دریایی میان آسیا و اروپا بود اینک پس از توسعه زمان طی این مسیر را کوتاه‌تر نیز کرده است. عبور از

برگزاری دوره آموزشی جامع آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی شناورها (ISM Code) در مؤسسه رده‌بندی آسیا

دوره آموزشی ۳ روزه مشتمل بر "آشنایی با آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی شناورها (ISM Code)، ممیزی داخلی و وظایف فرد منتخب خشکی (DPA) توسط کاپیتان دودانگه و کاپیتان توتونچی اصل در روزهای شنبه تا دوشنبه مورخ ۷ لغایت ۹ آذرماه سال جاری در سالن آموزش مؤسسه رده‌بندی آسیا ارائه شد.

در این دوره کارشناسانی از شرکتهای مالک/ راهبر کشتی حضور داشتند.



Lloyd's Register, QinetiQ and the University of Southampton have collaborated to publish a report - 'Global Marine Technology Trends 2030' (GMTT 2030).

This report looks at the future for commercial shipping, the naval sector and the health of the oceans.

In asking 'what's next', GMTT 2030 was researched to be an aid to business, policy makers and society in trying to understand the future for the maritime industries and the oceans.

Assessing 56 technologies and then focusing on 18 specific areas of technology, GMTT 2030 builds on the work covered in Global Marine Trends 2030 and Global Marine Fuel Trends 2030 to provide insight into the impact and – critically – the timescales of ever moving technology.

LR was the lead partner on the commercial shipping parts of the report and focused on eight technologies that will transform commercial shipping.

sectors, which include tankers.

Tom Boardley, LR's Marine Director commented: "Shipping is likely to evolve quickly now. That evolution is likely to be uneven but while 2030 is not far away, we think that shipping is likely to have changed significantly."

At the report's launch on mid-Sept., the three partners outlined some of findings, which were garnered in discussions with shipyards and owners.

For example, the shipbuilder is the integrator of all things fitted on board a vessel. There is a move towards the e-run ship, which will be a flexible hybrid powered vessels, which will be able to automatically change propulsion modes and could be run by itself.

The development of the so called 'smart ship' will lead to less dependency on the human element, as it will be highly automated. Advanced materials will be used, which are essentially lighter



As LR's marine marketing director, Luis Benito explained, "The marine world in 2030 will be a connected and a digital one, bringing closer integration between people, software and hardware in a way that could transform the way we operate. We know technology is changing our world and there is a great deal of overlap between technologies and how they combine will be important."

The report identifies two groups of technology drivers - those that will transform the ship design and build space – leading to advancement in shipbuilding, propulsion and powering and the development of smart ships. In addition, the report covered the technologies that drive safety, commercial and operational performance – advanced materials, big data analytics, communications, sensors and robotics.

In the report, LR introduced what it called 'Technomax' scenarios for tankers and other types of vessels. These scenarios are not concept ships but give an indication of the potential maximum technology uptake relevant to four ship market

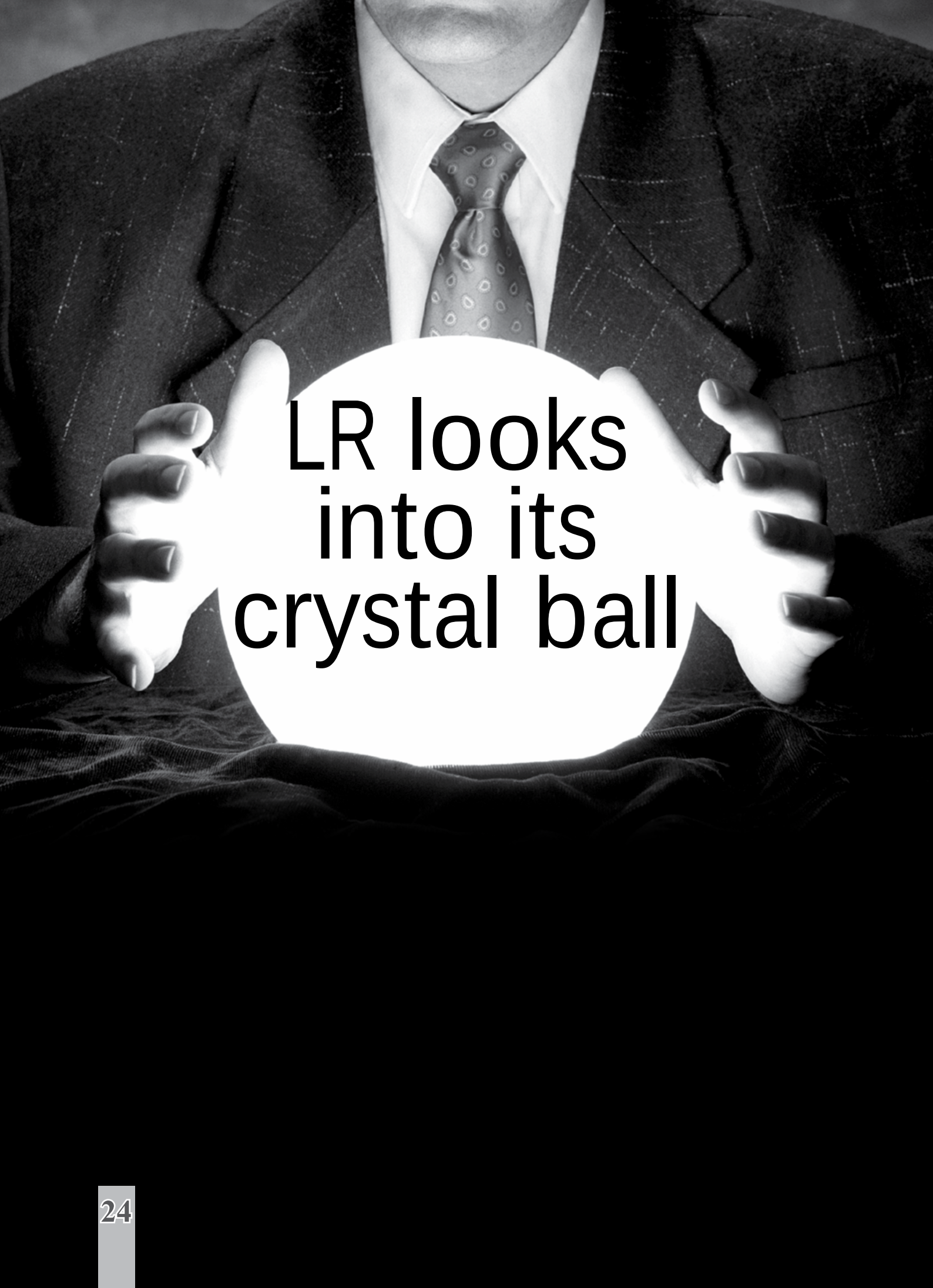
than those used today thus saving energy and will result in cheaper maintenance costs.

Robotics will be used in situations where humans are deemed unsafe, such as surveying tanks and other enclosed spaces on board ship. For example, Benito told Tanker Operator that LR is currently investigation the use of drones for surveying purposes.

Other advancements include the greater use of sensors on board ship, which can be interrogated by the use of wireless thus alleviating the need for expensive cabling, plus greater use of satellite communications to transfer the data. A satellite could be used to operate the vessel at sea as well as from the shore. New algorithms could be developed for 'big data'.

The partners conceded that the regulators, social interests and legal/insurance bodies need to be involved in any fundamental change to vessel operations. Perhaps the most clever ship will be the one that is of modular construction, thus allowing new technology to be slotted in with little or no cost.

Source: Tanker Operator Newsletter – 11th Sept 2015

A black and white photograph of a man in a dark suit, white shirt, and patterned tie. He is holding a large, glowing white sphere with both hands, which serves as a crystal ball. The text "LR looks into its crystal ball" is superimposed on the sphere.

LR looks
into its
crystal ball



New IACS chairman sets out his agenda

New IACS and ABS chairman, president and CEO Christopher Wiernicki has unveiled IACS strategic plan going forward, which focuses on three key areas - structural, machinery and cyber system integrity.

