



۲.....	سخن سردبیر
۴.....	یادداشت مدیرمسئول
	رده‌بندی و بازرسی:
۶.....	مدل تعالی سازمانی مؤسسات به رسمیت شناخته شده - بخش اول.....
۱۰.....	آیا برای بازرسی مقامات بندری آماده‌اید؟ (۳).....
۱۴.....	بازرسی متمرکز از تجهیزات به آب‌اندازی قایق نجات براساس کنوانسیون SOLAS
	محیط زیست:
۱۸.....	بررسی حادثه نفتی در خلیج مکزیک.....
۲۴.....	تدوین ضوابط زیست محیطی مکان‌یابی برای بازیافت شناورها و سازه‌های دریایی.....
	حمل‌ونقل:
۳۰.....	گزارش کارشناسی حمل‌ونقل به کشور عراق.....
۳۲.....	۷۰ درصد تولید ناخالص داخلی هزینه اقتصادی تصادفات جاده‌ای در ایران.....
۳۶.....	آیین‌نامه شورای راهبردی حمل‌ونقل دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام.....
۳۸.....	ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی.....
۴۲.....	تعرفه‌های مترتب بر کشتی و کالا در بنادر جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۸۹
	اقتصادی
۴۹.....	جایگاه ایران از دید تحلیلگران اقتصادی بین‌المللی در سال‌های ۲۰۲۵ تا ۲۰۵۰ میلادی
۵۵.....	کاهش شاخص عملکرد لجستیکی ایران در گزارش بانک جهانی.....
	راهبرد دریایی
۵۶.....	احکام اجرایی مورد نیاز بخش دریایی در برنامه پنجم.....
۶۲.....	آغاز تدوین اسناد راهبردی صنایع و امور دریایی.....
	بیمه و حقوقی:
۶۶.....	قوانین بین‌المللی و حقوق دریاها (۲).....
۷۰.....	آشنایی با بیمه دریایی (۳).....
۷۴.....	جدول مقایسه‌ای لایحه بیمه دریایی، قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ و لایحه بیمه تجاری
۷۵.....	راهنمای ثبت موقت و دائم کشتی‌ها در ایران
۷۷.....	لیست دفترخانه‌های مجاز به نقل و انتقال کشتی‌ها و شناورها در ۸ استان
	مقالات:
۷۹.....	بررسی وضعیت کارگاه‌های ساخت شناورهای کامپوزیتی.....
۸۱.....	صنعت کشتی‌سازی در ایران.....
۸۴.....	سرگذشت کشتی غرق شده رافائل از دیروز تا امروز.....
	معرفی و آشنایی:
۸۹.....	کتاب: آلودگی نفتی خلیج فارس.....
	اطلاعه‌ها و اخبار:
۹۰.....	معرفی دوره‌های آموزشی مؤسسه رده‌بندی آسیا
۹۲.....	اعلام آمادگی چاپ مقالات در «به‌هنگام».....
۹۲.....	فرم اشتراک فصلنامه «به‌هنگام».....
۹۳.....	اخبار و رویدادها
۹۶.....	بخش انگلیسی

به‌هنگام

فصلنامه علمی، تخصصی
آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
سال سوم، شماره ۴، بهار ۱۳۸۹
صاحب امتیاز: مؤسسه رده‌بندی آسیا
مدیرمسئول: ملک‌رضا ملک‌پور قربانی

سردبیر: سعید کاظمی
مدیر اجرایی: ژاله صداقتی‌منور
امور مالی: محمدحسین ذوقی
امور اداری: محمدعلی سبحانی
نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم
پلاک ۳۱، کدپستی ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱
تلفن: ۸۴۳۹۶-۰۲۱، ۸۸۰۲۵۵۵۸-۰۲۱
پست الکترونیک: update@asiaclass.org
پایگاه اینترنتی: www.asiaclass.org

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه
توزیع: بین‌المللی و داخل کشور
عضو بانک اطلاعات نشریات کشور www.magiran.com
• فصلنامه به‌هنگام آماده دریافت و چاپ مقالات و دیدگاه‌های صاحب‌نظران و کارشناسان است.
• فصلنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
• دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر فصلنامه نیست.

میرا

اجرا، ویرایش و نظارت فنی:

ماهنامه پیام دریا

تلفن: ۲۶۱۰۰۳۶۸

نمابر: ۲۶۱۰۰۳۷۱

پست الکترونیک: payam-e-darya@irisl.net

پایگاه اینترنتی: Http://www.IRISL.Net

لیتوگرافی: نوید

تلفن: ۸۸۸۳۶۸۷۱

چاپ: نقش ایران



ضرورت تدوین مدل تعالی سازمانی برای مؤسسات به رسمیت شناخته شده

روند حرکتی در صنعت بین‌المللی کشتیرانی تحت نظارت سازمان بین‌المللی دریانوردی به گونه‌ای است که کنترل‌های شخص ثالث (third party control) به عنوان یک بخش کلیدی و مهم در راستای اطمینان از صحت عملکرد و تضمین کیفیت مطلوب به مورد اجرا گذاشته می‌شود. به عبارت دیگر هر چند وظایف بخش‌های مختلف در یک سیستم جامع نظارتی شامل سازمان بین‌المللی دریانوردی، سازمان‌های متولی امور دریایی در کشورهای عضو (Administrations) و یا کشورهای صاحب پرچم (Flag States) و سازمان‌های به رسمیت شناخته شده (RO) نظیر مؤسسات رده‌بندی کاملاً تعریف شده و مشخص می‌باشد، هم‌زمان یک نظام کنترلی شخص ثالث به منظور ارزیابی میزان انطباق و کیفیت نظارت‌های انجام شده اعمال می‌شود. نمونه اخیر آن اجرای طرح ممیزی داوطلبانه IMO از کشورهای عضو می‌باشد که بنا بر توافق صورت گرفته از ابتدای سال ۲۰۱۵ میلادی اجباری خواهد شد و هدف آن ارزیابی حسن انجام وظایف نظارتی کشورهای عضو در اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی می‌باشد.

اما از آنجا که کشورهای عضو سازمان بین‌المللی دریانوردی تمام یا بخشی از وظایف نظارتی و بازرسی‌ها و صدور گواهی‌نامه‌های مرتبط با کنوانسیون‌های بین‌المللی را به سازمان‌های به رسمیت شناخته شده نظیر مؤسسات رده‌بندی تفویض می‌کنند و فرایند این تفویض اختیار صرفاً مبتنی بر راهنمایی‌های غیراجباری منتشره در قطعنامه‌های IMO نظیر Res.A.739 (18) که هدف از آنها بررسی و تأیید قابلیت‌ها و توانایی‌های سازمان‌های متقاضی بوده، صورت می‌پذیرد، کشورهای عضو اتحادیه اروپا نیاز به وجود یک آیین‌نامه اجباری برای چنین سازمان‌هایی به منظور تحقق سه هدف انطباق با شرایط احراز (Compliance)، هماهنگی و یکنواختی بین سازمان‌ها (Consistency) و شفافیت در عملکرد (Transparency) را تحت عنوان RO Code به سازمان بین‌المللی دریانوردی ارائه کردند که هم اکنون در کمیته فرعی FSI در حال بحث و بررسی می‌باشد. در عین حال انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی (IACS) با هدف کسب اطمینان از صحت عملکرد و رعایت بالاترین استانداردها در اجرای وظایف رده‌بندی و قانونی اعضاء با اجرای سیستم مدیریت کیفیت و نحوه صدور گواهی‌نامه (QSCS) به عنوان یکی از شروط اصلی پذیرش عضویت در انجمن فوق در این راستا حرکت کرده است.

اهمیت وجود یک سیستم مدیریت کیفی و نیاز به رعایت پاره‌ای الزامات و استانداردها توسط سازمان‌های به رسمیت شناخته شده به حدی است که هم اکنون اتحادیه اروپا تنها به مؤسساتی امکان حضور در عرصه بازرسی‌های رده‌بندی و قانونی در آب‌های این اتحادیه را داده است که انطباق با شرایط مندرج در Reg.(EC) No.391/2009 و Directive 2009/15/EC را احراز و نتایج ممیزی‌های مرتبط انجام گرفته توسط ممیزان اتحادیه اروپا از دفتر مرکزی، شعب و کشتی‌های تحت رده‌بندی مؤسسه متقاضی رضایت‌بخش باشد.

در این راستا، مؤسسه رده‌بندی آسیا در اجرای نقش مشورتی خود به سازمان بنادر و دریانوردی و با هدف حضور مؤثر در مجامع بین‌المللی نظیر کمیته‌های فنی IMO و IACS و هم‌فکری و مشورت با سایر مؤسسات رده‌بندی غیر عضو IACS که در تشکیل‌هایی نظیر مجمع بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی (IFCS) گرد هم می‌آیند- که گزارش یکی از جلسات آن را در بخش انگلیسی ملاحظه می‌فرمایید- سعی در ارائه مدلی کیفی برای سازمان‌های به رسمیت شناخته شده و با در نظر گرفتن وظایف تعریف شده برای این نوع سازمان‌ها و الزامات ملی و بین‌المللی مطرح در این ارتباط دارد.

رده‌بندی آسیا طی پیشنهادی که برای ارائه در جلسات کمیته فرعی FSI و در تعامل با بخش کیفیت IACS تدوین کرده و جزئیات آن در این شماره به چاپ رسیده، یک مدل تعالی سازمانی (Excellence Model) مبتنی بر خودارزیابی و بهبود عملکردی را برای سیستم مدیریت سازمان‌های به رسمیت شناخته شده معرفی کرده است.

در مؤسسات رده‌بندی به عنوان نهادهای دانش-محور (knowledge-based) در صورت اجرای مدل تعالی که هدف آن بهبود وضعیت و حرکت به سوی تعالی می‌باشد، پیشرفت به معنای توانایی سازمان در مدیریت دانایی و افزایش توانایی کارکنان برای یادگیری و کسب مهارت پیوسته می‌باشد که کاملاً همسو با ویژگی‌های تعریف شده در IMO برای این گونه مؤسسات در ساختار، قابلیت تدوین قواعد و نیروی انسانی آموزش دیده می‌باشد.

سعید کاظمی

s.kazemi@asiaclass.org

مدل تدوین برنامه پنج توسعه مجهول است!

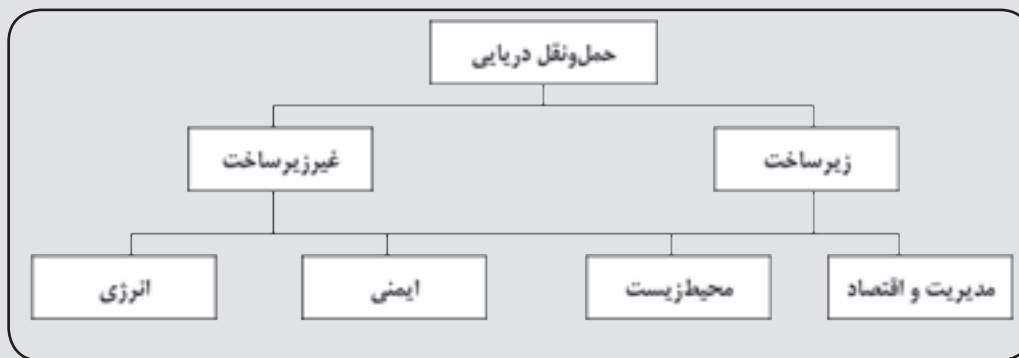


مهم‌ترین چالش پیش‌رو، ارزیابی و تحلیل سرفصل حمل‌ونقل لایحه برنامه پنجم از نظر شکل و قالب می‌باشد. متأسفانه امکان دسترسی به مدل تدوین برنامه پنجم وجود ندارد. در دنیای امروز، زبان برنامه‌نویسی از چند مدل مشخص پیروی می‌کند، اما برای ما معین نیست در ایران از چه مدلی پیروی می‌شود. بنابراین تنها می‌توان به تحلیل از نظر روش شناختی پرداخت تا در صورت صحیح بودن فرایند تدوین برنامه توسعه، محصول فرایند از ویژگی‌های زیر برخوردار باشد:

- اهداف کیفی؛
- اهداف کمی؛
- پیش‌بینی منابع؛
- پیش‌بینی روش تخصیص منابع؛
- توجه به شایستگی‌های کلیدی؛
- وجود رویکرد فرصت محوری؛
- وجود رویکرد آینده محوری؛
- تعیین اولویت‌های استراتژیک؛
- جامعیت برنامه و پوشش تمام اجزاء؛

برنامه پنجم فاقد سرفصل برای حمل و نقل دریایی است.

در حالی که صحبت از توسعه دریامحور می‌کنیم و حتی سند بالادستی بخش امور دریایی را ۶ ماه پیش تدوین کرده‌ایم، در لایحه برنامه پنجم حتی یک کلمه از بخش حمل‌ونقل دریایی مطرح نشده است.



پرداختن به سرفصل‌های غیر زیرساخت باعث خواهد شد بحث مطول شده و از حوصله خوانندگان خارج باشد. لذا به چالش‌های پیش‌رو در بخش حمل‌ونقل دریایی می‌پردازیم. ظرفیت‌های پایدار و ارتقاء قابلیت‌های ماندگار با شناخت این چالش‌ها قابل تدوین است.

چالش‌های بخش حمل و نقل دریایی

- ۱- اتخاذ تصمیمات سرمایه‌گذاری در حوزه زیرساخت حمل‌ونقل دریایی بر مبنای عرضه به جای تقاضا؛
- ۲- تصمیم‌گیری در توسعه و احداث زیرساخت‌های بخش دریایی بر اساس متغیرهای سیاسی؛
- ۳- استفاده غیربهبینه از سرمایه‌گذاری بخش خصوص در بخش حمل‌ونقل دریایی؛
- ۴- فقدان رویکرد تجاری در اتخاذ تصمیمات سرمایه‌گذاری بخش دریایی؛
- ۵- بی‌توجهی به خواسته‌ها و نیازهای مشتریان بخش حمل‌ونقل دریایی در ارائه خدمات؛
- ۶- عدم توجه به آثار زیانبار زیست‌محیطی در توسعه و بهره‌برداری از زیرساخت‌های حمل‌ونقل دریایی؛
- ۷- عدم تطابق ناوگان حمل‌ونقل دریایی با استانداردهای زیست‌محیطی و ایمنی و امنیت؛
- ۸- فقدان آمار و اطلاعات کافی و عدم نظارت بر بخش امور دریایی؛
- ۹- نبود آمار و اطلاعات دقیق از حوادث و سوانح بخش دریایی؛
- ۱۰- فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل دریایی فعال در بخش منطقه‌ای و صیادی؛
- ۱۱- نبود توجه کافی به امور معیشتی بیمه درمانی و سلامت اپراتورهای بخش حمل‌ونقل دریایی؛
- ۱۲- پراکندگی و زمان‌بر بودن فرایند تصمیم‌گیری به دلیل تداخل وظایف مدیریتی سازمان‌ها و نهادهای مرتبط به امور دریایی؛
- ۱۳- نبود ثبات مدیریتی در بخش حمل‌ونقل دریایی؛
- ۱۴- کمبود نیروی انسانی متخصص در حوزه مدیریت و اقتصاد و حمل‌ونقل دریایی؛
- ۱۵- ناهم‌هنگی در تولید و واردات ناوگان دریایی نامتناسب با شرایط بازار و شرایط زیرساختی این بخش؛
- ۱۶- عدم پرداخت هزینه‌ها توسط استفاده‌کنندگان بخش حمل‌ونقل دریایی؛
- ۱۷- عدم توجه به رعایت استانداردهای ساخت و بهره‌برداری در زمان انعقاد قرارداد و تحویل گرفتن پروژه‌های زیرساختی امور دریایی؛
- ۱۸- ناکارآمدی و ضعف در پشتیبانی تجاری و روان‌سازی حمل‌ونقل دریایی.



مدل تعالی سازمانی مؤسسات به رسمیت شناخته شده (بخش اول)

بیانیه نیاز

مرکز تحقیقات رده بندی آسیا

research@asiaclass.org

مؤسسات به رسمیت شناخته شده^۱ (RO) در هر کشوری بر حسب نیازی که به تشخیص مرجع دریایی ملی کشور وابسته است، مأموریت می یابند وظایف مختلفی را در ارتباط با اسناد لازم الاجرای سازمان جهانی دریانوردی انجام دهند. این مؤسسات باید در محدوده فعالیت خود درج نمایند شرح خدمات آنها چیست؟ و به چند بخش تقسیم می شود. بدیهی است معیارهای مدنظر مرجع دریایی برحسب مسائل اجتماعی، فرهنگی، فنی و بعضاً سیاسی در هر کشور با کشور دیگر متفاوت است؛ در هر حال صلاحیت سازمان های به رسمیت شناخته شده برای انجام مأموریت محوله به طور مستقل ارزیابی نمی شود و در صلاحیت و توانایی این مؤسسات بعضاً تردیدهایی وجود دارد. از سوی دیگر شناسایی که تحت بازرسی و گواهی RO واقع می شود از یک قلمرو به قلمرو دیگری سفر می کند و لذا اگر استانداردهای الزامی دقیقاً رعایت نشده باشند در قلمرو دیگر ایجاد ریسک خواهد کرد. اگر فرض را بگذاریم بر این که کنترل های بندری تا حدی چاره ساز خواهد بود، باید بر این باور باشیم که برخورد تصادفی و معمولی با این ریسک ها اولاً به طور ریشه ای مسئله را حل نمی کند، ثانیاً با ورود فشار به افسران کنترل بندری امکان انجام روان کنترل های افسران بندر محدود می شود تا آنجا که در بعضی از جلسات MSC صحبت از معامله های غیر سالم نیز به میان آمده است. اگر بر این باور باشیم که IMO می تواند به تنهایی از طریق طرح هایی نظیر استانداردهای هدف محور (GBS) یا ممیزی اختیاری مراجع دریایی کل مسئله را حل کند، خیالی بیش نخواهد بود، به ویژه آنکه در ممیزی های اختیاری روابط سیاسی و دیپلماتیک از یک سو و تعارفات و تشریفات اداری از سوی دیگر مانع از آن می شود که مسائل لایه تحتانی به طور شفاف بیان شود.

در بعضی از کشورها به علت سرمایه‌گذاری‌های اساسی در زیرساخت‌ها و صرف هزینه‌های گزاف برای ظرفیت‌سازی در بخش امور دریایی، شاهد آن هستیم که حفاظت از محیط زیست دریایی، کنترل‌های ایمنی و امنیتی مناسب و عملیات جستجو و نجات به خوبی انجام می‌شود اما این وضعیت برای تمامی اعضا IMO به طور یکسان وجود ندارد.

به هر حال به نظر می‌رسد به رویکرد جدیدی نیاز هست که بتواند از طریق اعمال مدیریتی کاملاً اثربخش، فرایند عملکرد سازمان‌های به رسمیت شناخته شده را تحت کنترل داشته و قادر باشد از طریق خوداظهاری و خودارزیابی بار اساسی مسئولیت انطباق عملکرد این سازمان‌ها را به دوش خود آنها بگذارد.

بسیاری از مدیران ارشد سازمان‌های به رسمیت شناخته شده پذیرفته‌اند که برای افزایش اثربخشی و کارایی سازمانی خود باید اقداماتی انجام دهند. اما یکی از مشکلات پیش روی آنها تشخیص نقاط قوت و فرصت‌های بهبود سازمانی و اولویت‌بندی پرداختن به آنها می‌باشد.

مؤسسات رده‌بندی عضو IACS توانسته‌اند تا حدی با تمرکز فعالیت‌های کنترل کیفیت در دبیرخانه خود و اخیراً از طریق ACB استاندارد خدمات خود را حفظ کرده و بالا ببرند، ولی نباید فراموش کرد که تعداد شناورهای کوچکی که در جای جای دنیا در حال فعالیت‌اند و تحت پوشش مؤسسات عضو IACS نیستند کم نیست.

حجم مسافرانی که توسط این نوع کشتی‌ها جابه‌جا می‌شوند و تعداد حوادثی که در هر سال برای آنها رخ می‌دهد طوری نیست که بتوان از کنار آن بی‌تفاوت عبور کرد.

از سوی دیگر مدل‌هایی همچون دمنینگ، مالکوم بالدريج و EFQM نیز به طور گسترده در دنیا مورد استفاده قرار می‌گیرند که هیچ یک از آنها به صورت خاص ویژگی‌های منحصر به فرد یک RO را مورد توجه قرار نمی‌دهد.

به هر حال، نیاز شدید به یک مدل جامع جهت شناسایی فرصت‌های بهبود و تشویق سازمان‌های به رسمیت شناخته شده و پرداختن به این فرصت‌ها به منظور دستیابی به سطوح متعالی عملکرد و توانمندی مشاهده شد.

ویژگی‌های مدل

- ۱- طرح عوامل کلیدی حائز اهمیت برای RO؛
- ۲- امکان اجراء به صورت خوداظهاری و خودارزیابی و سپس ارزیابی مستقل؛
- ۳- به جاگذاری دانش قابل فهم به همراه افرادی توانمند برای تشکیلات RO؛
- ۴- امکان دسته‌بندی‌های متنوعی از فرصت‌های بهبود؛
- ۵- نگرشی فرایندی در سرتاسر مدل؛
- ۶- زمان و هزینه کم؛
- ۷- درصد خطای ارزیابی کمتر؛
- ۸- ارائه یک دیدگاه سیستماتیک قوی از ابعاد فعالیت یک RO؛
- ۹- مبنایی برای ارزیابی و اهداء جایزه تعالی سازمانی.

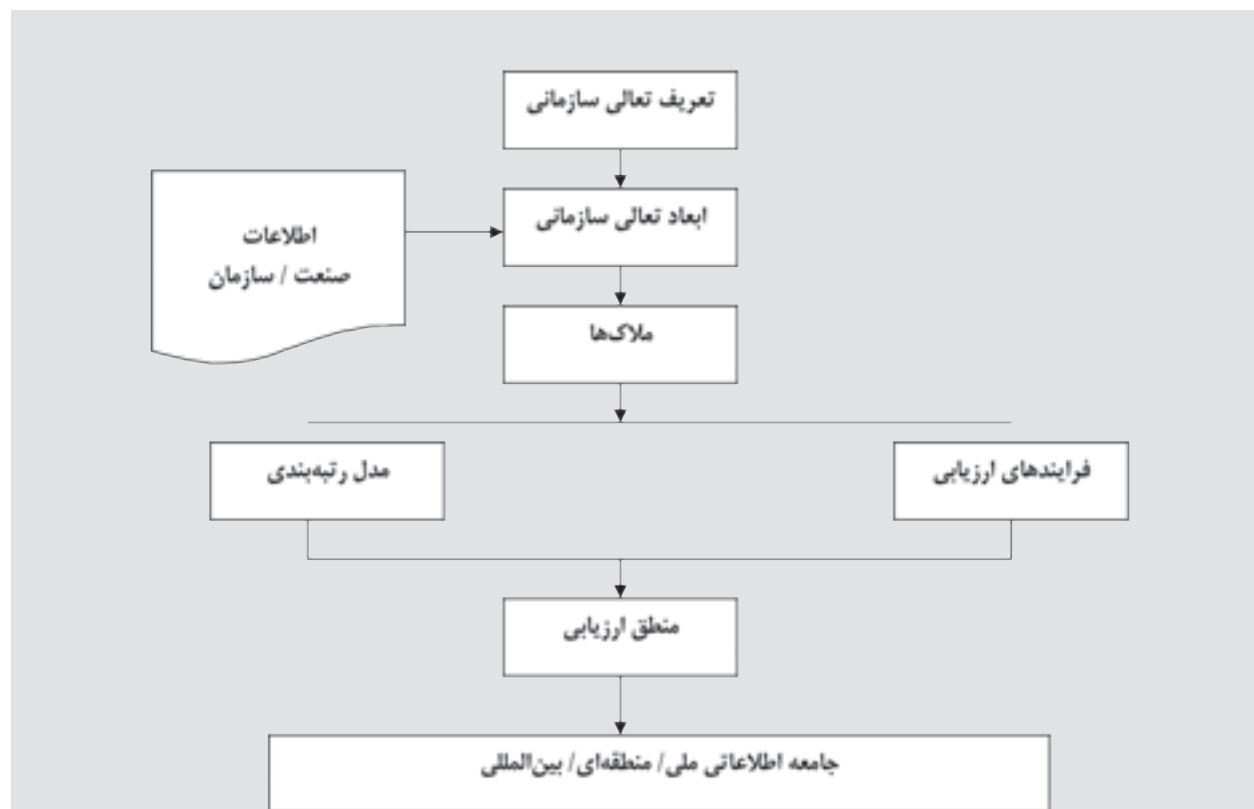
لازم به ذکر است که در این مدل قرار نیست ممیزی انجام شود تا برحسب نتایج ممیزی عدم انطباق‌های جزئی و یا کلی مشخص شده و در صورت رفع آنها گواهی انطباق صادر شود، بلکه قرار است ارزیابی صورت گیرد و بر مبنای معیارهای مشخص تعریف شده از طریق خودارزیابی و سپس ارزیابی مستقل رتبه یک RO تعیین و اعلام شود. سپس اطلاعات مربوط به درجه‌بندی سازمان‌های به رسمیت شناخته شده منتشر شود تا از طریق پوشش‌های بیمه‌ای ریسک بالا یا پایینی برای کشتی‌های تحت گواهی RO تعریف شود. با استفاده از این ابزار می‌توان تا حد زیادی به یکسان‌سازی اجرای اسناد لازم‌الاجرای IMO و محدوده تعریف شده RO امیدوار شد و به مرور زمان روش تعالی سازمانی مشخصی را پایه‌ریزی کرد.

ساختار مدل

این مدل ساختاری، سلسله مراتبی دارد. هر یک از اجزاء به منظور پاسخگویی به نیاز مشخصی طراحی شده‌اند. تلاش شده در طراحی تمامی اجزاء نیازمندی‌های خاص یک RO مورد توجه قرار گیرد. در ادامه ارکان مدل و شرح تفصیلی هر یک به منظور آشنایی بیشتر آورده شده است.

۱- ارکان مدل تعالی سازمان به رسمیت شناخته شده

مدل تعالی از هفت رکن تشکیل شده و هر یک از این ارکان به نوعی بازگوکننده مشخصه‌ای از این مدل می‌باشند.



شناسایی که تحت بازرسی و گواهی RO واقع می‌شود از یک قلمرو به قلمرو دیگری سفر می‌کند اگر استانداردهای الزامی دقیقا رعایت نشده باشند در قلمرو دیگر ایجاد ریسک خواهد کرد.

- کارکنان؛

- اعتباردهندگان؛

- تأمین کنندگان؛

- تکنولوگ‌ها و دانشگاه‌های دریایی داخل و خارج از کشور؛

- شرکاء و سهام‌داران؛

- شرکت‌های بیمه‌گر، بانک‌ها و مؤسسات مالی - اعتباری.

تمامی این ۱۲ گروه حول محور رهبری مؤسسه RO قرار می‌گیرند.

RO متعالی باید انتظارات ذی‌نفعان خود را به صورت مستمر برآورده سازد. برآورده شدن مستمر انتظارات هر یک از ذی‌نفعان یکی از ابعاد تعالی را بیان می‌دارد. بنابراین با توجه به ۱۲ ذینفع اصلی معرفی شده، ۱۲ بُعد تعالی، مرتبط با این ذی‌نفعان می‌باشد. برای این کار باید از سازوکارهای مناسب استفاده شود. ویژگی یک سازوکار مناسب عبارت است از: رویکرد مناسب، برنامه‌ریزی و کنترل، یکپارچگی، پیاده‌سازی و یادگیری.

۱- نیازها، خواسته‌ها و انتظارات متقابل Administration از RO
حفظ ایمنی دریانوردی، ارتقاء امنیت امور دریایی و بندری، حفظ محیط‌زیست دریایی، عدم ستیزه‌جویی با رقباء و مشارکت فعال در کارگروه‌ها در حل معضلات فراگیر جامعه دریایی از انتظارات سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد. تعیین جهت‌گیری و اهداف کلان RO در نحوه تعامل با سازمان بنادر و دریانوردی مشخص می‌شود و رویه یا دستورالعمل مناسبی برای این تعامل طراحی می‌شود. استیفای حقوق PMO در تعامل با ادای مسئولیت RO در درازمدت در دستور کار قرار می‌گیرد.

۲- نیازها، خواسته‌ها و انتظارات ISIRI از RO
حفظ سلامت، ایمنی و بهداشت و محیط زیست کل اتحاد کشور، مشارکت فعال در کارگروه‌ها، حل معضلات فراگیر بخش صنعت و رعایت حقوق مصرف‌کننده از جمله انتظارات ISIRI از RO می‌باشد.

تعیین جهت‌گیری و اهداف کلان RO در نحوه تعامل با ISIRI مشخص می‌شود. رویه یا دستورالعمل مناسبی برای این تعامل طراحی می‌شود. استیفای حقوق ISIRI در تعامل با اجرای مسئولیت RO در درازمدت در دستور کار قرار می‌گیرد.

۳- نیازها، خواسته‌ها و انتظارات ISO و IMO از RO
حفظ و به‌روزرسانی اسناد مرجع ISO و IMO در روش‌های اجرایی و چک‌لیست‌های بازرسی و مشارکت فعال در کارگروه‌های هر یک از سازمان‌های فوق از طریق عضو ملی مربوطه از انتظارات این دو سازمان جهانی می‌باشد. تعیین جهت‌گیری و اهداف کلان RO در نحوه تعامل با ISO و IMO از طریق عضو ملی مربوطه مشخص می‌شود و رویه یا دستورالعمل مناسبی برای این تعامل طراحی می‌شود.

۴- نیازها، خواسته‌ها و انتظارات مؤسسات رده‌بندی عضو IACS و IFCA و مؤسسات بازرسی عضو IFIA
رعایت اخلاق حرفه‌ای و دستورالعمل تغییر مؤسسه رده‌بندی کشتی و همکاری با دبیرخانه هر یک از سه تجمع حرفه‌ای فوق‌الذکر از جمله انتظارات این مؤسسات از RO می‌باشد. تعیین جهت‌گیری و اهداف کلان RO در نحوه تعامل با سه دبیرخانه فوق مشخص می‌شود و رویه و دستورالعمل مناسبی برای این تعامل طراحی می‌شود.

۵- نیازها، خواسته‌ها و انتظارات دولت و جامعه
کمک به توسعه اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی، حفظ میراث و حرمت گذشتگان و آیندگان، مشارکت در حل معضلات فراگیر اجتماعی از جمله مهم‌ترین انتظارات دولت و جامعه می‌باشد.

تعیین جهت‌گیری و اهداف کلان RO در نحوه تعامل با جامعه و دولت مشخص می‌شود و رویه یا دستورالعمل مناسبی برای این تعامل طراحی می‌شود. استیفای حقوق دولت و جامعه و ادای مسئولیت درازمدت RO در دستور کار قرار می‌گیرد. مسئولیت‌های اجتماعی و مراکز اصلی و حوزه‌های اثرگذار جامعه و دولت شناسایی می‌شوند و تعامل میان RO و این مراکز به بهترین شکل مدیریت می‌شود.

۶- نیازها، خواسته‌ها و انتظارات مشتریان
مشتری به دنبال دستیابی به محصولی است که از لحاظ مشخصات کارکردی، فنی، غیرفنی، کمیت و هزینه با انتظارات او مطابقت داشته باشد. خدمات پس

۲- تعریف تعالی: در این بخش سازمان متعالی تعریف شده است. به عبارت دیگر وضعیت ایده‌آل RO یعنی برترین وضعیت پایدار قابل تصور برای تشکیلات RO تشریح می‌شود.

۳- ابعاد تعالی سازمانی: تفسیر مفهومی تعالی برای سازمان RO را بیان می‌کند. **۴- ملاک‌ها:** با بهره‌گیری از یک ساختار سلسله مراتبی مصادیق تعالی را در سطوح مختلف تعریف می‌کند. هر سطح، تفصیلی از سطح بالاتر خود می‌باشد. **۵- مدل رتبه‌بندی:** نحوه جمع‌بندی میزان تحقق ملاک‌ها در سطوح مختلف و تعیین رتبه کلی سازمان RO را نشان می‌دهد.

۶- فرایند ارزیابی: کل فرایند ارزیابی را به صورت تفصیلی بیان می‌کند. باید توجه داشت که فرایندهای خوداظهاری و خودارزیابی متعددی برای استفاده در این مدل طراحی شده‌اند. ضمن آنکه ارزیابی مستقل نیز پیش‌بینی شده است. **۷- منطق ارزیابی:** جنبه‌های یک سازوکار ایده‌آل و همچنین تحقق انتظارات را بیان می‌کند.

۸- جامعه اطلاعاتی: رابطه میان مرجع ارزیابی، ارزیابان خارجی، ارزیابان داخلی و نماینده سازمان RO را به منظور تسهیل اجرای ارزیابی معرفی می‌کند.

تعریف تعالی

از میان رویکردهای متعددی که در ادبیات علم مدیریت ارائه شده است، از رویکرد ذی‌نفعان در این مدل استفاده شده است.

RO متعالی به صورت پیوسته تمامی نیازها، خواسته‌ها و انتظارات کلیه ذی‌نفعان خود را محقق می‌سازد و ساز و کارهایی مناسب جهت حفظ این وضعیت را دارا می‌باشد.

سازمان‌های به رسمیت شناخته شده لازم است با هدف‌گیری چنین وضعیت ایده‌آلی مسیر حرکت خود را در هر چه نزدیک‌تر شدن به آن قرار دهند.

RO در مسیر تعالی، سازمانی است که به صورت فزاینده، حد تحقق نیازها، خواسته‌ها و انتظارات کلیه ذی‌نفعان خود را افزایش می‌دهد و ساز و کارهایی که به این منظور استفاده می‌کند را نیز به صورت مستمر بهبود می‌بخشد.

۱- ابعاد تعالی سازمانی

برای تعیین ابعاد تعالی RO باید در گام اول ذی‌نفعان کلیدی RO را شناسایی کرد. ذی‌نفعان RO را می‌توان در دسته‌های زیر گروه‌بندی نمود:

- سازمان بنادر و دریانوردی (PMO) (Administration)؛
- مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران (ISIRI)؛
- سازمان جهانی استاندارد و سازمان جهانی دریانوردی (IMO و ISO)؛
- مؤسسات عضو IACS و عضو IFCA و عضو IFIA؛
- دولت و جامعه شامل وزارت کار، وزارت ارشاد، شهرداری، سازمان تأمین اجتماعی، دارایی و حراست در مورد ISPS CODE؛
- مشتریان؛

از فروش، هزینه معقول و مطابقت با برنامه زمانی، ارتباطات شفاف، دریافت اطلاعات به هنگام و صحیح و حفظ حرمت و رعایت اصول اخلاقی بخشی از خواسته‌ها و انتظارات مشتریان می‌باشد.

به منظور تحقق انتظارات متقابل مشتریان و RO لازم است جهت‌گیری RO برای بخش‌بندی، انتخاب بخش مناسب، اهداف خدمت‌رسانی به مشتری و قیمت‌گذاری تعیین شود. روش مناسب جهت مدیریت مشتری در RO تدوین می‌گردد و اقدامات پایه‌ای برای برقراری ارتباط بلندمدت و ایجاد تعهد در مشتریان انجام می‌پذیرد.