“By focusing on these three legs of the safety stool, I believe we can build on IACS’ recent achievements and set out an agenda that addresses existing and emerging challenges.” Wiernicki said. “My priorities for 2015/2016- strike a balance between the completion of ongoing projects and the need to look forward and formulate the next generation of IACS guidelines, unified and procedural requirements.”

In the coming year, Wiernicki’s focus areas also include ensuring a smooth completion of the initial round of audits for the IMO goal-based standards process.

At a presentation in London in mid-Sept., he explained that one of the tasks already in hand, which is to continue, is the creation of a cyber-system safety framework that addresses control systems, software quality assurance, data integrity and cyber security, thus enhancing the initiative that started in 2014 with the forming of a special committee.

He acknowledged that it would be a few years before any unified rules on systems’ installation and operation would be in place, although he said that progress would be made next year, as some flag states had already issued guidelines.

Wiernicki, who assumed the role of IACS Chairman at the end of the 71st session of the IACS Council in Paris on 2nd July, 2015, singled out the importance of association in supporting the industry at a time when more stringent regulatory requirements are being formulated and implemented.

“IACS’ relationships, extensive technical knowledge, experience and independence place it in a unique position to work with regulators and industry,” he said. “IACS will continue to reach out and strengthen relationships with all parties, continuing to demonstrate that its commitment to safety, quality and environmental protection are more important than ever.”

In particular, Wiernicki mentioned strengthening ties at the IMO, as IACS had already supported some 6070- submissions.

Continuous dialogue will also be held with the European Commission, especially on the subject of emissions monitoring, reporting and verification (MRV), as many class societies were trying to find a consistent methodology.

He said that IACS would support the shipping industry at a time when technology was moving at a fast pace with some of it untested “...understanding and assessing technical risk as the rules are becoming increasingly complex,” he said. “Man/machine interface must also not be ignored in big data technology with more training needed.”

Source: Tanker Operator Newsletter – 18th Sept 2015



Iran on the way back

Over the past few months, further progress has been made on the lifting of Iranian sanctions in terms of legislation.

For example, first, the US Congress failed to block the Iran nuclear deal reached in summer 2015 and second, the same deal has been approved by the Iranian parliament, London broking house Gibson said in a report

On 18th October, US authorities approved conditional sanctions waivers for Iran (known as Adoption Day). These waivers will only take effect after Iran complies with its commitments and this is verified by the IAEA (Implementation Day).

According to several senior US officials, the Implementation Day is at the very least two months away; while most industry experts are of the opinion that this is unlikely to happen before the first quarter of next year, Gibson said.

If and when Iranian sanctions are lifted, it will have important implications for global oil markets.

At present, the world is awash with crude, following OPEC's policy to defend its market share, while at the same time, US

crude oil production is not falling fast enough to balance supply and demand, despite prices remaining low. Finally, concerns are growing about the health of world economy, leading to lower expectations for global oil demand growth next year.

In these circumstances, if Iran is able to rapidly increase its production and exports, this will only add more crude to an already heavily oversupplied market, Gibson warned.

Undoubtedly, this year the overhang of crude oil has fuelled tanker markets not only in terms of supporting trade, but also leading to additional storage requirements and loading/discharge delays. Any increase in Iranian exports will at the very least increasingly support a tight supply/demand balance. However, there are also concerns about the Iranian fleet, which will become internationally operational and is likely to compete aggressively in the conventional tanker market when sanctions are lifted.

Today, some 37 VLCCs, nine Suezmaxes and five Aframaxs are under control of the National Iranian Tanker Co (NITC). However, about half of this fleet is already employed, largely shipping Iranian crude

to a limited number of international buyers - although there is some scope here for efficiency gains, such as faster speeds and reduced waiting time.

The rest of NITC's fleet is used for crude/condensate storage, with the latest count at 20 units under its control and five by other owners, Gibson said.

If the nuclear dispute is resolved, a number of VLCCs used for storage will continue for operational/marketing reasons, as was the case prior to sanctions. Only those tankers which will be released from storage duties will be in position to provide an incremental boost to tanker supply.

It could take some time for these ships to meet international standards in terms of class and insurance. Furthermore, many units are likely to require dry-docking. On this basis, the process of 're-entry' will be gradual. Finally, if Iran succeeds in rapidly increasing its production and in significant volumes, this would provide additional demand for the NITC fleet, limiting further the threat of competition to the international tanker supply, Gibson concluded. Source:

Tanker Operator Newsletter – 30th Oct. 2015

IACS Changes at the helm

Christopher Wiernicki, ABS chairman, president and CEO, assumed the role of IACS Chairman at the end of the 71st session of the IACS Council in Paris on 2nd July, 2015, replacing BV's Philippe Donche-Gay who had served his 12 month term in the chair.

Commenting on his predecessor's contribution, Wiernicki said: "IACS, and the industry at large, will continue to reap the rewards of Philippe's leadership." In response, Donche-Gay thanked fellow members for their support during his time in office. "Over the past year the support of my peers has allowed IACS to deliver, on time, a number of challenging and far-reaching commitments including the final implementation of revised Common Structural Rules, important new Unified Requirements pertaining to Container Ship safety, the revision of the existing Unified Requirement on Complex On Board Systems and progress with the development of LNG Bunkering Guidelines," he said.

The Council meeting also marked the retirement of Derek Hodgson as IACS permanent secretary. Donche-Gay praised Hodgson's long-standing commitment to the organization. "Derek's professionalism over the past six years has been fundamental in ensuring the secretariat has evolved to meet the ongoing needs of its members during a formative period in IACS history," he said. New position Replacing Hodgson, Robert Ashdown was appointed to the newly created position of secretary general.

Looking forward, Ashdown said: "IACS has a formidable reputation as an expert technical advisory body to the maritime industry and its regulators and plays an integral role in maintaining and advancing the safety and environmental performance of international shipping. I look forward to working with all stakeholders so that IACS continues to deliver its objectives in a positive and collaborative manner."





Bureau Veritas classes first ethane-powered ships

Paris-based Classification Society Bureau Veritas has classed the world's first ethane-powered ship.

'JS Ineos Insight' is the first of a series of eight 27,500 cu m multi-gas 'Dragon'-class vessels being built at Sinopacific, China, for Denmark's Evergas. The vessel was named on 14th July and will transport ethane, LPG or LNG. For fuel, the vessel has options for ethane, LNG and conventional diesel power.

Martial Claudepierre, BV's business development manager, said, "The ability to burn ethane as well as LNG to power these unique vessels is a major step forward in the use of clean fuels.

It means the vessels can use cargo gas during transits to provide a clean and clear commercial and environmental advantage.

"We have worked with Evergas and the Danish Maritime Authority to verify and ensure that the use of ethane is at least as safe as required by the IGC and will not impair the engine compliance with MARPOL Annex VI," he said.

These vessels were originally designed with a dual-fuel LNG/diesel power fitted with two 1,000 cu m LNG tanks on deck fuelling two Wärtsilä 6L20 DF main engines giving a total of 2,112 kW power and two shaft generators with total 3.600 kW power. The ability to burn ethane was also

added to allow use of the cargo gas, as the vessels are initially intended to transport ethane from the US to UK-based Ineos refineries.

Claudepierre said, "Using ethane required extra engine room ventilation and additional gas detection, plus modifications to the main engines including a lower compression ratio, different turbocharger nozzles and derating of the engine to cope with the lower knocking resistance of ethane. But the gains in not carrying an additional fuel and in environmental performance from being able to burn clean fuel throughout the voyage are significant."

Source: Tanker Operator Newsletter – 18th Sep 2015

from and between EU ports and will also be required to provide information on energy efficiency parameters (see below). Data collection will start on a per-voyage basis from 1 January 2018. Once the data is verified by a third-party organization and sent to a central database, presumably managed by the European Maritime Safety Agency (EMSA), the aggregated ship emission and efficiency data will be published by the European Commission by 30 June 2019 and then every consecutive year.

Monitoring and reporting

Ship owners will have to monitor the following parameters on a per-voyage basis:

- Port of departure and port of arrival, including the date and hour of departure and arrival
- Amount and emission factor for each type of fuel consumed in total
 - CO₂ emitted
 - Distance travelled
 - Time spent at sea
 - Cargo carried
 - Transport work

In addition to the companies reporting annually aggregated figures for the parameters, the data is to be used to calculate and report average energy efficiency.