شناسایی، دسته‌بندی، اولویت‌بندی و انتخاب مشتریان براساس میزان مشارکت آنها در رسیدن RO به اهداف استراتژیک و پایش این موضوع اجراء می‌شود. پیشنهاد فنی و مالی مطابق انتظارات مشتری از RO تهیه می‌شود. در مورد پروژه‌های با مدت معین نیز عقد، راهبری و اختتام مناسب قرارداد و مدیریت مطلوب آن مدنظر قرار می‌گیرد.

۷- نیازها، خواسته‌ها و انتظارات کارکنان

جبران مناسب خدمات، فضای کاری مناسب، امنیت شغلی، حفظ حرمت و کرامت، زمان کاری مناسب و عدالت بخشی از انتظارات کارکنان RO است که رضایت شغلی را موجب می‌شوند.

به منظور تحقق انتظارات متقابل کارکنان و سازمان RO لازم است جهت‌گیری سازمان RO در فراخوانی، انتخاب و به کارگیری کارکنان براساس وضعیت محیط و توانمندی سازمان RO تعیین شود.

نظام مدیریت منابع انسانی در RO به صورت مشخص تعریف و تبیین می‌شود. ارتباط و تعهد بلندمدت با منابع انسانی برقرار شده و نیروها به صورت یکپارچه و براساس اولویت کاری سازمان RO تخصیص می‌یابند. به ایمنی و سلامت کارکنان به صورت ویژه توجه شده و پوشش‌های بیمه‌ای و بازنشستگی مناسبی از هر نظر تأمین می‌شود.

۸- نیازها، خواسته‌ها و انتظارات اعتباردهندگان

منظور از اعتباردهندگان کلیه شخصیت‌های حقوقی می‌باشند که به RO برای فعالیت خاصی گواهی یا اعتبار می‌دهند.

حفظ حقوق و مالکیت معنوی، جبران مناسب خدمات، ارائه اطلاعات مورد نیاز، رعایت اخلاق حرفه‌ای و ارتباط بلندمدت پاره‌ای از انتظارات اعتباردهندگان می‌باشد. چگونگی برآورد الزامات و تعیین سیاست‌های کاری با هر یک از اعتباردهندگان در محدوده تصویب و ابلاغ شده آنها، بخشی از خواسته‌ها و انتظارات این سازمان‌ها از RO می‌باشد.

تعیین جهت‌گیری و اهداف کلان RO در نحوه تعامل با اعتباردهندگان مشخص می‌شود و رویه یا دستورالعمل مناسبی برای این تعامل طراحی می‌شود.

۹- نیازها، خواسته‌ها و انتظارات تأمین‌کنندگان

امکان‌پذیری درخواست‌ها، جبران مناسب و به‌هنگام خدمات، ارتباط بلندمدت، حفظ حرمت و کرامت و اطلاع‌رسانی کافی از جمله مهم‌ترین انتظارات تأمین‌کنندگان می‌باشد.

به منظور تحقق انتظارات متقابل تأمین‌کنندگان و RO لازم است جهت‌گیری کلان RO در مورد نحوه تأمین، خرید، حمل‌ونقل و انبارداری مشخص شود. رویه مشخصی برای مدیریت تأمین در سازمان RO طراحی می‌شود و ارتباط و تعهد بلندمدت با تأمین‌کنندگان کلیدی برقرار می‌گردد. یکپارچگی در تأمین نیازهای مختلف RO براساس اولویت‌ها ایجاد می‌شود.

فراخوانی، غربالگری، انتخاب و عقد قرارداد با تأمین‌کنندگان به صورت مناسب انجام می‌پذیرد. مدیریت تأمین‌کننده پس از انتخاب و عقد قرارداد و مدیریت انبارداری و لجستیک و همچنین حل و فصل موضوعات در پایان قرارداد مورد توجه ویژه قرار می‌گیرد.

۱۰- نیازها، خواسته‌ها و انتظارات تکنولوگ‌ها و دانشگاه‌ها

حفظ حقوق و مالکیت معنوی، ارائه اطلاعات مورد نیاز، حرمت و کرامت و اخلاق حرفه‌ای و مشارکت و همکاری بلندمدت پاره‌ای از انتظارات تکنولوگ‌ها و دانشگاه‌ها از RO می‌باشد.

به منظور تحقق انتظارات متقابل تکنولوگ‌ها و دانشگاه‌ها با RO لازم است جهت‌گیری در مورد سطح تکنولوژی، نحوه کسب آن و حفظ وضعیت نسبت به

اگر بر این باور باشیم که IMO می‌تواند به تنهایی از طریق طرح‌هایی نظیر استانداردهای هدف‌محور (GBS) یا ممیزی اختیاری مراجع دریایی کل مسئله را حل کند، خیالی بیش نخواهد بود.

رقبا تعیین شود. باید متدلوژی مدیریت تکنولوژی و ارتباط با دانشگاه‌ها تدوین گردیده و تکنولوژی مورد نیاز به درستی انتخاب شود و تسلط مطلوبی حاصل گردد و به کارگیری آن تسهیل و تسریع شود. مدیریت دانش سازمانی و حفظ برتری تکنولوژیک RO در بلندمدت ضروری است.

باید برآورد صحیح، مدیریت مناسب و نگهداری مطلوب تجهیزات مورد نیاز صورت پذیرد و زمینه مناسب برای پذیرش و به کارگیری تکنولوژی منتخب (به‌ویژه در بخش IT) به صورت مناسب فراهم شود.

۱۱- نیازها، خواسته‌ها و انتظارات شرکاء و سهام‌داران

تحقق ارزش‌ها و فلسفه بنیادین RO، سودآوری و پرداخت مناسب سود سهام (برای فعالیت‌های غیر مرتبط با ایمنی و امنیت دریانوردی و حفظ محیط زیست)، رعایت اصول اخلاق حرفه‌ای، توجه به آینده و موفقیت در تحقق اهداف، عمده انتظارات و خواسته‌های شرکاء و سهام‌داران RO می‌باشد. سهام‌داران به منزله روح RO برای تحقق اهداف کلان RO، ذی‌نفعان مختلف را به کار می‌گیرند و انتظاراتی مشخص از هر یک دارند. به منظور دستیابی به آنها لازم است ارزش‌های بنیادین و فلسفه وجودی RO تبیین و با در نظر گرفتن انتظارات کلیه ذی‌نفعان، در مسیر نیل به آینده رویایی RO هدایت شود.

به این منظور سهام‌داران مراکز مسئولیت و اختیار را در تشکیلات RO تعیین و RO را از طریق آنها کنترل می‌کنند.

همچنین طراحی و پیاده‌سازی یک ساختار سازمانی، سیستم اطلاعات مدیریت، سیستم مدیریت دارایی‌ها از جمله وظایف شرکاء و سهام‌داران است. شرکاء و سهام‌داران جهت اثرگذاری بر ذی‌نفعان و به کارگیری سازوکارهای مناسب باید همواره به عنوان الگویی برای سایر مدیران و کارکنان RO باشند و از اقدامات مرتبط با تعالی سازمانی پشتیبانی جدی به عمل آورند.

شرکاء و سهام‌داران با برقراری یک سیستم یکپارچه کلیه معیارهای کلیدی عملکرد RO را کنترل کرده و به موقع در برابر انحرافات واکنش مطلوب نشان می‌دهند.

۱۲- نیازها، خواسته‌ها و انتظارات شرکت‌های بیمه‌گر، بانک‌ها و مؤسسات مالی - اعتباری

انجام بازرسی دقیق، تهیه گزارشات کامل و منطبق با واقعیت و صدور گواهی‌نامه از جمله انتظارات و نیازهای شرکت‌های بیمه‌گر و بانک‌ها از RO می‌باشد. مهم‌ترین عامل تعیین‌کننده برای این شرکت‌ها آگاهی از میزان ریسک مرتبط با موضوع مورد گواهی می‌باشد. به منظور تحقق انتظارات متقابل بیمه‌گرها و بانک‌ها از مؤسسات RO تعیین جهت‌گیری و اهداف کلان RO در نحوه تعامل با شرکت‌های بیمه و بانک‌ها از اولویت‌های مهم می‌باشد. رویه و دستورالعمل مناسبی برای این تعامل طراحی می‌شود.

بی‌نوشته:

1- Recognized Organization



آیا برای بازرسی مقامات بندری آماده‌اید؟ (۳)

تجهیزات نجات

بین سال‌های ۲۰۰۵ الی ۲۰۰۷ حدود ۲۵۰۰ خدمه یا مسافر کشتی جان خود را بر اثر غرق کشتی از دست داده‌اند. علاوه بر آن آمار نگران‌کننده‌ای از افزایش بروز حوادث هنگام بازرسی و تمرین عادی از تجهیزات نجات دریافت می‌شود. بنابراین لازم است که خدمه کشتی آموزش‌های لازم جهت نگهداری و استفاده از تجهیزات نجات را دیده باشند. آمادگی به معنای نجات جان افراد و یا از دست دادن آن می‌باشد. در ارتباط با صنایع تجهیزات نجات تجزیه و تحلیل اطلاعات بدست آمده از جمله یافته‌های بازرسان مقامات بندری که در ادامه این مقاله ارائه می‌شود، می‌تواند به عنوان یک چک‌لیست قبل از دریانوردی و یا ورود به بندر مورد استفاده قرار گیرد.



۸- آزمایش فرستنده تجسس و نجات (SART)؛

۹- آزمایش سامانه موقعیت‌یاب اضطراری رادیویی (EPIRB)؛

۲- مدارک و سوابق – Documents and records

نسخه اصلی مدارک و یادداشت‌های تأیید شده مشروحه زیر باید روی شناور وجود داشته باشد.

۱- برنامه‌ریزی و راهنمای تعمیر و نگهداری در شناور؛

۲- نسخه آموزش مقررات سولاس و کمک آموزشی مربوطه؛

۳- لیست محل‌های اضطراری و توضیحات لازم؛

۴- گواهی‌نامه ایستگاه رادیویی؛

۵- سوابق بازدید، نگهداری، آزمایش و تمرین؛

۶- سوابق آشنایی خدمه کشتی با تمرینات مبارزه با حریق و ترک کشتی؛

۷- سوابق بازدید و آزمایش تجهیزات نجات و آب‌اندازی؛

۸- سوابق تجهیزات مخابراتی؛

۹- سوابق آزمایش هفتگی موتور قایق نجات و قایق امداد و جستجو و درج در سوابق؛

۱۰- چراغ اضطراری؛

۱۱- سابقه تعمیر و نگهداری دستگاه ایبرب در ساحل؛

۱۲- سابقه سرویس جان پناه در تعمیرگاه مجاز؛

۱۳- سرویس کپسول آتش‌نشانی قایق نجات؛

۱۴- آزمایش کپسول هوای قفل هیدرواستاتیکی.

۳- تجهیزات آب‌اندازی و جاگذاری قایق نجات – Launching and stowage arrangement for lifeboat

همواره همه تجهیزات باید عملیاتی بوده و به طور صحیح نگهداری و بازرسی شده باشند.

۱- جرثقیل و اتصالات؛

۲- تمام قسمت‌های متحرک گریس‌کاری شده و روان باشد.

۳- زنگ‌زدگی، پارگی یا فرورفتگی نداشته باشند.

عدم انطباق در تجهیزات نجات

به عنوان نمونه، موارد زیر بیشترین عدم انطباق‌های مشاهده شده با الزامات سولاس در بازرسی‌های انجام شده توسط مقامات بندری از کشتی‌های تحت کلاس مؤسسه لویدز، بین سال‌های ۲۰۰۵ الی ۲۰۰۷ می‌باشد.

۱- قایق نجات.....مورد ۳۰۹

۲- تجهیزات آب‌اندازی.....مورد ۱۰۵

۳- حلقه نجات.....مورد ۹۴

۴- جان پناه.....مورد ۶۳

۵- جلیقه نجات.....مورد ۵۲

۶- تعمیر و نگهداری و آمادگی عملیاتی.....مورد ۵۲

۷- آموزش و روش اجراء.....مورد ۴۹

۸- ترتیب ورود به قایق نجات.....مورد ۳۸

۹- قایق‌های امداد و تجسس.....مورد ۳۴

۱۰- جاسازی جان پناه‌ها.....مورد ۲۹

۱- گواهی‌نامه ها – Certificates

گواهی‌نامه‌های مشروحه زیر باید روی شناور نگهداری شوند.

۱- گواهی‌نامه تجهیزات ایمنی شناورهای باری یا مسافری طبق فرم (E یا P)؛

۲- گواهی‌نامه ایمنی رادیویی شامل فهرست تجهیزات رادیویی طبق فرم (R)؛

۳- گواهی‌نامه تأییدیه قایق نجات و تجهیزات آب‌اندازی؛

۴- گواهی‌نامه تأییدیه قایق امداد و جستجو و تجهیزات آب‌اندازی؛

۵- جان پناه؛

۶- گواهی‌نامه تأییدیه جان پناه؛

۷- گواهی‌نامه قفل هیدرواستاتیکی رهاکننده؛

۸- تجهیزات آب‌اندازی؛

۹- گواهی‌نامه تأیید جرثقیل‌ها شامل تجهیزات آب‌اندازی جان پناه (چنانچه نصب باشد)

۱۰- آزمایش کپسول هوای قفل هیدرواستاتیکی (چنانچه نصب باشد)؛

Correctly mounted Hydrostatic Release Unit (HRU) on an inflatable liferaft



Incorrectly mounted HRU on an inflatable liferaft. The painter should be attached to the HRU

- به طور صحیح علامت‌گذاری شده باشد.

- قرقره‌ها و ترمز در شرایط مطلوبی باشند.

- کلید قطع به خوبی عمل کند.

- وسایل بستن قایق به خوبی نگهداری شود.

- طناب کنترل قایق و طناب سرنشینان به خوبی نگهداری و جاسازی شوند.

۲- قلاب به آب دادن و بالا کشیدن به درستی نصب و آماده بهره‌برداری باشد.

۳- ترتیبات سوار شدن؛

- روشنایی مناسب و روشنایی اضطراری برقرار باشد.

- نردبان ورود به قایق، با طول مناسب و ایمن باشد.

- مصادیق آب‌اندازی قایق به طور واضح قابل رویت باشد.

۴- قایق‌های نجات - Lifeboats all types

همواره تجهیزات باید بازرسی شده و در شرایط مطلوب نگهداری و عملیاتی باشند.

۱- بدنه قایق

- بدنه در شرایط خوبی باشد و آثار دفرمگی و خراش نداشته باشد.

- دستگیره دو سمت بدنه قایق به درستی نصب و فاقد زنگ‌زدگی باشد.

- طناب‌های مهار به طور صحیح متصل شده باشند.

۲- اتصالات قایق نجات (جان‌پناه) در شرایط مطلوب باشد.

- قلاب اتصال فاقد زنگ‌زدگی باشد.

- محل اتصال کیل پلیت و پین مربوطه در شرایط مطلوب باشد.

۳- موتور

۱- آماده استارت باشد.

۲- شارژر باتری آماده باشد.

۳- باتری‌ها آزمایش شوند تا از شارژ بودن آنها اطمینان حاصل شود.

۴- اگزوز دارای عایق‌بندی مؤثر باشد.

۵- دارای سوخت کافی و عاری از روغن‌ریزی باشد.

۶- میله و تیغه سکان در شرایط مطلوب باشند.

۷- سیستم آزادکننده قلاب در شرایط مطلوب باشد.

۸- سیستم قفل شافت قایق عملیاتی باشد.

۹- پمپ خن در شرایط مطلوب بوده و آزمایش شود.

۱۰- در پوش‌های مجاری خروج آب داخل قایق موجود و آماده استفاده باشند.

۱۱- طناب قایق نجات در شرایط مطلوب و به طور صحیح جاگذاری شود.

۱۲- تمام علائم واضح و قابل رؤیت باشند. (با رنگ سفید و یا نوار شب‌نما علامت‌گذاری شده باشند).

۱۳- دستگیره‌ها و یا طناب‌گیرها در شرایط مطلوب باشند.

۱۴- سیستم هوای مرتبط با قایق نجات چنانچه موجود است، در شرایط مطلوب باشد.

۱۵- سیستم مه‌پاش (در صورتی که نصب باشد) آزمایش شود.

۱۶- دستورالعمل راه‌اندازی قایق در بیرون و داخل آن نصب شود.

۱۷- سیستم مخابرات رادیو تلفنی (VHF) در شرایط مطلوب باشد.

۵- قایق‌های نجات بی‌نیاز از تجهیزات آب‌اندازی - Free-fall lifeboats

باید همواره تجهیزات در شرایط مطلوب و آماده بکار باشند.

۱- به طور صحیح نگهداری و بسته شوند.

۲- به طور صحیح نگهداری شده، همراه با کمربند و کلاه ایمنی باشد.

۳- قلاب ره‌اشونده به طور صحیح نگهداری و شارژ شده باشد.

قایق نجات؛ امداد و جستجو
باید برابر مقررات سولاس
آب‌اندازی شده و برای مدتی
در آب حرکت کند.



۶-بازرسی تجهیزات قایق نجات- Lifeboat inventory

- ۱- همواره کلیه تجهیزات باید در حالت مطلوب و آماده استفاده باشد.
- ۲- لوازم پایروتکنیک معتبر موجود باشد.
- ۳- آب و مواد غذایی جیره‌بندی به خوبی نگهداری شود.
- ۴- پاروهای شناور و محل نگهداری مربوطه سالم باشند.
- ۵- روکش قایق موجود باشد.
- ۶- بادبادن قایق در صورت نیاز موجود باشد.
- ۷- لنگر با حفرة دارای ضربه گیر و طناب مربوطه موجود باشد.

۷-جان پناه دریائی- Inflatable liferafts

- ۱- همواره کلیه تجهیزات باید در حالت مطلوب آماده استفاده باشند.
- ۲- طناب اتصال به قفل رهاکننده هیدرواستاتیک به طور صحیح بسته شده و قفل مربوطه دارای اعتبار باشد.
- ۳- تعداد و ظرفیت هر یک از قایق‌ها برابر فرم (E یا P) مشخص شده باشد.
- ۴- کابل رهاکننده طبق مقررات سولاس نگهداری شود.
- ۵- دستورالعمل ترتیبات آب‌اندازی کاملاً قابل رویت باشد.
- ۶- به طور صحیح و ایمن جاسازی شده و عاری از هرگونه مانع و ضرب‌دیدگی باشد.
- ۷- به طور صحیح به نام شناور، تاریخ شارژ و تاریخ اعتبار علامت‌گذاری شده باشد.
- ۸- با توجه به محل استقرار جان پناه در شناور، طناب مربوطه دارای طول کافی باشد.

۸-قایق امدادو جستجو (در صورت موجود بودن)- Rescue boats (if fitted)

- ۱- باید به طور مطلوب نگهداری شده و همواره آماده استفاده باشد.
- ۲- در محل مناسب مستقر شده باشد.
- ۳- بازرسی از اقلام مربوطه انجام و به روز باشد.
- ۴- تجهیزات آب‌اندازی و بالا کشیدن مناسب باشد.
- ۵- روشنایی محل قایق و روشنایی اضطراری برقرار باشد.
- ۶- قایق‌های لاستیکی (جیمینی) به طور صحیح باد شده باشند.
- ۷- محافظ پروانه قایق نصب باشد.
- ۸- مدارک مربوطه به خدمه شامل توضیحات کافی در مورد آب‌اندازی و بهره‌برداری از قایق موجود باشد.
- ۹- موتور قایق باید برابر دستورالعمل مربوطه چک شود.

۹-سایر تجهیزات ایمنی (تجهیزات متفرقه)- Miscellaneous

- ۱- حلقه‌های نجات
 - به طور صحیح شماره‌گذاری و جاسازی شده باشد.
 - دارای طناب و چراغ باشند (برابر مقررات سولاس)
 - حلقه نجات در وینگ پل فرماندهی دارای چراغ M.O.B باشد.
- ۲- جلیقه نجات- جلیقه نجات باد شونده
 - به تعداد کافی و در محل‌های مناسب مستقر باشند.
 - جلیقه نجات برای اطفال از نوع تأیید شده بنا به نیاز موجود باشد.
 - در شرایط مطلوب باشند و بند مهار آن گره خورده و پاره نباشد.
 - دارای سوت، چراغ و نوار شب‌نما باشند.
- ۳- لباس غوطه‌وری در صورت موجود بودن
 - باید در شرایط مطلوب بوده و به طور صحیح نگهداری شود.
- ۴- تجهیزات رادیویی نجات
 - دستگاه (EPIRB) باید دارای باتری و قفل رهاشونده معتبر باشد.
 - حداقل یک عدد (SART) در طرفین پل فرماندهی با باتری معتبر نصب شود.
- ۵- دستگاه رادیو تلفنی دو طرفه مناسب برای قایق نجات
 - دو الی سه دستگاه با توجه به نوع کشتی موجود باشد.
 - باتری یدکی برای هر دستگاه موجود باشد.
 - از دستگاه‌های فوق استفاده عمومی نشود.

بین سال‌های ۲۰۰۵ الی ۲۰۰۷ حدود
۲۵۰۰ خدمه یا مسافر کشتی جان خود را بر
اثر غرق کشتی از دست داده‌اند.

آمار نگران‌کننده‌ای از افزایش بروز حوادث
هنگام بازرسی و تمرین عادی از تجهیزات
نجات دریافت می‌شود.

۶-آلارم عمومی چک شود

۷-تفنگ نخ‌بران

- به تعداد کافی با طناب مناسب و دستورالعمل مربوطه موجود باشد.

۱۰-تمرینات- Drills

- ۱- تمرین محل‌ها باید برابر مقررات سولاس انجام شود.
 - قرقره جرثقیل به راحتی حرکت کند.
 - کلاچ و ترمز جرثقیل آزمایش شود.
 - طناب ایمنی سرنشینان سالم و مناسب باشد.
 - قلاب اتصال چک شود.
 - کلید حد مجاز چرخش جرثقیل چک شود.
 - آشنایی خدمه کشتی با ترک کشتی و مبارزه با حریق چک شود.
- ۲- آموزش روی کشتی و راهنمایی‌های لازم
 - جزوه راهنما شامل تعمیر و نگهداری موجود باشد.
 - آموزش و آشنایی با همه تجهیزات به طور مستمر ادامه داشته باشد.
- ۳- تمرین ترک کشتی
 - قایق نجات؛ امداد و جستجو باید برابر مقررات سولاس آب‌اندازی شده و برای مدتی در آب حرکت کند.
 - تمرین آدم به دریا اجرا شود.
 - تجمع خدمه در محل‌های مربوطه انجام شود.
 - آب‌اندازی قایق امداد و جستجو اجرا شود.
 - مانور آدم به دریا (چرخش ۳۶۰ درجه و یا ویلیامسون) انجام شود.

منبع: UK P & I Club

مترجم: محمد مهدی والامنش

کارشناس واحد رده‌بندی مؤسسه آسیا



بازرسی متمرکز (CIC) از تجهیزات به آب‌اندازی قایق نجات بر اساس کنوانسیون SOLAS

تفاهم‌نامه جهانی

مرتضی منصوری‌دهقان
.....
کارشناس کنترل و بازرسی کشتی‌ها
سازمان بنادر و دریانوردی

بازرسی‌های متمرکز و ویژه (CIC) به بازرسی‌هایی اطلاق می‌شود که مراکز کنترل و بازرسی ایمنی و فنی کشتی‌ها در کنار بازرسی‌های معمول از کشتی‌ها به اجراء در می‌آورند. به این معنی که افسر کنترل و بازرسی علاوه بر بازرسی‌های عادی که از وضعیت فنی و ایمنی کشتی‌ها جهت تطبیق آنها با قوانین و مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی انجام می‌دهد، بازرسی ویژه‌ای را از یک فصل کنوانسیونی خاص یا یک قسمت از تجهیزات کشتی جهت تعیین انطباق آن کشتی با الزامات مربوطه انجام می‌دهد.

سالانه در اجلاس منطقه‌ای که یادداشت تفاهم‌های بین‌المللی کنترل و بازرسی (PSC MOUs) تشکیل می‌دهند با توجه به حساسیت موضوعات تخصصی مربوط به ایمنی دریانوردی و حفاظت از محیط زیست دریایی، نوع بازرسی متمرکز سالانه تعیین و به اجراء در می‌آید. به این ترتیب آن بخش خاص از کنوانسیون مربوطه یا آن قسمت از کشتی برای بازرسی متمرکز انتخاب و پس از تصمیم‌گیری جهت اجراء به کشورهای عضو تفاهم‌نامه ابلاغ می‌شود.

تفاهم‌نامه بین‌المللی موجود در رابطه با کنترل و بازرسی کشتی‌ها

- یادداشت تفاهم پاریس مربوطه به کشورهای اتحادیه اروپا؛
- یادداشت تفاهم منطقه آسیا اقیانوسیه - توکیو؛
- یادداشت تفاهم اقیانوس هند - کشورهای جنوب غربی آسیا؛
- یادداشت تفاهم ابوجا در آفریقای مرکزی و غربی؛
- یادداشت تفاهم مدیترانه؛
- یادداشت تفاهم کارائیب؛
- یادداشت تفاهم وینا دلماردر آمریکای لاتین؛
- یادداشت تفاهم دریای سیاه؛
- یادداشت تفاهم ریاض (در حال تأسیس).

تعیین بازرسی متمرکز از تجهیزات به آب‌اندازی قایق نجات (life boat):

در اجلاس سالیانه تفاهم‌نامه‌های پاریس و توکیو که از تفاهم‌نامه‌های معتبر منطقه‌ای می‌باشند، نواقص فنی و ایمنی مربوط به آب‌اندازی قایق نجات و حوادث به وجود آمده بررسی شد و برای سال ۲۰۰۹ میلادی مقرر شد بازرسی ویژه‌ای از تجهیزات به آب‌اندازی قایق نجات به اجراء درآید. پس از این تصمیم چک لیست اجرایی تهیه و با لحاظ کردن موارد مهم در نواقص مشاهده شده و کسب نظرات کشورها نهایی شد. در تهیه چک لیست مربوطه مستندات زیر مورد توجه قرار گرفت.

- فصل سوم کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا ۱۹۷۴ (SOLAS74)

- کد مربوط به لوازم ایمنی کشتی LSA Code

- کد مدیریت ایمنی کشتی‌ها ISM Code

تفاهم‌نامه اقیانوس هند (IO MOU) که ایران نیز عضو فعال این تفاهم‌نامه است در اجلاس دوازدهم این تفاهم‌نامه بر اجرای بازرسی متمرکز از تجهیزات به آب‌اندازی قایق نجات تأکید و با تغییراتی در چک لیست آن را به اجراء درآورد.

مرحله اجرای بازرسی متمرکز

از اول سپتامبر تا ۳۰ نوامبر ۲۰۰۹ به طور هم‌زمان در کشورهای عضو تفاهم‌نامه‌های بین‌المللی توکیو و پاریس و اقیانوس هند بازرسی متمرکز از تجهیزات به آب‌اندازی قایق نجات (life boat) به اجراء درآمد و در این مدت سه ماه کشتی‌های تحت پرچم و خارجی ورودی مورد بازرسی متمرکز مربوطه قرار گرفتند.

گزارش تفاهم‌نامه پاریس (Paris MOU) از اجرای بازرسی متمرکز

تفاهم‌نامه پاریس نتایج اجرای بازرسی مربوطه را به طور مختصر به شرح ذیل منتشر کرده است:

بازرسی‌های متمرکز و ویژه (CIC) به بازرسی‌هایی اطلاق می‌شود که مراکز کنترل و بازرسی ایمنی و فنی کشتی‌ها در کنار بازرسی‌های معمول از کشتی‌ها به اجراء در می‌آورند.

- ۱) از هر پنج کشتی بازرسی شده در این طرح یک مورد از کشتی‌ها دارای نواقص بوده‌اند.
 - ۲) در مدت اجرای سه ماهه بازرسی متمرکز تعداد ۲۴۶ فروند کشتی در این منطقه توقیف فنی و ایمنی شده‌اند.
 - ۳) ۳۰ درصد از توقیف‌های انجام شده مربوط به نواقص فنی و ایمنی وسایل به آباندازی قایق نجات (life boat) بوده، به این معنی که ۸۰ فروند کشتی بازرسی شده نواقص جدی در وسایل مربوط به تجهیزات قایق نجات داشته که موجب توقیف کشتی شده است.
 - ۴) در طول اجرای بازرسی ۲۱۳۶ مورد نواقص فنی و ایمنی مربوط به بازرسی متمرکز بوده است.
 - ۵) از هر هشت مورد تمرین به آباندازی قایق نجات یک مورد به درستی انجام نگرفته است.
 - ۶) در روش به آباندازی و آشنایی با خطرات مربوط به آباندازی قایق نجات از هر ۶ مورد یک مورد دارای نقص و نامناسب بوده است به این معنی که در سیستم مدیریت ایمنی کشتی نقص وجود داشته است.
- نوع کشتی‌های بازرسی شده در بازرسی متمرکز به ترتیب زیر بوده است:**
- کشتی‌های حمل کالای عمومی (general dry cargo) به میزان ۳۸ درصد؛
 - کشتی‌های رو-رو و کانتینربر ۱۵ درصد؛
 - کشتی‌های فله به میزان ۱۳ درصد.
- کشتی‌های فله‌بر با ۳ درصد از توقیف‌های مربوط به تجهیزات مربوطه در بالاترین رتبه و کشتی‌های حمل کالاهای عمومی با ۲ درصد و کشتی‌های یخچالی با ۱/۲ درصد در رتبه‌های بعدی قرار گرفتند.
- با توجه به ارائه گزارش تفاهم‌نامه پاریس و اجرای این بازرسی متمرکز در کشتی‌های خارجی ورودی به ایران مهم‌ترین نواقص مربوط به قایق نجات

از اول سپتامبر تا ۳۰ نوامبر ۲۰۰۹ به طور هم‌زمان در کشورهای عضو تفاهم‌نامه‌های بین‌المللی توکیو و پاریس و اقیانوس هند بازرسی متمرکز از تجهیزات به آباندازی قایق نجات (life boat) به اجرا درآمد



به شرح زیر بوده است:

- (۱) انجام نشدن تمرینات مربوط به آباندازی قایق‌ها به طور مناسب و با زمان‌بندی مقرر شده؛
- (۲) آموزش ناکافی پرسنل کشتی‌ها در خصوص تجهیزات به آباندازی قایق نجات و ناآشنایی آنها با ابزارهای مربوطه؛
- (۳) عدم استانداردسازی قلاب‌های رهاسازی (on-load release hooks) و عدم کارایی آنها در مواقع اضطرار و عدم آشنایی پرسنل با این قلاب‌ها؛
- (۴) تنوع و تفاوت در ابزار استفاده شده وسایل به آباندازی و مشکل تفهیم پرسنل جهت استفاده از این وسایل.

شایان توجه است که این بازرسی در شرایط کاملاً متعادل و به هنگام روز صورت گرفته و نتایجی که در شرایط اضطرار و هوای نامساعد و توفانی به دنبال خواهد داشت قابل تصور نمی‌باشد.

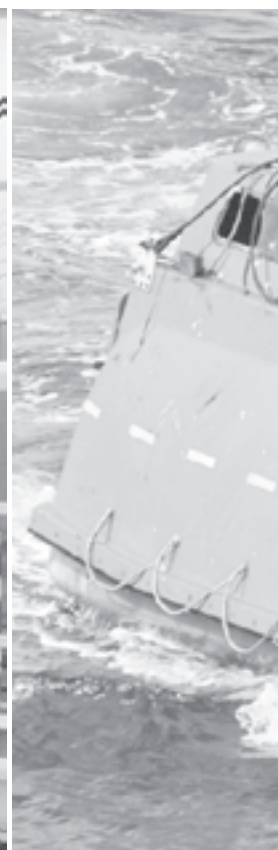
با توجه به نتایج ذکر شده لازم است مؤسسات رده‌بندی، مالکان کشتی‌ها و بالطبع قانون‌گذار دریایی در کمیته‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی با جدی گرفتن مسئله تجهیزات به آباندازی قایق نجات در ایجاد تغییرات لازم در این سیستم اقدام کنند.

امید است امسال که از سوی سازمان جهانی دریانوردی به‌عنوان سال دریانوردان نام‌گذاری شده، با در نظر گرفتن موارد و اهمیت دادن به موضوع و با توجه به رابطه جان دریانوردان به استفاده از قایق نجات در مواقع اضطرار، موضوع را دنبال کنند.

بی‌نوشت:.....

1- Concentrated Inspection Campaign

لازم است مؤسسات رده‌بندی، مالکان کشتی‌ها و بالطبع قانون‌گذار دریایی در کمیته‌های سازمان بین‌المللی دریانوردی با جدی گرفتن مسئله تجهیزات به آباندازی قایق نجات در ایجاد تغییرات لازم در این سیستم اقدام کنند.



بررسی حادثه نفتی در خلیج مکزیک ذخایر نفت و گاز فراساحل؛ ثروتی با ریسک بالا



در آغازین روزهای اردیبهشت ماه امسال که مطالب شماره بهار فصلنامه در حال نهایی شدن بود، انفجار و سپس غرق سکوی نیمه غوطه‌ور Deepwater Horizon در خلیج مکزیک و در نزدیکی سواحل ایالت لوئیزیانا در آمریکا چنان شوکی به محافل محیط زیست دریایی، انرژی و اقتصادی وارد آورد که با توجه به مطلب شماره قبل فصلنامه در خصوص چالش‌های زیست محیطی صنعت فراساحل و سیستم مقررات حاکم بر این نوع فعالیت‌ها و در راستای وظایف بخش تحقیقات رده‌بندی آسیا که حوادث رخ داده در صنعت دریایی را پایش و به بررسی علل وقوع آنها پرداخته و درس‌های آموخته از آنها را در بخش تکوین قوانین خود ملحوظ می‌کند، در این شماره به اختصار به واکاوی اتفاق رخ داده پرداخته، به امید آنکه در شماره‌های آتی و پس از گردآوری اطلاعات فنی بیشتر، به طور مفصل به جزئیات حادثه فوق بپردازیم.

سعید کاظمی
مرکز تحقیقات رده‌بندی آسیا
s.kazemi@asiaclass.org
.....



شرح حادثه

سکوی نیمه غوطه‌ور Deepwater Horizon در سال ۲۰۰۱ میلادی در کارخانجات کشتی‌سازی Hyundai Heavy Industries در کره جنوبی و تحت رده‌بندی مؤسسه ABS و با استفاده از آخرین فناوری‌های صنعت فراساحل با قابلیت اسکان ۱۳۰ پرسنل، بهره‌گیری از سیستم استقرار دینامیکی^۱، امکان حفاری تا عمق ۹۱۴۴ متر زیر بستر دریا در آب‌هایی تا عمق ۲۴۳۸ متر، امکان انجام عملیات در وضعیت دریایی هفت با ارتفاع موج مشخصه تا ۹ متر، به ابعاد ۱۲۱ متر طول، ۷۸ متر عرض، ۴۱ متر ارتفاع و آب‌خور عملیاتی ۲۳ متر ساخته شد.

سکوی ذیل در سال ۲۰۰۲ به سیستم پایش حفاری الکترونیکی (e-drill) مجهز شد که با بهره‌گیری از این فناوری پیشرفته، کارشناسان فنی در دفتر مرکزی در هوستون تگ‌زاس آخرین داده‌های حفاری را هم‌زمان با عملیات اجرایی بر روی سکو دریافت می‌کردند و متناسب با این اطلاعات راهنمایی‌های لازم ارائه می‌شد.