The basis for the calculation of CO₂ emissions will be the fuel consumption for voyages starting or terminating at any EU port. Fuel consumption shall be determined and calculated using one of the following methods:

- Bunker Fuel Delivery Note (BDN) and periodic stock takes of fuel tanks
- Bunker fuel tank monitoring on board
 - Flow meters for applicable combustion processes
 - Direct CO₂ emissions measurements
 - Verification

Accredited verifiers will have three key tasks: 1) to verify ship-specific monitoring plans, 2) to verify that the annual ship-specific emissions reports comply with the monitoring plans and 3) to verify that the figures contained in the annual ship-specific emissions reports are accurate. Presently, no companies have been granted accreditation, as criteria remain under development by the EC. It is clear that the EC will not only consider class societies as

calculation, the inclusion of AIS-based verification, criteria for accreditation of verifiers, and the development of monitoring plans and reporting templates. Industry stakeholders, including DNV GL, are providing input to the EC through the European Sustainable Shipping Forum (ESSF). The EC plans to publish documentation for the outstanding issues towards the end of 2016.

Recommended actions for



potential verifiers, but will also add other organizations to the list.

Timeline

31 August 2017 – Companies are to submit ship-specific monitoring plans to verifiers for approval

1 January 2018 – Per-voyage monitoring to start

30 April 2019 – Verified annual emission reports submitted to the EC

30 June 2019 – Emission data made publicly available by the EC

This cycle will then repeat for subsequent years.

Outstanding issues

A number of issues governing the implementation of the regulation remain to be settled. These include details of cargo monitoring and efficiency

customers

The practical impact of the MRV regulation on owners and operators is not yet fully clear. There will be a need to monitor and report data, but the exact formats and templates for doing so are not yet available. Nevertheless, it would be advisable for ship owners and operators to prepare for MRV ahead of time and start considering how to best fulfill the forthcoming monitoring and reporting obligations for their own ship as well as their shore systems and routines ahead of time. Steps such as developing the mandated monitoring plan as well as examining how to best collect, aggregate and report fuel consumption and transport work data for their ships are particularly important.



DNV GL: Preparing for the EU's MRV Regulation

The MRV (Monitoring, Reporting and Verification) regulation aims to quantify and reduce CO₂ emissions from shipping and will create a new kind of benchmarking system in Europe. DNV GL has prepared an overview of how MRV will affect the maritime industry and what shipping companies need to do to achieve compliance.

The regulation in a nutshell

The European Commission (EC) is bringing emissions from shipping into its 2009 climate and energy package. MRV is designed to progressively integrate maritime emissions into the EU's policy for reducing domestic greenhouse gas emissions (EU regulation 2015/757). MRV requires ship owners and operators to annually monitor, report and verify CO₂ emissions for vessels equal to or larger than 5,000 GT and which call at any

EU port. The results will be published on a regular basis. Entered into force on 1 July 2015, the regulation will become fully effective on 1 January 2018.

Shipping companies will need to prepare a monitoring plan by 31 August 2017 at the latest for each of their ships that falls under the jurisdiction of the regulation. They will have to monitor and report the verified amount of CO₂ emitted by their vessels on voyages to,

A new module containing information on audits carried out under the IMO Member State Audit Scheme has been launched on IMO's web-based information portal, GISIS (the Global Integrated Shipping Information System).

The IMO Member State Audit Scheme is intended to provide an audited Member State with a comprehensive and objective assessment of how effectively it administers and implements mandatory IMO instruments covered by the scheme. Currently voluntary, the scheme will become mandatory for all IMO Member

Member States that have already been audited to authorize the release of any reports and associated plans for corrective action from audits carried out since the scheme began (the first audits were carried out in 2006), so that as many audit reports as possible can be made available to all Member States or to the public via the new GISIS module. Each Member State has also been invited to provide the IMO Secretariat with details of one individual designated to receive access to those audit reports that are available for Member States only.

The mandatory scheme is expected

from audits could be provided to all Member States so that the benefits could be widely shared.

Moreover, the results of the audits could be systematically fed back into the regulatory process at IMO to help make measurable improvements in the effectiveness of the international regulatory framework of shipping.

The mandatory IMO instruments included in the scope of the scheme cover:

- safety of life at sea (The 1974 Safety of Life at Sea Convention (SOLAS) 1974 and its 1988 Protocol);



States from 1 January 2016.

The new GISIS module has been designed as a common platform for the IMO Member State Audit Scheme, and will serve as the vehicle for the release of audit reports. Although audit reports are designed primarily for use by IMO Member States, the Member States themselves have an option to make the reports more widely available to the public through GISIS.

The IMO Council has requested

bring many benefits, such as identifying where capacity-building activities (for example, the provision of technical assistance by IMO to Member States) would have the greatest effect. Targeting of appropriate action to improve performance would be greatly improved. The Member States themselves would receive valuable feedback, intended to assist them in improving their own capacity to put the applicable instruments into practice; and generic lessons learnt

- prevention of pollution from ships (the MARPOL Convention);

- standards of training, certification and watchkeeping for seafarers (STCW 1978);

- load lines (LL 66 and its 1988 Protocol);

- tonnage measurement of ships (Tonnage 1969); and

- prevention of collisions at sea (COLREG 1972).

Source: IMO website

IMO

**Member State audit details
now online**



maritime routes, economic supply of oil products, and availability of infrastructure and equipment, Iran is among the best choices to build a stable bunkering market.

Iran has been working actively to enhance her trade and business environment. Many of Iranian ports have been transformed into free zones and special economic zones. Several exemptions, discounts, and facilitations are in place to support the transit from Iranian land. Iranian state is an influential member of many economic blocs such as Economic Cooperation Organization (ECO), GECF and OPEC. Iran is also invited to join Eurasian Economic Union (EAEU), Shanghai Cooperation Organization (SCO), and bidding to join WTO as well.

In a nutshell, Iran is moving speedily to gain her merited position as a global participant in economy, international trade, and logistics in the post-sanction era. This can be a turning point in the

history of Middle East. Expanded from the heart of the Heartland to the edge of the Rim-lands, Iran is the natural choice of ports and terminals in Middle East. This preference is strongly substantiated by political stability, industrial development, human development, size of accessible markets, transport facilitation, and opportunities for cooperation and investment. The time has come for the world and Iran to recognize the interests of one and another and organize their joint efforts to consolidate them.

Endnotes

1. Iran has 6,000 kilometers of land (and river) borders with Pakistan, Afghanistan, Turkmenistan, Azerbaijan, Armenia, Nakhjavan, Turkey and Iraq. The sea borders include 657 kilometers with Turkmenistan, Azerbaijan, Kazakhstan, and Russia in Caspian Sea, and 2043 kilometers of sea borders with Iraq, Kuwait, Saudi Arabia, Qatar, Bahrain, United Arab Emirates, and Oman.

2. Vessel sizes are selected due to the expected cascading effects in near future.

3. Fuel consumption rates and Carbon dioxide emissions are taken from M.Sisson, and I.M. Vincent Andersen[19, and 20].

4. Other southern Iranian ports are Qeshm, Bandar Lengeh, Kish, Assaluyeh, Kharg, Mahshahr, Abadan, Lavan, Gonaveh. There are some other promising and/or developing ports in terms of container throughput like Souza port and Jask port. In addition, there are around 100 small and local ports in Iranian coastlines.

5. The Iranian national maritime fleet includes a total capacity of 106429 TEU container, 1338946 million gross tonnage in bulk, and 404225 gross tonnage in general cargo in IRISL. The hauliers fleet consists of 423,000 lorries and trucks. The national railways fleet consists of 444 locomotives and more than 22000 railcars in operations.

Table 3 – Capabilities of Iranian Ports and Maritime Sector with IFY 1388(2015-2009) 1393(-)

Category IFY	1388 (2009-10)	1389 (2010-11)	1390 (2011-12)	1391 (2012-13)	1392 (2013-14)	1393 (2014-15)
Nominal Capacity of Ports (Million Tons per annum)	150	163	172	184	190	200
Ports Container Capacity (Million TEU per annum)	4.4	5.0	5.1	5.3	5.34	5.34
Passenger Capacity (Million People per annum)	6	7.7	13	14	16	17.5
Non-oil Maritime Fleet Capacity -IRISL (Million Tons per annum)	4.5	5.5	5.7	5.8	5.34	5.2
Oil Tanker Fleet Capacity (Million Tons per annum)	7.1	11	9.7	13.7	15	15
Note: Iranian Fiscal Year begins on 21 st March of each Gregorian year and ends on 20 th March of next Gregorian year.						

at extra-heavy costs.