سکوی نیمه غوطه‌ور Deepwater Horizon در سال ۲۰۰۱ میلادی در کارخانجات کشتی‌سازی Hyundai Heavy Industries در کره جنوبی و تحت رده‌بندی مؤسسه ABS و با استفاده از آخرین تکنولوژی‌های صنعت فراساحل ساخته شد.





وقوع آتش‌سوزی در سکو که با جریان نفت از چاه به آتش، زبانه‌های آن لحظه به لحظه گسترش می‌یافت، سکو به حالت ۱۰ درجه کج شدگی (10 degrees tilt) تغییر وضعیت داد. ۱۱ کارگر از ۱۲۶ خدمه حاضر در سکو با وقوع انفجار ناپدید شدند که به احتمال زیاد در همان لحظه وقوع جان باخته باشند. دو روز بعد در ۲۲ آوریل، انفجارهای بیشتری رخ داد که در پی آن و به علت ۳۶ ساعت آتش‌سوزی مداوم، سکو به اعماق آب‌های خلیج مکزیک در فاصله ۱۳۰ میلی شهر نیواورلئان فرو رفت.

مالکیت سکو با شرکت نفت انگلیس BP^۲ بود که در اجاره شرکت Transocean در آب‌های عمیق ایالت لوئیزیانا و در نقطه‌ای به فاصله ۵۰ میلی جنوب شرق این ایالت در خلیج مکزیک به عمق ۱۵۰۰ متر مشغول عملیات حفاری بود. عملیات حفاری از فوریه سال جاری میلادی آغاز شده بود و در زمان وقوع حادثه سکوی فوق تا عمق ۵۵۰۰ متری زیر بستر دریا را حفر کرده و در مراحل پایانی عملیات قرار داشت. زمان وقوع اولین انفجار، ۲۰ آوریل ۲۰۱۰ گزارش شده است. متعاقب انفجار و



علت حادثه

در حالی که BP تا این لحظه اظهار نظر قطعی در مورد علت حادثه ابراز نکرده است، گارد ساحلی آمریکا و مدیریت منابع معدنی (MMS) که متولی فعالیت‌های فراساحلی در بخش نفت و گاز آمریکا می‌باشد (برای جزئیات بیشتر به شماره زمستان ۸۸ فصلنامه به‌هنگام مراجعه فرمایید) تحقیقات خود را برای روشن شدن علت وقوع حادثه آغاز کرده‌اند.

محتمل‌ترین علتی که تا این لحظه برای وقوع این حادثه توسط کارشناسان بیان شده، افزایش فشار سیال درون رایزر و انبساط ناگهانی و انفجار آن که در فعالیت‌های اکتشاف و استخراج به "blow out" شناخته می‌شود، عنوان شده است.

در صورت تأیید این فرضیه به عنوان علت وقوع انفجار در سکوی Deepwater Horizon که دور از ذهن هم نیست، سؤال مطرح علت عمل نکردن سیستم فوران‌گیر BOP³ می‌باشد که در صورت فعال شدن خودکار می‌توانست از وقوع حادثه جلوگیری کند.

تلاش‌های BP برای فعال کردن سیستم فوران‌گیر نصب شده روی دهانه چاه که با اعزام روبات‌های کنترل از راه دور (ROV)⁴، به اعماق آب‌های عمیق منطقه صورت گرفته تا این لحظه موفق نبوده است. بنا به گزارش سازمان ملی اقیانوسی و جوی آمریکا⁵ (NOAA) در پی این حادثه روزانه ۵۰۰۰ بشکه معادل ۸۰۰ هزار لیتر نفت وارد آب‌های خلیج مکزیک می‌شود.



به علت ۳۶ ساعت آتش‌سوزی مداوم، سکوی Deepwater Horizon به اعماق آب‌های خلیج مکزیک در فاصله ۱۳۰ میلی شهری نیواورلئان فرو رفت.



تلاش ناکام ROV برای فعال کردن BOP



عواقب حادثه

نشت نفت و لکه نفتی ناشی از آن در خلیج مکزیک تهدیدی جدی برای محیط زیست منطقه به شمار می‌رود که از ویژگی‌های منحصر به فرد برخوردار بوده و زیستگاه صدها نوع پرنده، ماهی و آبزیان بی‌نظیر است. همچنین اقتصاد منطقه که وابسته به صنعت ماهیگیری و گردشگری می‌باشد بشدت از این حادثه لطمه خواهد دید. سه چالش بزرگ در پی این حادثه عبارت از: توقف نشت نفت، حفاظت از نواحی ساحلی و پاک کردن آلودگی و لکه‌های نفتی است. با افزایش نگرانی در مورد عواقب این حادثه، وزارت امور داخلی آمریکا دستور بررسی مجدد ایمنی سکوها دریا را صادر کرده است.

مضافاً آینده طرح گسترش اکتشافات منابع فراساحلی نفت و گاز در ساحل شرقی خلیج مکزیک که توسط باراک اوباما رئیس‌جمهور آمریکا در ماه مارس مطرح شده بود تحت تأثیر این اتفاق قرار گرفته است. طرحی که در همان زمان نیز با مخالفت فعالان محیط زیست روبرو شد.

روش‌های مهار نشت نفت

در صورت عدم توفیق در قطع جریان نفت توسط ROV یکی از روش‌های مهار نشت نفت، حفر یک چاه دیگر (Relief Well) و انحراف جریان نفت به آن و تحت کنترل قراردادن آن است. اما حفر این چاه حداقل به دو تا سه ماه زمان نیاز دارد و این بدان معناست که تا آن زمان نفت همچنان وارد دریا خواهد شد. راه حل دیگری که هم اکنون BP مقدمات اجرای آن را نیز فراهم آورده است، ساخت یک گنبد فلزی بزرگ (Giant Dome) جهت جمع‌آوری نفت منتشر شده در اعماق آب‌های خلیج مکزیک است. طبق ارزیابی صورت گرفته توسط روبات‌های کنترل از راه دور، نشت نفت از سه محل مختلف صورت گرفته و بنابراین بهترین راه کنترل این نشتی، جمع کردن کل نفت زیر یک سازه گنبدی و سپس هدایت نفت جمع شده از طریق یک لوله به سطح آب و درون یک بارج می‌باشد. البته ساخت این گنبد نیز چند هفته طول خواهد کشید.

گارد ساحلی آمریکا و BP تاکنون نفت جمع‌آوری شده از سطح دریا که توسط تورهای مخصوص جمع‌آوری شده بود را به صورت کنترل شده به آتش کشیدند تا از نزدیک شدن آن به ساحل خودداری کنند. روشی که هر چند آلودگی هوا را در پی خواهد داشت، ولی در صورت لزوم تا مهار کامل آلودگی ادامه پیدا خواهد کرد.



ریسک بالا

به گزارش مدیریت منابع معدنی آمریکا (MMS) از سال ۲۰۰۱ میلادی ۸۵۸ مورد آتش‌سوزی و انفجار در سکوهای نفت و گاز فراساحلی در خلیج مکزیک رخ داده است که منجر به مرگ ۶۹ نفر و جراحت ۱۳۴۹ نفر شده است، آماري که اگر با تهدیدات زیست محیطی این گونه فعالیت‌ها در نظر گرفته شود، گویای ریسک بالای عملیات اکتشاف و استخراج نفت و گاز در حوزه فراساحل می‌باشد.

با این حال محدودیت ذخایر نفت و گاز در خشکی و نیاز رو به گسترش صنایع به منابع انرژی، بهره‌گیری از نفت و گاز نهفته در دل دریاها را اجتناب‌ناپذیر می‌کند.

از این رو برای اجتناب از وقوع حوادثی نظیر واقعه فوق، اجرای دقیق یک سیستم ایمنی پیشگیرانه مبتنی بر تحلیل ریسک (Risk-based Analysis) می‌تواند تا حدود زیادی پاسخگوی نگرانی‌های محیط زیستی و ایمنی این گونه فعالیت‌ها باشد.

پی‌نوشت:

- 1- Dynamic Positioning System
- 2- British Petroleum
- 3- Blow Out Preventor
- 4- Remotely Operated Vehicle
- 5- National Oceanic and Atmospheric Administration

منابع

1. Transocean Deepwater Horizon Specifications, Transocean Website;
2. Deepwater Horizon sinks Offshore Louisiana, Rigzone;
3. Deepwater Horizon Incident Webpage, Mineral Management Service, U.S. Department of the Interior;
4. Handbook of Offshore Engineering, Chakrabarti S.K., Elsevier;
5. Latest news from the official websites.

نشت نفت و لکه نفتی ناشی از غرق شدن سکو Deepwater Horizon در خلیج مکزیک تهدیدی جدی برای محیط زیست منطقه به شمار می‌رود که از ویژگی‌های منحصر به فرد این خلیج بوده و زیستگاه صدها نوع پرنده، ماهی و آبزیان بی‌نظیر است.

در صورت عدم توفیق در قطع جریان نفت توسط ROV یکی از روش‌های مهار نشت نفت، حفر یک چاه دیگر (Relief Well) و انحراف جریان نفت به آن و تحت کنترل قراردادن آن است.

تدوین ضوابط زیست محیطی مکان‌یابی برای بازیافت شناورها و سازه‌های دریایی

کشتی‌های فرسوده در پایان راه

مهندس حسن سوری

.....
کارشناس ارشد ارتباطات و ایمنی دریانوردی
کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران



تا پایان دهه حاضر میلادی آن گونه که آمار و ارقام و داده‌های بخش حمل‌ونقل سخن می‌گویند همه ساله حدود ۴ هزار فروند کشتی که ظرفیتی ناخالص بیش از ۲۴ میلیون تن را در بر می‌گیرد باید به چرخه بازیافت سپرده شوند؛ اگر چه باید گفت این آمار برای ساماندهی نسبی در این بخش به مدد گرفته شده تا شاید راهگشایی بشود برای جلب مشارکت کشتی‌سازها و حوضچه‌های ساخت و تعمیر کشتی و مالکان و صاحبان کشتی‌ها تا به شکلی راهبردی برای مکان‌یابی نقاط ساحلی مناسب با احتساب ایمنی و مسایل زیست محیطی به این امر مبادرت کنند.

آنچه باید بدان بسنده شود این است که ناوگان‌های تجاری دریایی نقش بسزایی در چرخه اقتصاد جهانی دارند و توسعه بی‌وقفه حمل‌ونقل دریایی گواهی بر این مدعاست. از این روی با توجه به ورود کشتی‌های تازه به بازار حمل‌ونقل و جایگزینی کشتی‌های فرسوده طبیعی است که فرایند بازیافت کشتی‌ها روندی قابل توجه داشته باشد. آنچه آمار می‌گوید این است که تا پایان سال‌های ۲۰۱۵ - ۲۰۱۰ میلادی همه ساله تقریباً نزدیک به ۴ هزار فروند کشتی با ظرفیت ناخالص بالغ بر ۲۴ میلیون تن باید از چرخه بازیافت بگذرند. نگاه به گذشته این صنعت نشان می‌دهد که در سال‌های دور با اعمال بی‌مهری‌های متولیان امر جایگاه ویژه این صنعت به فراموشی سپرده شده، اما امروز با توجه به حجم بالای بازیافت کشتی‌ها نیاز است تا با اعمال فرمول‌های راهبردی برای کارگاه‌های تأسیس شده به ترفندهای تازه‌ای برای ارتقاء این صنعت همت گماریم. سازمان جهانی دریانوردی متولی دریایی جهان و تدوین‌کننده قوانین و مقررات در ارتباط با صنعت دریایی است. این سازمان هم اکنون به ارائه قوانین و ضوابط مورد نیاز صنعت بازیافت متوسل شده است.

بنابراین باید دید که آیا این قوانین و ضوابط مطرح شده از سوی این نهاد بین‌المللی دریایی در قالب کنوانسیون‌های جدید به عنوان توافق‌نامه در امر بازیافت کشتی‌ها بکار گرفته خواهد شد یا باید به قوانینی با دیدگاه‌های جدید به این مهم بسنده کند. به عنوان نگارنده این سطور بر آن شدم با توجه به رشد فزاینده صنایع دریایی دیدگاه‌های جهانی را در امر بازیافت کشتی‌ها به کند و کاو بکشانم.

بازار آینده بازیافت کشتی‌ها

بیش از ۳۰ درصد از تجارت جهانی حمل‌ونقل از طریق حمل‌ونقل دریایی در حال شکل گرفتن است به نحوی که باید گفت بدون بهره‌گیری از فرایند حمل‌ونقل دریایی واردات و صادرات کالا که پایه مدون تجارت جهانی است شکلی واقعی به خود نخواهد گرفت. حدود ۵۰ هزار کشتی تجاری به صورت بین‌المللی بر پهنه آب‌های جهان در حال فعالیتند. برای واکاوی این واقعیت بهتر است تا به آمار سال ۲۰۰۳ میلادی بسنده کنیم. در این سال حدود ۱/۶ هزار میلیون تن کالا در فاصله‌ای بیش از چهار میلیون میل جابه‌جا شده که این رقم ۲۵ هزار میلیارد تن - میل در کل تجارت جهانی را به خود اختصاص داده است. با نگاهی گذرا در می‌یابیم که اگر عمر مفید یک کشتی به ۲۵ تا ۳۰ سال محدود شود همه ساله ۳/۵ تا ۴ درصد از سهم کشتی‌ها باید اوراق یا بازیافت شوند. در سال ۱۹۹۸ میانگین عمر کشتی‌های بازیافت شده ۲۶/۵ ساله بوده که با این جایگزینی فنی همخوانی دارد.

نیمه دوم قرن گذشته نشان داد که رویکرد جامعه بشری به حمل‌ونقل؛ دریایی رشد فزاینده‌ای به خود گرفته است و این روند به هزاره جدید کشیده شده از این روی باید پذیرفت که کشتی‌های بیشتری راه خود را در مسیر بازیافت هموار کنند. آمار و ارقام نشان می‌دهد که در سال ۲۰۱۰ میلادی حدود ۴ هزار فروند کشتی در سال با ظرفیت تقریبی ۲۴ میلیون تن برای بازیافت پیش‌بینی شده‌اند.

تاریخچه صنعت بازیافت

تاریخچه صنعت بازیافت کشتی نشان‌دهنده این واقعیت است که این صنعت هیچگاه جایگاه ویژه‌ای به خود اختصاص نداده است. صنعت بازیافت ابتدا از اروپا به خاورمیانه به خصوص تایوان برده شد و از آنجا به کشورهای پیش‌تاز این صنعت یعنی هند، بنگلادش، پاکستان و چین راه خود را باز کرد تا جایی که هم اکنون این چهار کشور ۸۵ درصد اوراق کشتی جهان را به صورت کشتی‌های سبک‌سازی شده به خود اختصاص داده‌اند.

اصول بنیادی گرایش این کشورها به این صنعت برای همگی آنان از عواملی چون زمینه ایجاد اشتغال در سطح گسترده بدون نیاز به سرمایه‌گذاری سنگین بوده است. بازیافت و نورد مجدد فولاد کشتی‌ها راه را برای استفاده مجدد فولاد آنها در ساختمان‌سازی هموار کرده است که این امر در کلیه کشورهای ذکر شده در حال انجام است.

در چین به دلیل نگاه متفاوت به بازیافت کشتی روش بازیافت با اهمیت ویژه‌ای پیگیری می‌شود.

مشکلات فراروی در صنعت بازیافت در کشورهای پیشرفته

این مشکلات بر ۳ محور عمده محیط زیست، سلامت شغلی و ایمنی محیط کار متمرکز است.

اگر چه پارامترهای ذکر شده دلایل بسیار موجهی برای با اهمیت جلوه دادن آنهاست ولی رفع گلوگاه‌های موجود بر گذار از این موانع به سرمایه‌گذاری‌های نسبتاً کوچکی نیازمند است.

با نگاهی گذرا به کشورهای پیشرو این صنعت درمی‌یابیم که صنعت بازیافت در این چند کشور با سطح و وضعیت پیشرفت اقتصادی آنها کاملاً متناسب است. از این رو مسایلی را که صنعت بازیافت با آن دست و پنجه نرم می‌کند با اندکی سرمایه‌گذاری و سازماندهی قابل حل و فصل است.

کنوانسیون یا گواهی‌نامه صنعتی بازیافت کشتی

تغییرات عمده در مقررات و عملیات کشتی‌ها همیشه دنباله‌رو حوادث سنگین و دهشتناک در این صنعت بوده است؛ به این معنا که تا حادثه‌ای در ارتباط با صنعت دریایی چون حمل بار اضافه در کشتی‌ها وجود نداشته هیچ کشوری به وضع کنوانسیون یا مقررات حاصل در ارتباط با پارامترهای ایجادکننده آن حوادث اقدام نکرده است. مواردی چون حمل بار اضافه به کنوانسیون خط بارگیری کشتی ختم شد یا فاجعه کشتی تایتانیک به وضع کنوانسیون ایمنی جان اشخاص در دریا انجامید و یا غرق شدن چندین فروند کشتی حمل مواد سوختی و نفتکش‌های غول‌پیکر به وضع کنوانسیون پیشگیری از آلودگی دریا (مارپل) منجر شد.

بنابراین منطق حکم می‌کند برای آخرین مرحله از عمر کشتی یا همان اوراق‌سازی و بازیافت که به تازگی مسایل قابل توجهی را فراروی پیشروان این صنعت قرار داده است از طریق وضع یک کنوانسیون یا گواهی‌نامه صنعتی معتبر این راه را هموار سازیم؛ حتی شاید بتوان الحاقیه‌ای به یکی از کنوانسیون‌های قبلی مانند مارپل اضافه کرد و به این خواسته جامه عمل پوشاند.

اصول کنوانسیون و یا گواهی‌نامه صنعتی

جایگزینی بیش از ۴ هزار فروند کشتی در سال با ظرفیت ناخالص ۲۴ میلیون تن عملاً اقیانوس‌ها، سواحل، رودخانه‌ها و بنادر را به زباله‌دانی تبدیل خواهد کرد مگر اینکه این کشتی‌ها با شیوه‌های معتبر و مسئولیت‌های مشخص عوامل ذی‌ربط بازیافت شوند.

مالکان کشتی‌ها باید پس از خارج کردن یک کشتی از رده، ملزم به اوراق کردن آن شوند. کشتی را نمی‌توان در تنگه، رودخانه یا ساحل بلااستفاده رها کرد و منتظر شد تا به تدریج از بین برود. این حرکت منجر به نابودی محیط زیست خواهد شد. بنابراین این کنوانسیون، مالکان را به بازیافت ملزم خواهد کرد و باید سیستمی

همه ساله حدود ۴ هزار فروند کشتی که ظرفیتی ناخالص بیش از ۲۴ میلیون تن را در بر می‌گیرد باید به چرخه بازیافت سپرده شوند.



مالکان کشتی‌ها با توجه به خطرات موجود برای محیط زیست، مواد خطرناک، سلامتی، رفاه و ایمنی کارکنان تعریف شود.

بهرتر است دستورالعمل بازیافت کشتی بر اساس گواهی‌نامه‌ای معتبر برای اوراق‌کنندگان کشتی در تمام نقاط دنیا صادر شود در نتیجه صاحبان کشتی‌های از رده خارج شده می‌توانند نسبت به اوراق کشتی‌ها اقدام کنند.

این گواهی‌نامه می‌تواند با کمک سازمان‌هایی چون سازمان بین‌المللی کار و محافظان محیط زیست سازمان ملل صادر شود در نتیجه از آنجایی که عملیات بازیافت هم‌زمان برای برخی مواد موجود روی کشتی مشکل است بنابراین دستورالعمل باید به گونه‌ای باشد که این مواد را بتوان به کشورهای که توانایی بازسازی و مصرف مواد خطرناک را دارند دوباره صادر کرد.

گروه صنعتی بازیافت کشتی تحت پوشش سازمان بین‌المللی کشتیرانی باید پیش‌نویس دستورالعمل عملیاتی بازیافت کشتی‌ها را به منظور نهایی شدن آن آماده کند.

البته این موضوع را نباید از نظر دور داشت که بیشتر موضوعات زیست‌محیطی، بهداشتی و ایمنی میادین بازیافت کشتی با آنچه در محوطه‌های تعمیرات کشتی در دنیا می‌گذرد یکسان است. از طرف دیگر احتمالاً زمانی که میادین بازیافت کشتی تحت مقررات سخت‌تری قرار می‌گیرد کارخانه‌ها و کارگاه‌های تعمیر کشتی از آن تبعیت خواهند کرد.

گواهی‌نامه مواد کشتی

کشتی مجموعه‌ای از سیستم‌ها با ماشین‌آلات و تجهیزات متعدد است. بیش از ۹۹ درصد از کشتی سبک شده را بدون مشکل می‌توان بازیافت کرد. تنها درصد کمی از قطعات اوراق شده می‌تواند به عنوان مواد پرخطر مطرح شود. این مورد به ویژه در مورد کشتی‌هایی که قبل از سال ۱۹۸۰ ساخته شده‌اند، صحت دارد؛ برای مثال استفاده از موادی مانند پنبه‌نسوز تا این تاریخ هنوز ادامه داشت بنابراین برای تأمین ابزارهای هدفمند برای سنجش مواد خطرناک روی یک کشتی برای قانون‌گذار، مالک کشتی و اوراق‌کننده صدور مجوز یا یک گواهی‌نامه برای کشتی‌ها به خصوص کشتی‌های جدید حس می‌شود. گواهی‌نامه مواد کشتی بخشی از

ارائه کرد که کنترل قوی در ارتباط با بسط آن با سایر سیستم‌های موجود ثبت کشتی‌ها در سازمان جهانی دریانوردی داشته است. در این زمینه به مواردی چون ثبت انجام بازیافت کشتی و گواهی‌نامه مواد کشتی می‌توان اشاره کرد.

ثبت انجام بازیافت کشتی

کنوانسیون بازیافت یا گواهی‌نامه صنعتی به سیستم گزارش‌رسانی مناسب از کشور صاحب پرچم و همچنین مؤسسه رده‌بندی کشتی از رده خارج شده نیاز خواهد داشت. بنابراین کشور صاحب پرچم باید مالک کشتی را به وظیفه‌اش در مورد بازیافت کشتی در زمان تعیین شده آگاه سازد و ضمن نظارت بر اجرای دقیق مقررات بازیافت، سازمان جهانی دریانوردی را در ارتباط با بازیافت کشتی در زمان تعیین شده مطلع کند. این یعنی سازمان جهانی دریانوردی مدارک ثبت کشتی‌ها را که باید بازیافت شوند تنظیم می‌کند. این ثبت کشتی می‌تواند در بانک اطلاعاتی قابل دسترسی عموم باشد. خاصیت عمومی بودن ثبت کشتی‌ها امکان دستیابی به اطلاعات را برای دلالتان فراهم می‌سازد و باعث می‌شود تا یک حلقه باز قوی در دنیای دریانوردی و صنعت بازیافت مهیا شود. در حقیقت ثبت کردن کشتی بخش اساسی یک نظام ساماندهی شده جهانی محسوب می‌شود. نیاز به این مهم کاملاً واضح است زیرا تا امروز بین کشتی‌های بازیافت شده و شناورهایی که به طور واقعی کنار گذاشته شده‌اند و ممکن است بدون اطلاع اوراق شده یا در مکانی به حال خود رها شده باشند اختلاف زیادی به چشم می‌خورد البته مورد دوم متوجه کشتی‌های کوچک‌تر است. مدیریت ثبت بازیافت کشتی‌ها می‌تواند به کشور صاحب پرچم یا مؤسسات رده‌بندی نیز محول شود.

از آنجایی که وضعیت توقف عملیات کشتی برای مدتی طولانی باید مد نظر قرار گیرد باید تعریف روشنی برای این مهم ارائه داد. برای مثال کشتی‌هایی که بیشتر از ۲۵ سال عمر داشته و برای مدت یک سال عملیاتی نبوده‌اند و اعتبار مدارک خود را از دست داده‌اند به عنوان کشتی‌های آماده بازیافت مطرح می‌شوند. دستورالعمل بازیافت کشتی به فرایند و تعریف کیفی منطبق بر استانداردهای بین‌المللی برای محوطه‌های بازیافت کشتی و مالکان کشتی‌ها نیازمند است. بنابراین ضروری است حداقل استاندارد مورد نیاز برای میادین بازیافت و

کنوناسیون بازیافت کشتی و اساس دستورالعمل بازیافت کشتی خواهد بود. گواهی نامه مواد دو هدف را دنبال می کند؛ ۱- در دفترچه های راهنما و نقشه ها، مکان و مقدار هر ماده خطرناک، هرگونه تغییر ناشی از نگهداری آنها و همچنین تعمیر و تغییرات آنها در گواهی نامه مذکور باید درج شود.

۲- گواهی نامه مواد یکی از مدارک استاندارد کشتی محسوب شده و از طرف کشتی صاحب پرچم صادر می شود. هنگامی که کشتی از رده خارج شده و باید بازیافت شود کشور صاحب پرچم ثبت گواهی نامه کشتی را برای ارگان دریانوردی کشور بازیافت کننده کشتی می فرستد بنابراین مقامات محلی با استفاده از منابع اطلاعاتی مستقل خواهند توانست داده های میدان بازیافت را بررسی کنند.

تهیه گواهی نامه برای کشتی های جدید به واسطه دسترسی بودن مشخصات کشتی در بانک های اطلاعاتی نسبتاً آسان تر خواهد بود در صورتی که برای کشتی های موجود با توجه به انجام بازرسی و کارشناسی بنیادی هزینه بیشتری می طلبد. بنابراین برای تسریع در کُنوناسیون یا گواهی نامه صنعتی بازیافت کشتی ها پیشنهاد می شود کشتی های قدیمی که باید بازیافت شوند گواهی نامه مواد را تهیه و این موضوع توسط کشور صاحب پرچم ثبت شود.

بازیافت کشتی ها و معاهده باسل

نشست اعضای باسل در جنوا اولین اقدام در قانون مند ساختن اوراق کشتی ها بود که به موجب این معاهده کشتی های فرسوده باید عاری از هرگونه ضایعات و مواد خطرناک برای انتقال به یاردهای کشورهای اوراق کننده باشند. معاهده باسل در برگیرنده انتقال ضایعات بین کشورهاست. سازمان جهانی دریانوردی قوانین صنایع کشتیرانی را تنظیم می کند. این سازمان در سال ۱۹۵۹ با هدف ایمنی بیشتر در دریا و آلودگی کمتر محیط دریاها تأسیس شد. این سازمان امروزه با ۱۳۰ عضو در لندن فعال است.

قانون مند ساختن اوراق کشتی مورد توجه کمیته حفاظت محیط زیست بوده است. از ماه مه ۲۰۰۲ قوانین جهانی اوراق کشتی ها سخت تر شده است. بعد از ممنوعیت استفاده از رنگ های ضدخزه و از رده خارج ساختن نفتکش های تک جداره این سازمان امروزه بررسی معضل اوراق را در اولویت کاری خود قرار داده است.

با در نظر گرفتن مجموع ناوگان تجاری که بیش از ۸۰ هزار فروند را شامل می شود به اهمیت صنعت اوراق کشتی پی می بریم.

۲۵ هزار فروند کشتی در آب های عمیق تردد دارند که با توجه به تغییر مداوم فناوری نیازمند نوسازی هستند و نوسازی این ناوگان عظیم هرگز متوقف نخواهد شد. گستره ناوگان جهانی حمل و نقل دریایی و نقش آن در کاهش قیمت حمل و نقل و رابطه مستقیم آن با صنعت اوراق کشتی امری اجتناب ناپذیر است.

آمار می گوید در سال ۲۰۰۱ تعداد کشتی های

آماده اوراق ۶۰۸ فروند بود و رقم سالانه ۲۵

درصد رشد داشته است، آنچه که مشهود است

اینکه در آینده این رقم رشد بالایی خواهد

داشت که دلایل اصلی آن رشد فزاینده ناوگان

جهانی است که با توجه به آمار؛ (در سال ۱۹۶۰

حدود ۱۵ هزار فروند کشتی و در سال ۲۰۰۰

حدود ۶۲ هزار فروند کشتی) و با توجه به رشد

سالانه پیش بینی شده است تا سال ۲۰۱۰

سالانه ۳۰۰۰ فروند کشتی اوراق شوند.

تجربه اوراق کشتی در کشور به دلایل خاص

خود نتوانسته است از رونق آن چنانی برخوردار

شود. دو شرکت پیشگام در این مهم مجبور به

تعطیلی شدند که عمده پارامترهای این حرکت

مسایل زیست محیطی ناشی از اوراق کشتی بود.

خلیج فارس یکی از آلوده ترین دریاهای جهان

است. دریایی است نیمه بسته با عمق کم

جایگزینی بیش از ۴ هزار فروند کشتی در سال با ظرفیت ناخالص ۲۴ میلیون تن عملاً اقیانوس ها، سواحل، رودخانه ها و بنادر را تبدیل به یک زباله دانی خواهد کرد.

هند، بنگلادش، پاکستان و چین ۸۵ درصد اوراق کشتی جهان را به صورت کشتی های سبک سازی شده به خود اختصاص داده اند.





(میانگین عمق خلیج فارس ۳۰ متر است) و نحوه جریان سطحی که در نهایت به طرف سواحل ایران و تنگه هرمز است یکی از موانع اصلی بر سر راه فرایند اوراق کشتی در این حوزه آبی است، اما سواحل دریای عمان نظر به دسترسی به آب‌های آزاد و همجواری با اقیانوس هند گزینه بهتری است. در دوران جنگ تحمیلی به دلیل غرق شدن تعدادی از کشتی‌های تجاری و نفتکش در منطقه بازار اوراق در این حوزه آبی از رونق بالایی برخوردار بود و محصولات اوراقی به راحتی به فروش می‌رسید.

اوراق کشتی در ایران برای اولین بار در سواحل چابهار آغاز شد. برای شروع این حرکت کشتی ایران پاسدار از کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران خریداری و شرکتی پاکستانی برای همکاری دعوت شد. هنوز چهار ماه از این حرکت نگذشته بود که محیط زیست استان طرح را متوقف و زیان و خسارت سنگینی به شرکت یاد شده تحمیل شد. این شرکت با هدف شراکت به این کار دعوت شد و شرکت یاد شده نیز ضمن اطلاع واثق از سوددهی این حرکت با ما دست همکاری داد ولی به علت ناهماهنگی در ارگان‌های مختلف طرح متوقف و سرمایه‌گذار خارجی از این کار منصرف شد. این صنعت اگر توسعه می‌یافت به نیروی انسانی بسیار زیادی نیاز داشت. پاکستانی‌ها در این راستا در ایالت بلوچستان ۱۱ هزار شغل ایجاد کردند. شواهد و قرائن نشان از این واقعیت دارد که متولیان امر هنوز شناخت دقیقی از دستاوردهای این صنعت در کشور ندارند البته با توجه به گسترش ناوگان‌های تجاری و نفتکش این صنعت رونق روزافزون خود را دنبال می‌کند.

سواحل دریای عمان گزینه‌ای مناسب برای حرکت در این مسیر است چرا که دسترسی آسان به آب‌های آزاد در این منطقه یکی از نکته‌های اساسی و حساس توسعه صنعت اوراق است، از طرفی منطقه بلوچستان به دلیل برخورداری از نیروی کار فراوان می‌تواند در راه اعتلای هزاران شغل جدید در این منطقه پیشگام شود.

نتیجه‌گیری

باز یافت کشتی یا جدا کردن بدنه کشتی‌ها و یا ساختمان آن چه در روی یک نقطه ساحلی، داخل بندر و یا داخل یک حوضچه تعمیراتی در برگرفته فعالیت بسیار وسیع خواهد بود که شامل جداسازی قطعات، دستگاه‌ها و بدنه فولادی آنهاست. جدا ساختن قطعات کشتی کاری است بس پر مشقت که در آن پارامترهایی چون محیط زیست، ایمنی و پارامترهایی که با سلامتی درگیرند تأثیرگذار است. در کشورهای صنعتی قوانین خاص این عملیات اعمال می‌شود اما شکستن و جدا کردن کشتی‌ها در بسیاری از نقاط ساحلی کمتر در معرض بازرسی‌ها و کنترل‌های ضروری این حرکت است.

تکه تکه کردن کشتی‌ها این فرصت را فراهم می‌آورد تا قطعات باز یافتی با قیمتی کمتر از سنگ‌آهن به دست مصرف‌کننده برسد حتی به انرژی کمتری برای رسیدن به این هدف نیاز است. همچنین فرصت خروج آهن‌های تاریخ گذشته کشتی‌های از رده خارج از آب‌های بین‌المللی فراهم می‌شود. صدها کشتی همه ساله فرایند جدا شدن قطعات و بدنه را پشت سر می‌گذارند که این عملیات بیشتر متوجه کشتی‌های تک‌جداره‌ای است که برابر قوانین سازمان بین‌المللی دریانوردی از رده خارج می‌شوند.

با اندیشیدن تمهیدات لازم برای جداسازی این کشتی‌ها می‌توان به اهداف بلند حاصل از این حرکت در داخل دست یافت.

پیشنهاد

کشور بزرگ ما به دلیل برخورداری از دو آبراه عظیم سوق‌الجیشی چه خلیج فارس در منطقه جنوبی کشور و چه گوهر دریای خزر در بخش شمالی موقعیت‌های ویژه‌ای در بخش گرایش به صنایع مختلف دریایی در هر یک از این آبراه‌ها با توجه به وضعیت جغرافیایی خاص سواحل مختلف این دو آبراه دارد، خلیج فارس به دلیل وضعیت خاص فیزیکی دریای بسته‌ای است. وجود منابع غنی انرژی و ورود و خروج نزدیک به ۱۶ هزار فروند کشتی در سال از این منطقه این آبراه عظیم را به یکی از آلوده‌ترین آبراه‌های جهان بدل کرده است. از این روی در بخش میانی خلیج فارس رویکرد به باز یافت کشتی می‌تواند عواقب زیست محیطی ناخواسته‌ای را به منطقه تحمیل کند؛ اما در بخش شمالی دریای عمان و در سواحل استان سیستان و بلوچستان به دلیل دسترسی به آب‌های باز می‌تواند به عنوان قطب اصلی باز یافت کشتی مد نظر قرار گیرد. یکی از نکات اصلی در فرایند باز یافت، بحث زیست محیطی است که این سواحل به دلیل برخورداری از مواهب طبیعی می‌تواند مورد توجه مسئولان امر قرار گیرد. نکته‌های مهم در این انتخاب سواحل طولانی، دسترسی به آب‌های آزاد و برخورداری از نیروی انسانی منطقه است.

بهتر است یک دستورالعمل باز یافت کشتی بر اساس یک گواهی‌نامه معتبر برای اوراق‌کنندگان کشتی در تمام نقاط دنیا صادر شود.





ب- اوراق کشتی نا خواسته راه را برای ورود دلالان به این بازار هموار می کند که انتخاب مدیری کارآمد عامل بازدارنده ای برای وارد شدن افراد ناخواسته به این عرصه است.

پ- مدیر مجموعه باید از فرایند بازیافت و مسایل جانبی آن آگاهی و شناخت لازم داشته باشد تا در بحث محیط زیست که یکی از پارامترهای بازدارنده این فرایند است بتواند توجیهات لازم برای ارایه به مسئولان ذی ربط در مواقع لزوم را داشته باشد.

ج- قابلیت ارایه دلایل مستدل دال بر اقتصادی بودن طرح را داشته باشد. لازم به یادآوری است که سرمایه بکار گرفته شده در فرایند بازیافت نیاز به زمان دارد.

دلایل اقتصادی بودن طرح بازیافت و کار برد اقلام بازیافتی

۱- از اسقاط قسمت مخازن مخصوص سوخت می توان سوخت به جا مانده را برداشت.