Table 2 – Container Port demand in Persian Gulf (Million TEU)

Demand	2015	2020	2025
Gateway	16.83	22.14	27.36
Transship	13.02	17.39	22.04
Total	29.86	39.53	49.4
			SISI-2014

For better understanding, let's consider two scenarios: in the first scenario, a shipping line sends a 12,000 TEU ship to Jebel Ali in her Middle East Service, and a big part of cargo is transshipped to Bandar Abbas by two smaller 4,500 TEU Ships². In the second scenario, the shipping line sends the 12,000 TEU ship directly to Bandar Abbas. By comparing of costs and externalities of these scenarios, we find that scenario no.1 will require and entail consumption of 1134.2 tons of more fuel, emission of 3534.3 tons of CO₂, several days of delay in delivery of goods to customers, thousands of dollars of additional cost per delivery of each container, and hundreds of thousands of dollars for deployment of ships per voyage³. This is absolute diseconomy in management

of supply chains. These costs and externalities could be pragmatically avoided if the 12,000 TEU vessels were sent directly to Bandar Abbas according to scenario No. 2. Unfortunately what has been put into practice for decades is scenario one.

Presently, the Iranian ports sector is capable of channeling one-third of the prevailing gateway container demand in Persian Gulf region. Among the 22 container ports in Persian Gulf and Sea of Oman, Iran has 6 globally renowned ports namely Chabahar, Shahid Rajaei Port, Bushehr Port, Assaluyeh Port, Imam Khomeini Port, and Khoramshahr⁴. These ports are connected to a network of about 85893 Kms of roads, 10407 Kms of railways, 60 airports, and supported by great transport fleets⁵ that can channel and distribute the cargo to inbound and peripheral outbound markets. Moreover on the northern borders, Iran has three major ports that cover the entire southern coastline of Caspian Sea: these are Anzali, Amirabad, and Noshahr. These ports can act as forelands for other Caspian Sea ports (i.e. Baku, Astrakhan,

Aktau, Turkmenbashi, etc.). Table 2 indicates the capabilities of Iranian Ports and Maritime Sector within March 2009 and March 2015.

Many of Iranian ports are involved in development and capacity extension plans: Shahid Rajaei Port is meant to extend her capacity to 8 million TEU and 150 million tons in few years. Chabahar port has absorbed foreign investment to serve the Southern Asia- Central Asia trade in very near future. Bushehr Port is developing a 600 thousand TEU container terminal in Negin Island, and there are similar developments in BIK, Khoramshahr, Anzali, Amirabad, and Noshahr. Moreover, many infrastructure development projects are getting completed to enhance the connectivity in Iranian transport network: these consist of 11,584 kilometers of roads, 586 kilometers of freeways, and 4,371 Kilometers of railways. Many of these projects are meant to serve as parts of transport corridors that cross Iran, including Qazvin-Rasht-Astara railways, Arak-Kermanshah-Khosravi railways, Anzali-Rasht-Ramsar Freeway, Tabriz-Bazargan Freeway, Astara-Rezvanshahr highway, and many more.

The Iranian territory includes Strait of Hormuz. The strait not only accounts for passage of 35 percent of oil traded by sea, but also facilitates the crossing of around 85,500 vessels per year. This provides best opportunities for development of maritime business clusters in Iranian territory. The cluster may include such businesses as bunkering, maritime insurance, ship repair, salvage, ship chandlery, and many more businesses. The best instance of such businesses is bunkering: according to vicinity to



Exhibit 2 - An Ultra Large Container Vessel (ULCV) berthed in Shahid Rajaei Port Complex

There are also landlocked states that are not direct neighbors of Iran, but border her neighbor states: these include Tajikistan, Kyrgyzstan, and Uzbekistan.

In spite of access to open seas, states like Iraq, Pakistan, and Syria not only have serious issues in terms of availability of port facilities and infrastructure, but also face serious national security issues. As the most politically stable and logistically capable country in the region, Iran is

the best choice to serve the trade to these states.

Iran is also the best route for transit of trade flows from South Asia (and Far East) to states like Georgia, Turkey, westbound Russia, Ukraine, and even further to the EU states. The potential transit capability is usually recognized as proposed Transport Corridor concepts. Iran is also incorporated in several other proposed corridors (as shown in exhibit1), including North-South Corridor (INSTC), Europe-

Caucasus-Asia Corridor (TRACECA), and Silk Road Corridor. In 2014, the total GDP and population of the 17 hinterland states of Iranian ports in Eurasia and Central Asia have been 3,600 billion USD and 547 million people respectively.

In the south, Iran borders with six countries of (Persian) Gulf Council, and Iraq by sea. These are emerging markets and Iran not only has good ties with them but also has substantial trades with UAE, and Iraq. The Persian Gulf Council states are mostly oil-driven economies with total GDP of 1,650 billion USD and aggregate population of 50 million people (excluding Iraq).

Iranian Ports: the natural choice

Shanghai International Shipping Institute has forecasted that within the coming ten years, the demand for container ports in Persian Gulf will grow (by a 65.44% increase) to 49.4 million TEU. According to this report, we can estimate that the transshipment /gateway traffic ratio will rise from 77.36% in 2015 to 80.55% in 2025. This is in disagreement with the natural tendency of shipping and supply chains towards increase of gateway traffic in ports. Indeed, aside from some few instances, ports are normally driven by gateway traffic all around the world, and a/m ratio is usually near 43% (accounting 30% share for transshipment in total port traffic). This natural tendency has been extravagantly breached in Persian Gulf. Instead of directing the supply chains to gateway ports to minimize the cost, time, and unwanted externalities (including the pollution, and natural resources depletion) in delivery of goods to customers in the markets, the industry has switched into transshipment of goods from remote ports on the west side of Hormuz Strait

Table 1 - Iran's Peripheral Economies and Markets in 2014 [14,15]

No.	Bordering Position	Economy	GDP(millions of US dollars)	Population	Area (m ²)
1	Mainland	Iran, Islamic Rep.	415,339	78,470,222	1,648,188
2	N	Iraq	220,506	34768761	438,319
3	N	United Arab Emirates	401,647	9445624	83,600
4	N	Afghanistan	20,842	31280518	652,085
5	NL	Turkmenistan	47,932	5307171	488,105
6	N	Turkey	799,535	75837020	783,562
7	NNL	Tajikistan	9,242	8408947	143,099
8	NN	Georgia	16,530	4322842	69,700
9	NNL	Uzbekistan	62,644	2932492	447,401
10	N	Russian Federation	1860597/923	142467651	17,076,310
11	NL	Armenia	10881/60506	2983990	29,800
12	N	Pakistan	246,876	185132926	796,096
13	N	Oman	81796/61899	3926492	309,489
14	NL	Azerbaijan	75198/01097	9514887	86,600
15	NN	Syrian Arab Republic	..	21986615	185,180
16	NNL	Kyrgyz Republic	7404/41271	5625015	199,901
17	N	Kazakhstan	212,248	16606878	2,725,119
19	N	Qatar	211,817	2267916	11,000
20	N	Kuwait	175,827	3479371	17,818
21	N	Bahrain	33,869	1344111	694
22	N	Saudi Arabia	746,249	29369428	2,149,717
Total			5,656,979	675,478,877	28,341,783
Notes:					
a) The order of states in this table is arranged arbitrarily by the author to represent the potentials of trade between them and Iran.					
b) Abbreviations denote: N-Neighbor; NN- Neighbor-to_Neighbor; NL- Neighbor Landlocked; NNL- Neighbor-to_Neighbor Landlocked					



Exhibit 1 - Map of some proposed International North-South Transport Corridor passing Iranian Territory

(classified among the top 40 countries in 12 categories out of 13 categories of agricultural products) with an estimate of 3 billion USD agricultural production in 2015.