۲- پس مانده سوخت مخازن که به جداره ها می چسبد برای استفاده در آسفالت کاربرد دارد.

۳- ورقه های صاف برای پل سازی و بهره گیری در ساختمان سازی به کار می رود. ۴- همچنین آهن آلات و دکوراسیون داخلی کشتی برای امر ساختمان سازی به کار گرفته می شود.

سایر قطعات فلزی برای بازیافت به ذوب آهن عودت داده می شود. از قطعات بریده شده فقط بین ۳۰ تا ۳۵ درصد به ذوب آهن ارسال می شود. اکثر این اقلام کاربرد لازم خود در منطقه را دارد بنابراین دلیل خاصی برای وجود یک کارخانه ذوب آهن در منطقه نیست.

در بحث محیط زیست در باب فرایند بازیافت با توجه به دسترسی منطقه به دریای باز و خارج از تنگه استراتژیک هر مز این منطقه کارآمدی خاصی در زمینه بازیافت دارد.

نتیجه

اجرای کنوانسیون یا گواهی نامه صنعتی بازیافت کشتی به صرف هزینه و سرمایه گذاری نیاز دارد. با توجه به تأمین نشدن سرمایه لازم از سوی سازمان جهانی دریانوردی برای نیل به اهداف بازیافت، ساماندهی سرمایه گذاران در این صنعت امری حیاتی است، بنابراین قبل از ورود به این عرصه سرمایه گذار باید موارد ذیل را مد نظر قرار دهد.

- ۱- تعیین و تنظیم ثبت بازیافت کشتی؛
- ۲- شناسایی فرایند صدور گواهی نامه مواد کشتی برای کشتی های قدیم و جدید؛
- ۳- شناسایی و آماده سازی کشتی ها برای بازیافت توسط مالکان کشتی؛
- ۴- بازرسی و تأیید میدان های بازیافت کشتی برای صدور مجوز در جهت انجام اوراق کشتی از منظر تعیین مسئولیت ها؛
- ۵- نظارت بر تدارک و صادرات مجدد مواد خطر ساز در محل؛
- ۶- ارائه راهکارهای مناسب برای بهبود و پیشرفت کیفی عملیات بازیافت با روش های مختلف.

بنابراین برای ورود در این عرصه باید تمامی نیازهای مالی فرایند بررسی شوند. ارائه یک سیستم بهره گیری مستدل از منابع مالی و بررسی بخش مالیات های متعلقه. پیشنهاد می شود گروهی کارشناس برای بررسی تمامی عوامل ذکر شده و تهیه نظام مند پارامترهای مورد نیاز انتخاب شوند.

برای نیل آسان تر به این هدف موارد مشابه مانند صنایع اتومبیل را برای دسترسی آسان تر به راهکارها مورد بررسی و کند و کاو قرار دهیم.

کلام پایانی

دریایا نمونه ای از الطاف الهی برای نوع بشرند بنابراین بهره گیری بجا از این طلیعه های خدادادی امری واجب برای ارتزاق سالم از این سفره گسترده. با توجه به دسترسی به دو آبراه عظیم و سوق الجیشی برای ما بهره گیری از این هدیه های الهی امری واجب و کفایی و فرایند بازیافت به عنوان یکی از راه های بهره گیری از این نعمت الهی فراروی ما ایرانیان قرار گرفته است تا مسئولان امر با ارائه راهکارهای لازم رسیدن به اهداف بلند این فرایند را هموار کنند تا بتوانیم بازار این فرایند را در کشور و در منطقه برای خود شکوفا سازیم.

صنعت بازیافت می تواند در منطقه ساحلی این استان به عنوان یک قطب جانبی از صنایع دریایی نقش آفرین باشد.

همان گونه که گفته شد تردد سنگین ناوگان تجاری و نفتکش در منطقه و افزایش رشد نسبی ناوگان های یادشده در منطقه می تواند نویددهنده بازاری گرم در رسیدن به اهداف بازیافت در منطقه باشد.

مزایا

- ۱- شیب مناسب ساحلی: به دلیل شیب مناسب برای به گل نشاندن کشتی این منطقه مزیت بسیار قابل توجهی دارد.
- ۲- ساحل ماسه ای شنی: به دلیل نبود سنگ یا صخره های سنگی در این منطقه به گل زدن کشتی با سهولت بیشتری شکل می گیرد.
- ۳- پدیده جزر و مد: برای به گل نشاندن کشتی در زمان جزر این منطقه، مکانی مناسب برای این هدف از عملیات است.
- ۴- ارزانی عملیات: به دلیل بی نیازی به یاردهای کشتی برای این عملیات.
- ۵- نیروی کار بومی: نیروی بومی کار که به وفور در این منطقه موجود است. استفاده از پرسنل غیربومی به دلیل تحمیل مشکلات مالی و... مقرون به صرفه نیست.
- ۶- وجود بازار مناسب در منطقه برای فروش آهن آلات و... حاصل از اوراق کشتی ها.
- ۷- بی نیازی به امکانات فوق العاده: امکانات محدود برش و... کارگاه های بسیار معمولی در این منطقه برای مبادرت به اوراق کشتی محرکه خوبی است.

۸- نیاز به یک مدیریت جامع: اهم درک این نیاز عبارتند از:

الف- برای پوشش دادن این عملیات و رسیدن به اهداف آن به مدیریتی ورزیده و کارآمد نیاز است. ترجیحاً مدیری باید در این عرصه فعال شود که با شناخت کامل از پرسنل و بیمه آنها و مکان یابی مناسب برای بهره گیری از این نیرو کارآمدی و شایستگی خود را نمایان سازد. از این رو پیشنهاد می شود مدیری بومی برای رسیدن به اهداف خود در منطقه برگزینیم.

گزارش کارشناسی حمل و نقل به کشور عراق

راه مروارید از بندر مروارید

تهیه و تنظیم: محمد عیقرلو

مشاور هیئت مدیره انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته

حمل و نقل فعالیتی اقتصادی است. در علم اقتصاد مجموعه خدماتی که در انتقال و جابه جایی کالا از یک نقطه به نقطه دیگر انجام می گیرد. در علم بازاریابی حمل و نقل شامل کلیه فعالیت هایی است که با تغییر دادن مکان سبب پدید آمدن سود می شود. چنانچه بندر امام خمینی به عنوان پایگاه اصلی حمل و نقل بین المللی دریایی، جادهای، ریلی و ترانزیت به کشور عراق تبدیل شود منطقه جنوب غرب متحول می شود.

- ✓ اعطاء تخفیف ۳۰ درصد از حقوق و عوارض کالاهای وارده به بندر امام خمینی؛
- ✓ تسهیلات صادرات از بندر امام خمینی؛
- ✓ اجازه ورود ۵۰۰ دستگاه تریلی (چادری-کفی) با پلاک کشور عراق جهت راه اندازی محور؛
- ✓ استقرار خطوط شرکت های کانتینری در بندر امام خمینی و صدور اسناد در بندر؛
- ✓ کاهش هزینه های بیمه، بازرسی و
- ✓ تشویق شرکت های حمل و نقل بین المللی فعال در منطقه به کشور عراق؛
- ✓ ابلاغ ردیف مرزی ترانزیتی به گمرک شلمچه توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران؛
- ✓ ابلاغ ردیف مرزی ترانزیتی به گمرک پرویزخان برای اقلیم کردستان توسط گمرک جمهوری اسلامی ایران؛
- ✓ افزایش حداقل پنج تن به ظرفیت مجاز حمل بار برای تریلی های حامل کالا به عراق، به ویژه برای کامیون های نو که در سال های اخیر توسط سازمان راهداری و حمل و نقل کشور در راستای نوسازی تأمین می شود.
- ✓ ایجاد محل مناسب با همکاری بخش خصوصی جهت استقرار کامیون های ترانزیتی ایرانی و عراقی و ارائه خدمات مناسب برای جذب و حفظ آن.

با نگاهی ساده به جدول شماره (۱) متوجه خواهیم شد چه موقعیت ممتاز و خدادادی در بندر امام خمینی برای جذب کلیه محمولات ترانزیتی به کشور عراق نهفته است.

با شناختی که از مسئولان سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان حمل و نقل راهداری و پایانه ها و کلیه مسئولان کشور داریم امیدواریم که این تحول محقق شود.

میانگین اختلاف مسیر ترانزیتی حدود ۹۰۰ کیلومتر و کاهش زمان حداقل دو شبانه روز در تایم ترانزیت بین بندر امام خمینی با بندر شهیدرجایی به مقاصد مختلف کشور عراق باعث افزایش سهم ایران، استفاده بهینه از ظرفیت مناسب بندر امام خمینی به جای بندر شهیدرجایی می شود.

مزایای طرح پیشنهادی

- ✓ کاهش ترافیک از محور بندرعباس؛
- ✓ کاهش ترافیک سنگین ترمینال کانتینری شهیدرجایی بر اساس آمار و گزارش و مشکلات مطرح شده؛
- ✓ کاهش جدی میزان مصرف نفت گاز (گازوئیل)، روغن و سایر مواد مصرفی و آلاینده زیست محیطی با توجه به سال الگوی مصرف؛
- ✓ کاهش میزان تصادفات جادهای در مسیر بندرعباس؛
- ✓ کاهش مدت زمان مسیر محمولات از مبدأ به مقصد نهایی با توجه به اختلاف ۹۰۰ کیلومتری؛
- ✓ جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی در بندر امام خمینی؛
- ✓ ایجاد اشتغال و محرومیت زدایی در مسیر بندر امام خمینی به مقاصد در طول مسیر؛
- ✓ سایر مزایای مثبت غیرمحسوس.

پیشنهادهای اجرای طرح

- ✓ کاهش هزینه های THC در بندر امام خمینی؛
- ✓ کاهش تن کیلومتر به مدت چند سال و تأمین آن از محل صرفه جویی ستاد مدیریت سوخت؛
- ✓ تشویق و ترغیب جهت اعزام کشتی های منظم از چین به بندر امام خمینی؛
- ✓ برقراری خط منظم ترانشیپی از بندرعباس به بندر امام خمینی و از امارات به بندر امام خمینی؛

جدول شماره ۱
مقایسه فواصل بین بندر شهید رجایی با بندر امام خمینی به مقاصد کشور عراق از مرزهای پنج‌گانه کشور

مقصد	مبدأ	الف) فواصل به کیلومتر از بندر عباس	ب) فواصل به کیلومتر از بندر امام خمینی	اختلاف (کیلومتر)
شلمچه در استان خوزستان		۱۲۰۷	۱۳۳	۱۰۷۴
مهران در استان ایلام		۱۶۱۶	۵۷۱	۱۰۴۵
خسروی در استان کرمانشاه		۱۸۵۵	۷۲۵	۱۱۳۰
مرز باشماتی در استان کردستان		۱۷۲۴	۸۷۰	۸۵۴
مرز ترمچین در استان آذربایجان غربی		۲۰۱۱	۱۴۰۱	۶۱۰
جمع اختلاف				۴۷۱۲
متوسط اختلاف فاصله بین دو مبدأ با مقاصد				۹۴۲.۴

جدول شماره ۲
فواصل جاده‌ای از مرزهای پنج‌گانه مشترک ایران و عراق به مقاصد اصلی

ردیف	مبادی	مقاصد	فاصله به کیلومتر
۱	شلمچه	بصره	حدود ۳۰ کیلومتر
۲	مهران	کوت	حدود ۱۲۰ کیلومتر
۳	خسروی	بعقوبه	حدود ۱۲۰ کیلومتر
۴	باشماقی	سلیمانیه	حدود ۱۰۵ کیلومتر
۵	ترمچین	اربیل	حدود ۱۲۰ کیلومتر



۷۰ درصد تولید ناخالص داخلی هزینه اقتصادی تصادفات جاده‌ای در ایران

فاجعه

ملی

بهزاد غروی

پیشکشوت و صاحب‌نظر صنعت حمل‌ونقل



را از دست می‌دهند یا هزینه‌های نگهداری از معلولین یا مجروحین تصادفات به آنها تحمیل می‌شود. فقط در طول ۱۰ سال گذشته بیش از ۲۳۰ هزار نفر کشته و ۳/۶ میلیون نفر مجروح شده‌اند (که در میان آنان بیش از دو میلیون نفر معلول دائمی وجود دارد). این بدان معناست که در طول این دوره ۶ درصد جمعیت کشور در اثر تصادفات جاده‌ای یا مجروح شده و بیش از ۲/۵ میلیون خانواده در سوگ از دست دادن عزیزان خود یا مواجه با مخارج گزاف نگهداری از مجروحین یا معلولین تصادفات جاده‌ای شده‌اند. اگر ابعاد خانواده را به طور

ابعاد بحران ایمنی جاده‌ای

با ۶ برابر شدن وسائل نقلیه در دو دهه گذشته و ۱۴ برابر شدن موتورسیکلت‌ها در ۱۰ سال اخیر، مشکل ایمنی جاده‌ای در دهه‌های اخیر به شدت رو به وخامت گذاشته و در شرف تبدیل به فاجعه ملی است. بیش از ۲۳ هزار کشته و حدود ۷۳۰ هزار مجروح گزارش شده سالانه به این معناست که هر ساله بیش از یک درصد جمعیت کشور در جاده‌ها کشته یا مجروح می‌شوند و بیش از ۲۵۰ هزار خانوار به سمت فقر می‌روند زیرا یا نان‌آور اصلی خانواده



متوسط دو بزرگسال، دو فرزند و دو نفر والدین سالخورده در نظر بگیریم با رقم حیرت‌انگیز بیش از ۲۰ درصد جمعیت کشور مواجه می‌شویم که در طول دهه گذشته مستقیماً در رنج مادی یا معنوی ناشی از تصادفات جاده‌ای بوده‌اند.

در کنار اثرات اجتماعی تصادفات جاده‌ای، مطالعات انجام شده در پژوهشکده حمل‌ونقل وزارت راه و ترابری که به تصویب کمیسیون ملی ایمنی نیز رسیده است نشان می‌دهد که مجموعه خسارات و یا هزینه اقتصادی تصادفات جاده‌ای سالیانه معادل ۷ درصد تولید ناخالص داخلی است.^۱ لذا ملاحظه می‌شود در سال‌های اخیر هزینه تصادفات جاده‌ای بالاتر از متوسط رشد اقتصادی کشور بوده و تصادفات جاده‌ای عملاً به مثابه دشمنی خاموش حاصل رشد اقتصادی کشور را بلعیده و عملاً به صورت مانع مهمی در بهره‌وری از توسعه اقتصادی کشور عمل کرده است. لذا باید به سرعت با تجهیز امکانات و تخصیص منابع لازم در صدد رفع این مانع جدی و دشمن ناپیدای توسعه اقتصادی کشور برآمده و از هدر رفتن زحمات و منابع تخصیصی جهت رشد اقتصادی کشور جلوگیری کرد.

از سوی دیگر در حال حاضر بیمارستان‌ها بیش از یک سوم تخت‌های خود را به قربانیان حوادث رانندگی اختصاص می‌دهند ضمن آنکه برآوردهای سازمان بهداشت جهانی نشان می‌دهد که تا سال ۱۳۹۹، به طور متوسط حدود ۲۵ درصد از بودجه بهداشت و سلامت کشورها صرف قربانیان حوادث رانندگی خواهد شد که کشور ما هم اکنون از این سطح عبور کرده است. در حال حاضر حوادث رانندگی دومین عامل فوت در کشور است. در حالی که در آمار جهانی رده نهم به این عامل تعلق دارد. در ایران حدود ۶۰ درصد از موارد جرحی منجر به فوت متعلق به حوادث رانندگی هستند در حالی که در آمار جهانی این رقم ۲۵ درصد می‌باشد، لذا تعجب‌آور نیست اگر در رتبه‌بندی ایمنی جاده‌ای جهانی در سال ۲۰۰۸ ایران رتبه ۱۶۸ را در میان ۱۷۸ کشور جهان بدست آورده است.^۲ لذا چگونه است که کشوری مانند ایران با ثروت و درآمد ملی متوسط جهانی و دارای منابع انسانی و معنوی با رتبه بالای جهانی، در زمینه ایمنی جاده‌ای در کنار فقیرترین و عقب‌افتاده‌ترین کشورها قرار می‌گیرد؟

بنابراین در جمع‌بندی مطالب فوق و در تبیین مشکل واقعی ایمنی جاده‌ای و راه حل بنیادی آن باید اذعان کرد که ایمنی جاده‌ای فقط یک مسئله حمل‌ونقلی نیست بلکه بحرانی ملی و فراگیر در حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی و بهداشت و درمان کشور است و باید با فوریت و اولویت ملی به آن پرداخت و هر یک روزی که در ایجاد مدیریت مؤثر ایمنی جاده‌ای تأخیر شود دچار عواقب زیر خواهیم شد: حدود ۶۴ نفر کشته، حدود ۲۰۰۰ نفر مجروح (که از این تعداد بیش از ۶۰۰ نفر دچار معلولیت دائمی می‌شوند)، بیش از ۷۰۰ خانوار دچار کاهش شدید درآمد شده و به فقرای جامعه اضافه می‌شوند و با فرض حداقلی چهار نفر در هر خانواده، روزانه حدود ۲۸۰۰ نفر به خاطر مرگ ناآورد خانوار یا تأمین هزینه‌های جراحی یا معلولیت در خانواده تحت فشار مالی قرار می‌گیرند و با حدود ۱۱ میلیارد تومان ضرر اقتصادی مواجه می‌باشیم.

تجربه جهانی و راه‌حل‌ها

آموزه‌های متعددی از کشورهای پیش‌تاز در ایمنی حمل‌ونقل، قابل بهره‌برداری است که ذیلاً به مهم‌ترین آنها اشاره می‌شود.