Foreign trade including 32,495 million USD non-oil exports, 53,652 million USD Petroleum exports and 51,560 million USD imports.

Many of mentioned figures, though still significant in stature, reflect the induced contraction in Iranian economy within the duration of globally-enforced economic sanctions. Indeed, the real capacities and capabilities of Iranian economy are far beyond this projection. This is the main reason for the rush of global economic players to Iranian markets in the advent of post-sanctions era. As appreciated by specialists and researchers, opening of Iran's mega-market to foreign investment can provide new investment opportunities with estimated value of 600800- billion USD within the next decade. It is a fact that Iran's role in

global economy cannot be overlooked: the world needs Iran as much as Iran needs the world. The time has come for the world to deal with Iran as a global player and regional partner that is willing to contribute to peace, stability and development. In this paper we review the status of Iranian ports sector and the benefits that it can offer to world trade. We will focus more on container ports that are capable of serving various supply chains.

Iran: the potential crossroad of trade

Iran is geographically located in the intersection of Middle East, and Central and South Asia. It borders 16 countries by land, water and sea¹. In this sense, Iran is the second state in terms of number of neighbor countries. Iran has 890 kilometers of coastline in her north that covers the entire southern bottom of Caspian Sea, and 4900 Kilometers of coastline in her south that covers the entire northern expanse of the Oman Sea and Persian

Gulf. Oman Sea is connected to the Indian Ocean, the most strategic ocean in the world. Associated with a total 2.5 billion population in her littoral states, Indian Ocean provides access to emerging and booming economies of new millennium and their markets.

Accordingly Indian Ocean has evolved into the greatest maritime highway for transport of energy and trade that attracts half of container ships, two third of oil tankers, and one third of bulk carriers of the world. The linkage of Persian Gulf and Sea of Oman to Indian Ocean provides the connection of Central Asia and Middle East to the global maritime transport network.

Indeed all of the northern, western and eastern neighbors of Iran can be accounted as her potential hinterlands: Afghanistan, Turkmenistan, Azerbaijan, Armenia, Nakhjavan, and Kazakhstan are landlocked and do not have access to open seas.



Return of Iranian Ports in the Post Sanction Era

Mehdi Rastegary,

Head of Research and Development Affairs, Sina Marine and Ports Services

Iranian economy in a glance

Islamic Republic of Iran is an outstanding figure in terms of geo-economics and geo-politics. As the largest nation in Middle East and Central Asia, Iran is an economic power in terms of international trade, industry and agriculture, energy and natural resources, science and technology, tourism and logistics. In spite of all unprecedented global pressures in the past three decades, Iran is the land of resources and opportunities. Among the great features of Iranian economy, we can point to:

- 80 million population with progressive improvement of human development (HDI reported to be 0.749 in 2014)

- Highly developed human capitals in form of young educated workforce.

- Second global place in terms of natural gas reservoirs (34,020 billion Cubic meters) and third in terms of production (1.626 trillion cubic meters in 2013)

- Fourth global place in terms of proven oil reservoir (157,530 million barrels) and fifth in terms of production (3.4 million barrels per day of petroleum and other liquids in 2014)

- 7 percent share of mineral reserves in the world (Aluminum, Copper, Zinc, Magnesium, Chrome, Lead, Sulfur, talc, Gypsum, Phosphates, cement, silica, Gold, Uranium, Titanium, Gem Stones, and many more)

- Significant industrial production in more than 40 industries including metals and alloys, automotive, petrochemicals, petroleum refinery, defense, Chemicals, Food and drinks, Pharmaceutical and Healthcare, construction, transport, tourism, retail, Shipbuilding, Power, telecommunication, electronics, and so on.

- Great agricultural production

presumed deceased. Many of the deceased crew were on board for the handling and welfare of the livestock.

Why did it happen?

The crew was cleaning cargo decks using hoses and with the side shell doors in the opened position.

The scuppers may have become blocked by solid wastes from the livestock, resulting in an accumulation of water on deck.

As the heel increased to about 20 degrees, additional water from the surrounding sea was seen to enter deck 6 through the side shell openings with each roll of the ship, increasing the free surface effect on board.

The importance of monitoring vessel stability at all phases of a voyage while considering all relevant factors before starting an operation which poses a risk to stability.

The importance of ensuring that all crew on board, certified and un-certified, are familiar with and competent to carry out emergency procedures.

Who may benefit?

Ship operators, officers and crew.

25 STRUCTURAL FAILURE RESULTING IN FOUNDERING WITH LOSS OF LIFE

Very Serious Marine Casualty:

What happened?

A general cargo ship loaded with

the IMSBC Code is 1190 to 1493 kg/m³.

Why did it happen?

The cargo, which was high density, had been loaded as a single pile within the central section of the hold. As a result, significant stresses were generated in the vessel's midship section. These were exacerbated by the rough seas in which the wavelength was similar to the length of the vessel.

The ship's hull strength had likely weakened significantly over the previous 2½ years through corrosion and wastage. The maintenance and repair of the vessel had lacked focus and oversight; no structural repairs had been undertaken recently.

Other contributing factors included: non-compliance with the International Maritime Solid Bulk Cargo Code, ineffective safety management, poor quality of survey and audit, lack of oversight of the classification society by the Flag State. The investigation also identified several safety issues concerning the immersion suits and lifejackets available on board the vessel.

What can we learn?

■ Dry bulk cargoes should be loaded and carried in accordance with the International Maritime Solid Bulk Cargoes Code (IMSBC Code) in order to ensure a vessel's structural integrity is maintained at all times.

■ A vessel's course and speed should be adjusted to reduce placing undue stress on the vessel's hull.

■ Lifesaving appliances provided on a vessel should be compatible and fit for purpose as well as the need for regular drills that should include the donning of immersion suits.

Who may benefit?

Flag States, port States, shipowners, operators, crews and classification society surveyors

Source: IMO website



Watertight doors were noted to have been left open to ease the movement of the cleaning crew.

The vessel lost stability due to the accumulation of water on deck 6, the partially filled tanks, and a shift in cargo (as a result of the possible failures of the pen gates and rails), among others.

There was a lack of coordination during the abandonment of the ship, possibly as a result of a lack of basic safety training and ineffective conduct of drills, and not all crew heard the abandon ship alarm.

What can we learn?

limestone have a bulk density *** of 1850 kg/m³ experienced a structural failure when heading directly into rough seas and gale force winds. The vessel sank approximately 15 minutes later. Two of the vessel's eight crew managed to swim clear of the foundering vessel and were subsequently rescued from a liferaft.

*** According to the IMSBC Code, a high density solid bulk cargo is a solid bulk cargo with a stowage factor of 0.56 m³/t or less, i.e. bulk density of 1780 kg/m³ or more. The bulk density range on the individual schedule for limestone in

A cargo ship was on passage with the second officer alone on watch. At 1500 local time, the second officer noticed a fishing vessel at 30 degrees on the ship's port bow at about 8 to 9 nautical miles range. He then started to fill in the bridge log book. On completing the log book at 1530, he checked visually for possible traffic and noted no vessels on the ship's port or starboard side. At 1535, he saw a fishing vessel on the port side after the ship had collided with its starboard bow. The master ordered the rescue boat to be lowered, and 14 crew members were rescued from the fishing vessel, including one injured man and one fatality.

Why did it happen?

There was no additional watchman on the bridge from 1300 until the time of the collision. The OOW was distracted from keeping a proper lookout and was not using navigation equipment, such as radar, to perform adequate watchkeeping. The OOW did not detect the imminent danger.

What can we learn?

- ❑ Crew members should understand that, while they are watch, they need to perform fully their watchkeeping duties without being distracted by other activities like paperwork.

- ❑ Crew members should maintain a proper lookout throughout the watch, including the use of navigation equipment.

Who may benefit?

Shipowners, operators and crews.

23 HEAVY WEATHER DAMAGE

Very Serious Marine Casualty: Damage to wheelhouse resulting in a fatality

What happened?

A standby safety vessel was on station off an offshore platform. It was struck head-on by a large wave, which shattered the navigating bridge windows and dislodged the protective shutters that were in place. The damage that was sustained from the impact rendered both the vessel's

navigation systems and propulsion controls ineffective. Large quantities of sea water entered the accommodation spaces, causing widespread flooding. Damage to the vessel's navigation and radio communication equipment rendered it inoperable. Distress communication was achieved using VHF radio microphones in the helmets of the FRC crew. The deceased body of the chief officer was discovered beneath a pile of damaged bridge equipment. Two rescue helicopters were dispatched to evacuate the survivors. The vessel was left as a dead ship to drift until a tow could be connected.

Why did it happen?



Abnormally large waves can occur in the area in which the casualty occurred.

What can we learn?

- ❑ A standby safety vessel should expect to encounter extreme weather conditions as a consequence of its operating area.

- ❑ Emergency exercises should incorporate unexpected factors to ensure crew members are fully prepared for the worst case scenario.

Who may benefit?

Shipowners, operators and crews.

24 CAPSIZE AND SINKING

Very Serious Marine Casualty: Capsize

and sinking of a livestock carrier

What happened?

A livestock carrier, fully loaded with cattle and sheep, was waiting to berth at its destination port when deteriorating weather and winds of up to force 9 caused it to proceed out of the anchorage area. At that time, the ship had a list of 5 degrees to starboard and was rolling in the seas. Following the master's order, the crew began using hoses to clean cargo decks 1 through 6 and the side shell doors on deck 6 were opened to help with the clearing of water from that deck. As the list increased to 14 degrees, the master ordered that the cause for the increase be investigated.

As the list increased to 24 degrees, the master ordered the abandonment of the ship, altered the ship's heading to port and stopped engines. Not all crew members heard the abandon ship alarm. At around the same time, the chief officer, who was supervising the deck washing operations, went to deck 6 and observed water entering through the open side shell doors. Approximately 20 minutes after the engines were stopped, the ship capsized. It then sank in about 3 minutes. Of the 83 crew members on board, 40 were rescued, 11 died, and 32 were unaccounted for and

making a proper risk assessment together (i.e. less authoritative management).

- The crew was tired which might have affected its performance.

Who may benefit?

Shipowners, operators and crews.

19 COLLISION

Very Serious Marine Casualty: Collision between a containership and a general cargo vessel

What happened?

A containership and a general cargo vessel approached each other in dense fog. One turned to port towards the other, while the other turned to starboard. The latter reduced speed, but not until the very last moment. After the collision, the latter vessel sank and everyone was lost.

Why did it happen?

- It was dense fog at the time of the collision.

- Actions taken by the officers on both vessels were inadequate or too late.

- There was a lack of understanding of how to act in restricted visibility.

What can we learn?

- Restricted visibility needs special attention, and appropriate actions in accordance with the Collision Regulations.

- The officers of both vessels realized very late that a dangerous situation was developing. They might have acted differently with better training and understanding of how to act in restricted visibility and other potentially dangerous situations.

Who may benefit?

Flag States, training institutions, and shipowners, operators and crews.

20 FATALITY

Very Serious Marine Casualty: Fatal accident in personnel lift (elevator) shaft

What happened?

To inspect the lift shaft pit, crew members tried to open the lift door while the lift was parked and disengaged on an

upper deck. They did not succeed, so the chief engineer climbed onto the top of the lift through the top hatch, probably to find out how the doors were to be opened. He then closed the hatch after him. The second engineer reset the emergency stop because he thought, incorrectly, that the chief engineer had taken manual control of the lift. Hence, the lift went to normal operation, and started. The chief engineer was subsequently trapped and killed.

Why did it happen?

- Lack of knowledge about the system. The crew members did not know how to operate the lift doors.

- Lack of communication. The second engineer did not know the intention of the chief engineer. He reset the emergency stop which he thought would allow the chief engineer to manually operate the lift.

- The fact that the hatch on top of the lift was closed removed a safety barrier.

- The company had not successfully implemented the safety management system: a risk assessment had not been completed; safe systems of work had not been established; work permits were not used appropriately.

What can we learn?

- The SMS should be implemented in practice (and not only in theory). If it had been, this accident might have been prevented. Proper implementation of the SMS needs to be considered seriously by companies and designated persons. To succeed in implementing an SMS, there has to be commitment from the top.

- A risk assessment conducted before doing a job identifies the risks and makes it possible to prevent accidents.

- Communication between crew members may prevent many accidents.

- Technical safety barriers should not be by-passed.

- When the SMS is substandard, the risks of individual unsafe acts increase.

Who may benefit?

Shipowners, operators and crews.

21 EXPLOSION AND FIRE

Very Serious Marine Casualty: Explosion of gas in forecandle

What happened?

A tanker was undertaking a scheduled passage loaded with Naptha. An explosion was heard and smoke was seen on the forecandle. Immediately after the explosion, the crew was mustered and accounted for with the bosun reported missing. After checking vessel's stability, the master decided to flood the forecandle area with water to avoid the spread of smoke and fire. The fire was subsequently extinguished but the bosun was not found.

Why did it happen?

A number of tanks were losing pressure at a considerable rate so it was decided to top up the pressure with the nitrogen system. Cargo vapour, which was the only possible source to cause the explosion, had leaked through the de-humidifier system located in the forecandle. The de-humidifier system had not been shut down properly before the cargo had been loaded. The work had not been properly supervised by an officer.

What can we learn?

- Consider the need to include forecandle areas containing de-humidifier units within the fixed gas detection system.

- Crew members should report to master or OOW when they notice any smell of gas from the cargo.

- The ship's Planned Maintenance System should be reviewed to ensure it adequately covers the de-humidifier system.

Who may benefit?

Shipowners, operators and crews.

22 COLLISION

Very Serious Marine Casualty: Collision between a cargo ship and a fishing vessel

What happened?

vessel when the ship's main engine went ahead and not astern as ordered by the pilot. The fishing vessel was crushed against the wharf and sank when the ship pulled clear. There was nobody on board the fishing vessel at the time. The bulk carrier sustained several small holes in its bow shell plating.

The collision occurred as the pilot was manoeuvring the ship in a turn following an uneventful passage from the pilot boarding ground. The ship's main engine was in engine-room control mode, with the ship's electrical engineer acknowledging the bridge telegraph movements on the engine-room control telegraph. The chief engineer was controlling the main engine start/fuel lever to action the bridge orders.

In order to stop the ship's movement towards the wharf, the pilot ordered a number of successive astern main engine movements and tug orders. However, the ship did not respond as he expected it to. Despite the fact that the main engine was not going astern, no one on the ship's bridge or in the engine control room were aware of the fact.

Why did it happen?

The chief engineer did not allow sufficient time for the starting air to brake the main engine before re-admitting fuel. Consequently, the main engine, which was still turning ahead, started the "wrong way" and ran in the ahead direction rather than astern.

When the main engine was operated in engine-room control mode, the only system protections to warn the crew of "wrong way" running of the engine were the bridge and engine control room console-mounted flashing light indicators. There was no automatic interlock to prevent 'wrong way' operation of the engine and no audible alarm to indicate when it was running the "wrong way".

The ship manager had not implemented any procedures or guidance to inform the

crew that extra vigilance was required when operating the main engine in engine-room control mode.

The passage plan for the port contained general information, such as depths and navigation/channel marks, but it did not contain actual passage specific information, such as courses and speeds to be followed.

The port operator had not undertaken a risk assessment, or developed contingency plans for this specific ship handling manoeuvre in the port. Consequently, the pilot had no guidance regarding what actions to take if the berthing manoeuvre did not progress as he had planned.

The participation of the two tug masters in the pilotage process was not actively encouraged. Consequently, it was not until after the collision that one of the tug masters advised the pilot that the ship's main engine was still running ahead.

What can we learn?

❏ The crew should be actively monitoring the main engine movement indicators in order to rapidly detect any differences between the telegraphed engine order and the actual engine movement.

❏ To help the crew to be at their most vigilant, some form of guidance and/or instructions should have been provided in the ship's safety management system.

❏ Having a passage plan for pilotage is critical for effective BRM to avoid a situation that none of the bridge team knows when to alert the pilot if any limits are being reached or if any error is being made.

❏ The ship's speed approaching the wharf may not allow enough time to implement any contingency plan. The issue of speed during pilotages should form an important part of any port risk assessment and associated control measure.

❏ Tug masters can be part of a pilot's

early warning system and form a valuable defence against a single-person error.

Who may benefit?

Shipowners, operators and crews, pilots, port operators and tug masters.

18 GROUNDING

Very Serious Marine Casualty: Grounding of a bulk carrier in adverse weather

What happened?

A bulk carrier left port in adverse weather. Due to its ballast condition, it did not have power enough to steer against wind and sea, and subsequently drifted along the coastline. An attempt was made to drop anchor, but the vessel still drifted to the shore, and broke up. Ten of her 21 crew members were lost.

Why did it happen?

❏ Lack of detailed planning for departure.

❏ No risk assessment of the decision to leave port in adverse weather was made.

❏ The vessel was in ballast but not fully ballasted. Hence, its propeller power was not optimal.

❏ Lack of knowledge or understanding of the limitations of the anchoring system led to an attempt to anchor the vessel in vain.

❏ An authoritative leadership resulted in crew members accepting without assessment the master's decision to leave port.

What can we learn?

❏ There was a lack of understanding of the vessel's limitations in such severe weather conditions. Simulator training might have enhanced the master's ability to understand vessel's performance.

❏ A proper risk assessment would have given the master a better basis for decision-making.

❏ Training in crew cooperation (like Bridge Resource Management or Maritime Resource Management) might have resulted in the master and crew

floating dry dock had become ineffective.

■ A responsible officer needs to monitor the safety situation of the vessel to identify any risk incurred by a change of work plan.

Who may benefit?

Shipyards, classification societies, shipowners, operators and crews.

16 FATALITY

Very Serious Marine Casualty: Fatality during a rescue boat exercise

What happened?

A rescue boat exercise was planned as a monthly drill. Prior to launching, launching procedures were discussed among the participants of the drill. The hook arrangement was checked. The crane and its limit switch were tested by lifting and slewing the rescue boat. The rescue boat was suspended by the hook arrangement consisting of an off-load hook and a swivel. The swivel was composed of a fork end shackle and a green pin shackle. The fork end shackle was secured by a shackle pin and a split pin. An AB embarked the forward starboard side of the rescue boat. Then he moved to its forward port side, positioning himself in the boat. The chief officer embarked, took two steps forward, and passed to the port side. Suddenly, the rescue boat fell approximately 18 metres to the water.

The chief officer was seriously injured and the AB was found dead. After the accident, it was found that the split pin was broken off and the actual way in which the swivel was mounted was different from that designed.

Why did it happen?

The visible part of the split pin on the shackle pin had broken off, and the shackle pin came free from the fork end shackle of the swivel, resulting in the fall of the rescue boat. Safety of the rescue boat during its launching and recovery from the water relied exclusively on the



condition of the split pin.

An approval of the rescue boat crane arrangement was delegated to the classification society by the flag State. The classification society did not take into consideration the design of the system of the rescue boat crane and the appropriateness of its individual parts. There were no controls to reduce the level of risk associated with the failure of the split pin.

Although weekly inspection of rescue boats, including the condition of the hook, is regulated by SOLAS, the deck officer in charge might not have checked the swivel or the split pin. The ship's SOLAS Maintenance Manual did not mention weekly inspection of the swivel or the split pin.

What can we learn?

■ Crews need to be aware of the risks associated with crewmembers riding in rescue boat as they are lowered and hoisted during drills. Further guidelines on safety during similar type drills can be obtained in the IMO document MSC.1/Circ.1206/Rev.1.

■ All hazards associated with the hook

arrangement of a rescue boat should be identified at the design phase because it is difficult to take into consideration any non-identified hazards through the subsequent risk management process.

■ The risk management process should continuously aim to reduce the level of risk identified with regard to the hook arrangement until it becomes acceptable to the management company.

■ Since the hook arrangement is a very important safety item, it is essential to confirm that the actual arrangement remains in line with that designed.

■ The management company should give shipboard personnel instructions to ensure the weekly inspection of a rescue boat, including the condition of the hook.

Who may benefit?

Flag States, recognized organizations, crane and rescue boat manufacturers, shipbuilders, shipowners, operators and crew.

17 COLLISION

Very Serious Marine Casualty: Collision between a bulk carrier and a fishing vessel berthed in a port

What happened?

A bulk carrier hit a moored fishing

into account when construction drawings of watertight bulkheads are examined.

■ The need to ensure watertight closures are properly closed to ensure watertight integrity.

Who may benefit?

Shipowners, operators and crews, pilots, pilotage authorities, and classification societies.

15 SINKING

Very Serious Marine Casualty:
Flooding and sinking of a dive support vessel

What happened?

A 7,000 gross tonnes dive support vessel was docked in a floating dry dock for class renewal survey, repair and maintenance work. Access holes were produced by cutting the shell plating in order to facilitate work around a tank. Ten access holes were made approximately 0.3 metre above the waterline. Even though the work had not been completed, the vessel was refloated and moored alongside another vessel. Some days later,

the vessel suddenly listed to starboard and sank. Crew members in the cabins noticed the flooding and evacuated the vessel. There were no injuries.

Why did it happen?

The vessel, alongside which the dive support vessel was moored, discharged water overboard and into the dive support vessel through the access holes that had been cut into its shell plating.

Because the manholes doors to the engine-room were not secured shut, the flood water flowed into the engine-room.

After the access holes had been cut into the shell plating, no protective measures to prevent the ingress of seawater had been taken both by either the shipyard workers or the vessel's crew members.

Communication about the work to be done between the shipyard workers and the crew members was insufficient. Crew members did not recognize that the access holes were vulnerable to the ingress of seawater.

There was no responsible officer on

watch to monitor any change of the vessel's condition when it left the floating dry dock.

What can we learn?

■ The situation surrounding the vessel changed after it shifted from a floating dry dock, the shipyard needed to consider new hazards and take measures to reduce the level of risk incurred by the shifting.

■ Communication between shipyard workers and crew members is important since sharing information about the work to be conducted would provide awareness about the risk they might encounter. A meeting on the day's work between shipyard workers and crew members is encouraged to share information.

■ Whenever any change of plan at the shipyard is made, the shipyard needs to evaluate a new hazard or control that is no longer effective by the change. In this case, a change happened when the vessel was shifted out of the floating dock, but no risk assessment was carried out. The control taken during the work at the



but unsecured, was not fully supporting his face from the water. Recovery of the deckhand from the water was extremely difficult due to unavailability of suitable equipment for the recovery, and the height of the workboat's freeboard and bulwark.

The unmooring operation was a routine task but it had not been captured by the company's safety management system. Consequently, the very real hazard posed by the rotating propeller blades during the task had not been formally recognized. A review of the risk assessments and operational procedures had been conducted by managers who had been deck crew and masters on the ferries in the past, which might have hampered their ability to carry out an impartial evaluation of the work systems.

What can we learn?

- Detailed procedures for unmooring should be included in the safety management system, and the possible hazards during unmooring operation should be identified.

- A vigilant supervisor, monitoring the situation and giving appropriate guidance to the master and deckhands, could have prevented the rope from becoming jammed and have warned the deckhand about standing in a bight.

- Without adequate supervision, the unmooring process was inherently unsafe and should have been recognized as such through the company's risk assessment process.

- Communications would have been improved by the use of hand-held radios, and the master handing a radio to a nominated acting mate would have removed ambiguity as to their role.

- There are benefits to having independent marine experts assist with the review of the vessel's risk assessments and operational procedures to identify the risks of the prevailing shipboard customs and work practices.

- All workboats on the river could be called upon to assist in water rescue, and therefore should carry suitable equipment for this task.

- The dangers of rushing to get underway before critical crewmembers are stationed at their designated post.

- The dangers of a vessel operator mooring a vessel without a direct line of sight to the mooring crew.

- The dangers of vessel operators mooring a vessel without establishing an effective and positive means of communicating with the mooring crew.

Who may benefit?

Shipowners, operators and crews.

14 GROUNDING

Serious Marine Casualty: Grounding of a cargo vessel on an island in a narrow channel

What happened?

A cargo vessel was proceeding in a narrow channel in the early morning. The bridge was manned by a pilot, the officer of the watch and an able seaman. The vessel passed a waypoint where the course should have been altered. The pilot did not alter the course until the officer of the watch called out to him, and it was too late to avoid grounding on an island. The vessel initially continued the voyage but it was then decided to beach it because a large part of the vessel was about to be flooded. The crew and the pilot were evacuated from the vessel without any injuries. An oil-spill response action was taken and the impact on the environment was minimal.

Why did it happen?

It is highly probable that sleepiness, as a result of insufficient sleep and an unfavourable time of day, was an important factor in the accident. The pilot had been on duty for a week and, during this period, his workload had been heavy. Although in accordance with the applicable regulations, the pilot's

workload had involved much night work and few opportunities to get rest and sleep.

The officer of the watch had to prepare for the vessel's arrival and organize mooring operations, without another navigator being added to the bridge crew. Hence, his full attention was not on the navigation. In addition, the capacity of the officer of the watch to keep track of the vessel's exact position was reduced because the navigational aids in the area had been changed and the related temporary and preliminary corrections for the charts on board were not readily available.

The vessel's watertight integrity was not maintained. It was necessary for the crew to pass through the engine-room bulkhead in order to access some parts of the bilge and ballast equipment that required regular maintenance and control. The arrangement is considered to be within class rules, and international and statutory regulations, but a manhole cover in the engine-room floor, which was a part of the watertight bulkhead, was loosely fastened with two or three out of a total of 24 bolts, which allowed water to flow into the engine-room through a pipe trunk leading to the bow thruster room.

What can we learn?

- Steps should be taken to prevent distractions to watchkeeping, during periods requiring increased vigilance.

- When navigating a narrow channel, the bridge team should have been reinforced with an additional navigator, preferably the master. Owners should implement measures to ensure the presence of sufficient bridge resources at all times for the vessel's crew to be able to navigate the vessel safely and monitor the pilot's navigation.

- Authorities should ensure that the work schedules for pilots allow for sufficient periods of sleep and rest.

- Operational issues should be taken



company required the second officer to plot “No Go” areas on the charts, draw the planned courses on the large scale navigation charts, and ensure that the passage did not pass closer than 10 nautical miles from a danger or “No Go” areas. This work was not carried out and the master did not ensure that the company’s requirements had been complied with.

What can we learn?

- Marking of critical areas on appropriate large scale charts would have assisted the bridge team in maintaining a good situational awareness of the hazards ahead.

- Position monitoring by consulting the charts could have prompted the officers to adopt a precautionary approach when large echoes were sighted on the radar.

- The master made no reference to the passing of the islands in his night orders. Reference to the islands could have alerted the officers to the significance of radar echoes.

- Holding a pre-sailing passage planning meeting along with effective BRM should reduce the risk of a single-person error of occurring.

Who may benefit?

Shipowners, operators and crew.

13 FATALITY

Very Serious Marine Casualty: Fatal accident of a crew member during an unmooring operation

What happened?

A deckhand was working on board a river ferry to release lines that were securing the vessel overnight to a mooring buoy. He was dragged violently against the vessel’s bulwark and was carried overboard by a mooring rope which had become entangled in the vessel’s propeller and was being wound in. He suffered severe facial injuries and was almost certainly unconscious when he entered the water. He subsequently drowned although his lifejacket brought

him to the surface and he was recovered by his colleagues to a workboat within minutes.

Why did it happen?

The mooring rope could have become trapped between the vessel and the buoy because: the vessel came ahead further and faster than usual; the rope was being recovered more slowly than usual; or the rope became entangled with the wire pennants hanging from the buoy.

The master’s view and line of sight towards the mooring deck and buoy were impaired by the vessel’s structure. At that time, there was no one available to guide the master: the mate who should have supervised the deck operation and communicated with the master was late for work; and a senior deckhand who was temporarily filling the post went to the toilet after he relayed the master’s signal to cast off the mooring rope. The master was waiting a signal from the senior deckhand that the rope had been retrieved not knowing that he had gone to the toilet.

The mooring rope was being recovered over the bulwark, not through the fairlead, and it is most likely that the deckhand was standing in a bight of the rope. The ferry crews had each developed their own systems for unmooring, and the deckhands had their own techniques for rope retrieval. There were no guidelines on whether ropes should be recovered by leading them over the bulwark or through fairleads.

A number of the working practices used on board clearly demonstrated an erosion of the best practices the crew members had been taught. The probable cause of this erosion of standards is likely to have been task familiarity and the repetitive nature of the work. The deckhand is likely to have complied with the custom and practice followed by his senior colleagues on board.

The lifejacket worn by the deckhand,

chart. Although the chart was of an unsatisfactory scale, it could have prompted them to adopt a precautionary approach when radar echoes were sighted on the radar.

The bridge team was aware that the vessel would be passing close to some islands, but was not aware as to when that event would take place. Both the second officer and the chief officer saw some echoes on the radar screen, but did not investigate them and dismissed them as rain clouds.

The chief officer’s alertness may have been altered because he had a cold, took some medicine, and had trouble in sleeping before he took over the watch.

As part of the passage planning, the



LESSONS LEARNED FOR PRESENTATION TO SEAFARERS (III 1)

Continued...

12 GROUNDING

Very Serious Marine Casualty:
Grounding and subsequent break-up of a
bulk carrier

What happened?

A bulk carrier was on a passage following a great circle route on autopilot. The vessel was on the planned course. The chief officer saw a large echo on the radar screen, very close ahead. He assumed it was a heavy storm cloud, and thereafter he felt the

vessel's impact of running aground. It was before sunrise and there were some light showers.

The vessel ran aground on an island and sustained severe bottom damage to almost all of her water ballast tanks. It developed a list to port and was eventually abandoned by its crew. Two days after the grounding, the vessel broke up into two sections; the forward section drifted away and the aft section capsized and sank, which resulted in widespread pollution around the island.

Why did it happen?

The island was on the planned course, but neither the second officer nor the chief officer was aware of that.

Before departure, the second officer had calculated waypoints for every 10 degrees of longitude when following the great circle route. He then plotted them and drew course lines on a chart, but one of the waypoints was not plotted as calculated. As a result, the course line indicated that the vessel would clear the island by about 10 nautical miles.

The officers had not consulted the

IN THE NAME OF GOD

UPdate

Marine Quarterly Magazine

Volume 8, Issue 26, Fall 2015

Address: No. 31, 5th Street, North Kargar Avenue,
Tehran, Iran
Postal Code: 14396-34561
Tel: 0098 21 84397005
Fax: 0098 21 88025558
E-mail: update@asiaclass.org

Legal Representative: Malek-Reza Malekpour Ghorbani

Chief Editor: Saeid Kazemi

Executive Affairs: Jaleh Sedaghati Monawar

Financial Affairs: Mohammad-Hossein Zoghi

Lessons learned for presentation to seafarers	2
Return of Iranian Ports in Post-Sanction Era.....	11
IMO Member State audit details now online	16
DNV GL: Preparing for the EU's MRV Regulation	18
News	20

- * دوره های مرتبط با شناورهای فایبر گلاس
- * الزامات طراحی، ساخت و تعمیر شناورهای فایبر گلاس
- * کنترل و تضمین کیفیت در ساخت شناورهای فایبر گلاس
- * آشنایی با تجهیزات ایمنی و اطفاء حریق
- * بازرسی فنی و ایمنی تجهیزات بندری
- * اصول باربندی و ریگری
- * آیین نامه بین المللی مدیریت ایمنی شناورها (ISM code)
- * مقابله نامه کار دریایی (MLC 2006)



Maritime Labour
Convention
(MLC), 2006



جهت کسب اطلاعات بیشتر و ثبت نام از طرق زیر با مرکز آموزش تماس حاصل فرمایید:

* تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۷۱۰۵

* پست الکترونیکی: training@asiaclass.org

* دورنگار: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸

BALLAST WATER MANAGEMENT ENERGY EFFICIENCY MANAGEMENT

2015 SEMINARS

MON 07.DEC 2015 Ballast Water Management seminar
h 8:30 - 12:30 (4 hours)

TUE 08.DEC 2015 Energy Efficiency Management seminar
h 8:30 - 12:30 (4 hours)



REGISTRATION CONTACT:
Ph. (021) 84397105
Email: training@asiaclass.org



RINA