- تصادفات جاده‌ای مشکلی فرابخشی و فراسازمانی محسوب شده که حل آن نیاز به تشکیل فرهنگ ایمنی، همکاری جمیع دستگاه‌های دولتی، بخش خصوصی و گروه‌های غیردولتی دست‌اندرکار را، طلب می‌کند.
- یک سیستم اطلاعات تصادفات جامع، دربرگیرنده اطلاعات دریافتی از پلیس در تجميع یا داده‌های سایر سازمان‌ها از جمله بخش بهداشت و درمان کشور می‌باشد تا قابلیت دریافتی شفاف از ماهیت مشکلات موجود، ابعاد مسائل فراروی و نیز مشخصه‌های شرایط پیش روی را برای کلیه کاربران، فراهم کند.
- ضروری است تا اطلاعات تصادفات در اختیار سایر دستگاه‌های راهبر و نیز کلیه محققان قرار گرفته تا هر شخص یا سازمانی بتواند با اتخاذ رویکردی علمی و نظام‌مند، نتایج برگرفته را در اختیار تمامی شخصیت‌های حقیقی و حقوقی ذی‌مدخل قرار داده تا آنها بتوانند در خصوص حوزه کاری خود در بخش ایمنی

با ۶ برابر شدن وسائل نقلیه در دو دهه گذشته و ۱۴ برابر شدن موتورسیکلت‌ها در ۱۰ سال اخیر، مشکل ایمنی جاده‌ای در دهه‌های اخیر به شدت رو به وخامت گذاشته و در شرف تبدیل به فاجعه ملی است.

حمل‌ونقل، بهبودهای لازم را انجام داده و نیز اثربخشی هزینه‌های دستگاه متبوع در این خصوص را مورد نظارت مستمر (پایش و ارزیابی) قرار دهند.

- تجارب موجود نشان می‌دهد که عموماً در مراحل اولیه توسعه ایمنی جاده‌ای، هماهنگی بین‌سازمانی با مشکل مواجه بوده و از این رو دیگر کشورها در مراحل اولیه توسعه ایمنی از مداخله مسئولان رده بالا برای اطمینان یافتن از همکاری مؤثر تمام نهادهای کلیدی و اثرگذار در ایمنی بهره برده‌اند. (ارتقاء سطح کمیسیون ایمنی از یک وزارتخانه به یک سطح بالاتر مانند نخست وزیر یا معاون رئیس‌جمهور)

- برای پایه‌ریزی، مدیریت، هماهنگ‌سازی و پیگیری نظارت بر حسن اجرای برنامه راهبردی اجرایی بهبود ایمنی حمل‌ونقل، لازم است تا یک کمیسیون / شورای ملی ایمنی حمل‌ونقل با اختیارات حکومتی کافی و پشتوانه ملی مناسب، تأسیس شود. ضرورت دارد تا چنین کمیسיוنی توسط دبیرخانه‌ای با پشتوانه بودجه‌ای و توانمندی فنی لازم، مورد حمایت قرار گیرد.
- (برای پیشبرد ایمنی حمل‌ونقل) اساساً دو نوع مختلف بودجه، مورد نیاز می‌باشد. نخست منابع مالی که لازم است به دبیرخانه کمیسیون و سایر بخش‌های در تعامل با آن جهت برگزاری کارگاه‌های آموزشی، امور مربوط به هماهنگ‌سازی فعالیت‌های ایمنی در بخش حمل‌ونقل، پروژه‌های منتخب و در نهایت اقدامات مربوط به برنامه اجرایی ایمنی حمل‌ونقل، اختصاص یابد. جدای از موارد قبلی، ضرورت دارد تا سهمی از بودجه سالانه کل کشور به وزارتخانه‌هایی که لازم است تا اقداماتی را در حوزه ایمنی انجام دهند، پرداخت شود. مثلاً در ژاپن سیاست‌گذاری دولت به این صورت است که در هر سال



در حال حاضر بیمارستان‌ها بیش از یک سوم تخت‌های خود را به قربانیان حوادث رانندگی اختصاص می‌دهند.

(با شرکت نمایندگانی از ایران) حضور به هم رساندند. سخنرانی‌ها و مذاکرات صورت پذیرفته حول نگرش به مقوله ایمنی حمل‌ونقل به عنوان یک معضل جهانی که تمامی اعضای سازمان ملل را به نحوی درگیر کرده است، در بیانیه مسکو منعکس شد که طی آن اعضاء از دبیر کل سازمان ملل تقاضا کردند تا دهه میلادی پیش‌رو را به عنوان دهه ایمنی حمل‌ونقل در نظر گیرد.

مجمع عمومی سازمان ملل در روز دوم مارس ۲۰۱۰ میلادی تشکیل جلسه داد و پس از بحث و بررسی پیرامون اهمیت فزاینده معضل ایمنی حمل‌ونقل و ضمن حمایت از پیشنهاد‌های ارائه شده در همایش مسکو، دهه آتی میلادی (از سال ۲۰۱۱ تا ۲۰۲۰) را به نام دهه اقدامات در خصوص ایمنی حمل‌ونقل نام‌گذاری کرد. شاخص‌های کاهش شمار تصادفات، تلفات و جراحات در سطوح ملی، منطقه‌ای و جهانی تبیین شد. همچنین از سازمان بهداشت جهانی، بانک جهانی و سایر بانک‌هایی که رویکردی توسعه‌محور دارند درخواست شد تا بر اقدامات خود در راستای بهبود ایمنی حمل‌ونقل به طور جدی بیفزایند. تمامی کشورهای عضو سازمان ملل، متعهد شدند تا میزان تلفات خود را طی این ۱۰ سال به اندازه ۵۰ درصد کاهش دهند. این تصمیم بدان معنی است که تمامی ۲۰۰ کشور عضو در رقابتی تنگاتنگ قرار گرفته‌اند تا هدف‌گذاری انجام گرفته را هر چه سریع‌تر جامه عمل بپوشانند. طبعاً کشورهایی که زودتر موفق به دستیابی به این هدف شوند برای میهن خود افتخاری بین‌المللی کسب کرده مورد ستایش، تشویق و احترام تمامی مجامع بین‌المللی قرار خواهند گرفت، ضمن آنکه کاری ماندگار و در خدمت مردم در کشور خود انجام داده و جان هزاران شهروند خود را نجات داده‌اند.

در حال حاضر کشور ایران در موقعیتی بی‌نظیر قرار دارد تا در کوتاه‌ترین بازه زمانی ممکن، بهبودی چشمگیر در حوزه ایمنی حمل‌ونقل خود به نمایش بگذارد مشروط بر آنکه برای جای‌گیری در این روند مورد انتخاب قرار گیرد.

مالی، بودجه‌ای معادل با نیمی از ارزش اقتصادی از دست رفته بر اثر تصادفات در سال قبل، به حوزه ایمنی حمل‌ونقل اختصاص یابد. با مدیریت صحیح این روند ژاپنی‌ها موفق شدند شمار تلفات و جراحات ناشی از تصادفات را طی ۱۰ سال به میزان ۵۰ درصد کاهش دهند.

- مهم‌ترین زمینه برای در نظر گرفتن اقدامات بالقوه، حوزه پنج عامل رفتارهای پرخطر را در برمی‌گیرد که عبارتند از: عدم استفاده از کلاه ایمنی، عدم استفاده از کمربند ایمنی و گهواره بچه، رانندگی در اثر استعمال انواع مواد توهم‌زا، سرعت بیش از حد مجاز و نیز عدم طراحی مناسب جاده‌ها و خیابان‌ها بر مبنای اصول ایمنی ضروری است تا حداکثر تمرکز بر کاربران آسیب‌پذیر از راه، از قبیل عابرین پیاده، دوچرخه‌سواران و نیز موتورسواران صورت پذیرد. به‌رغم وضعیت وخیم کنونی در حوزه ایمنی حمل‌ونقل در ایران، این کشور فضای کاری بسیاری برای بهبود ایمنی در پیش رو دارد چرا که کارشناسان زبده و منابع کافی برای حرکت در مسیر بهبود، فراهم هستند. به هر روی قبل از هر اقدامی ضروری است تا جایگاه کمیسیون ملی ایمنی جاده‌ای به یک سطح عالی‌تری ارتقاء یافته و یک مدیر ارشد با اختیارات کافی جهت اعمال مدیریت مناسب، هماهنگ‌سازی دستگاه‌های ذی‌مدخل و نیز بنیان‌گذاری یک سازوکار تأمین اعتبار مناسب جهت فعالیت‌های کمیسیون ایمنی راه‌ها و نیز برنامه ملی ایمنی حمل‌ونقل به ریاست آن منصوب شود.

شماری از اقدامات صورت گرفته در سال‌های اخیر به روشنی از دغدغه روزافزون بین‌المللی نسبت به مقابله ایمنی حمل‌ونقل حکایت دارد که بی‌شک تأثیری عمیق بر اولویت‌بندی نگرش حاکمان به این موضوع چه در ایران و چه در سایر کشورها در دهه آتی خواهد داشت. نخستین گردهمایی بین‌المللی در سطح وزیران با موضوع ایمنی حمل‌ونقل در ماه نوامبر سال گذشته میلادی (آبان ماه ۱۳۸۸) در شهر مسکو به ریاست افتخاری رئیس‌جمهور روسیه برگزار شد. در این همایش بیش از ۲۰۰۰ وزیر در امور حمل‌ونقل، بهداشت و درمان و امور داخلی (وزارت کشور، مدیریت قوای انتظامی) از بیش از ۱۵۰ کشور جهان



این کشور دارای کارشناسان توانمند متعددی در موضوعات مختلف اثرگذار بر ایمنی حمل و نقل می باشد و چنانچه آموزش های تکمیلی و شیوه های نوین بر مبنای بهترین تجربیات بین المللی در اختیار متخصصان و دست اندرکاران مربوطه قرار داده شود می تواند یک کار بزرگ و ثمربخش را به نتیجه برسانند. منابع مالی کافی نیز برای اجرای برنامه اجرایی ایمنی حمل و نقل مهیا می باشد. واقعیتی که همواره باید نصب العین قرار گیرد این است که وضعیت وخیم فعلی تلفات حمل و نقل در کشور، کاملاً شبیه یک جنگ تمام عیار بوده و حتی شمار سالانه مجروحان و تلفات آن، از جنگ تحمیلی هشت ساله با عراق نیز بیشتر می باشد. چنانچه ایران مساعی خود را برای دستیابی به اهداف در نظر گرفته شده از سوی سازمان ملل در دهه نام گذاری شده به عنوان ایمنی حمل و نقل به کار بندد، آنگاه قادر خواهد بود تا تعهد عمیق و موفقیت ریشه ای خود را برای پاسداشت از مبانی حقوق بشر به رخ جهان بکشد. ضمن آنکه این توفیق به استقرار و تحکیم جایگاه راهبری ایران در میان ملل جهان و نیز ایجاد بستری مناسب برای صدور خدمات فنی و مشاوره ای و انتقال تجربیات کارشناسان و متخصصان ایرانی کمک می کند.

اقدامات فوری مورد نیاز

۱- ضروری است تا جایگاه کمیسیون ایمنی حمل و نقل به سطح معاون رئیس جمهور ارتقاء یافته و به ریاست آن، اختیار تام برای هماهنگ سازی و مدیریت سازمان های ذی مدخل و فرایند اختصاص بودجه برای فعالیت های جاری و نیز پشتیبانی از برنامه ملی ایمنی حمل و نقل اعطا شود.

۲- تأسیس یک صندوق ایمنی حمل و نقل که منابع آن از طریق بیمه مرکزی، دولت و سایر ردیف های اعتباری قابل تأمین باشد کاملاً لازم به نظر می رسد. در واقع این صندوق بودجه ای پایدار و قابل اتکا را برای فعالیت های بین بخشی کمیسیون مربوطه، برگزاری کارگاه های آموزشی و نیز هماهنگ سازی فعالیت های

در حال حاضر کشور ایران در موقعیتی بی نظیر قرار دارد تا در کوتاه ترین بازه زمانی ممکن، بهبودی چشمگیر در حوزه ایمنی حمل و نقل خود به نمایش بگذارد.

ایمنی حمل و نقل جهت هم راستا کردن کلیه فعالیت های مربوطه فراهم می کند.

۳- با الگوبرداری از کشور ژاپن (که با یک نظام بودجه بندی هدفمند توانست ظرف ۱۰ سال تلفات تصادفات را به میزان ۵۰ درصد کاهش دهد)، سازوکاری برای اختصاص ردیفی دائمی از بودجه سالانه معادل با نیمی از مزایای اقتصادی از دست رفته در سال ماقبل، در نظر گرفته شود. (خاطر نشان می شود که این رهیافت باعث توجه تمامی افراد جامعه به موضوع ضرورت کاهش تصادفات به دید یک رویکرد اقتصادی منتهی خواهد شد. این شیوه در واقع یک برنامه کاملاً ساده و در عین حال اجرایی بوده و با مدیریت صحیح این فرایند به طور خودکار بودجه اختصاص یافته سالانه کاهش خواهد یافت چرا که تصادفات با کاهش مواجه شده اند.)

۴- به حرکت درآوردن مجموعه عوامل و فعالان علاقمند به مشارکت در کاهش "ناامنی حمل و نقل" و افزایش آگاهی جامعه و آموزش که در مجموع باعث ترغیب هر شخص در جامعه برای به عهده گرفتن مسئولیت خود برای محافظت از خود و خانواده اش در مقابل خطرات روزافزون ایمنی حمل و نقل خواهد شد نظیر مواردی همچون ضرورت بستن کمربند ایمنی برای سرنشینان اتومبیل و استفاده از کلاه ایمنی برای موتورسواران.

پی نوشت:

۱- محاسبات دکتر اسماعیل آیتی (در کتاب هزینه تصادفات (تئوری و کاربرد) چاپ پژوهشکده حمل و نقل بهار ۱۳۸۸) نشان می دهد هزینه تصادفات برون شهری ۵۷۲۵ میلیارد تومان و هزینه تصادفات درون شهری ۲۸۶۲ میلیارد تومان و هزینه کل تصادفات در سال ۱۳۸۳ معادل ۸۵۸۸ میلیارد تومان است که معادل ۷/۸۶ درصد تولید ناخالص داخلی کشور است.

2 - WHO, 2008, Global status of world safety , time for action





آیین‌نامه شورای راهبردی حمل‌ونقل دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام

فرصت بهره‌مندی از منابع

تدوین مستندات و ارائه نظرات مشورتی اثربخش در سطوح عالی نظام، با هدف ریشه‌یابی و حل معضلات و مشکلات راهبردی و تشخیص مصالح کشور بیش از هر چیز مستلزم مدیریت دانش راهبردی و به عبارت دیگر، بهره‌گیری حداکثر و مناسب از دانش، تجارب، بینش، نگرش و اندیشه‌های ارزشمند و منحصر به فرد خبرگان و نخبگان علمی و اجرایی در هدایت بخش‌های مختلف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور اعم از اجرایی و غیراجرایی می‌باشد. از این رو دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام به منظور همراهی با دولت و مجلس شورای اسلامی و در راستای تدوین احکام اجرایی بخش حمل‌ونقل در برنامه پنجم توسعه، شورای تحت عنوان شورای صاحب نظران و خبرگان حمل‌ونقل کشور را در ساختار خود ایجاد کرده تا در قالب آن، فرصت بهره‌مندی بیشتر نظام از منابع ارزشمند خود در حوزه حمل‌ونقل کشور را فراهم کند.

ماده ۱- اهداف

هدف از تشکیل شورای عالی راهبردی حمل و نقل دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام که در این آیین نامه به اختصار شورا نامیده می شود، استفاده حداکثر از دانش، تجارب و ظرفیت های علمی و اجرایی کشور در تصمیم سازی و مشورت در قالب یک ساختار مجازی در کمیسیون امور زیربنایی و تولیدی زیر نظر دبیر مجمع به منظور پیشبرد اهداف راهبردی از جمله سند چشم انداز، سیاست های کلی نظام در حوزه حمل و نقل و دیگر سیاست های ناظر و مرتبط با حوزه حمل و نقل و همچنین کمک به تشخیص مصالح کشور در این حوزه است.

ماده ۲- وظایف شورا

شورا در چارچوب وظایف قانونی و تفویضی مجمع تشخیص مصلحت نظام، دبیرخانه و مأموریت های محوله به کمیسیون امور زیربنایی و تولیدی و کمیته حمل و نقل وظایف زیر را برعهده دارد:

۱-۲ بررسی و اعلام نظر در خصوص چالش های بخش و ارائه راهکارها و نظرات مشورتی اثربخش در سطوح راهبردی؛

۲-۲ بررسی و اعلام نظر در خصوص شاخص های پیشنهادی جهت ارزیابی و نظارت بر عملکرد دولت و دیگر دستگاه های اجرایی در حوزه حمل و نقل؛

۳-۲ بررسی و اعلام نظر در خصوص گزارشات مربوط به تحلیل کلان بخش حمل و نقل و مقایسه آن با انتظارات و شاخص های موردنظر در سند چشم انداز، سیاست های کلی و حمل و نقل و سیاست های ناظر بر برنامه های سنواتی و بلندمدت؛

۴-۲ بررسی و اعلام نظر در خصوص گزارشات مربوط به انطباق قوانین و مقررات و مصوبات کشور با سیاست های کلی و نحوه اجراء و تحقق سیاست ها در بخش حمل و نقل و دیگر دستگاه های اجرایی و فعال در حوزه حمل و نقل؛

۵-۲ بررسی و اعلام نظر در خصوص گزارشات مربوط به ارزیابی و تحلیل تطبیقی لوایح بودجه سالیانه و برنامه های توسعه با اسناد بالادستی مربوط؛

۶-۲ بررسی و اعلام نظر در خصوص گزارشات تطبیقی عملکرد دولت در برنامه های سنواتی و توسعه با اسناد بالادستی مربوط؛

۷-۲ بررسی و اعلام نظر در خصوص بازنگری و اصلاح سیاست های کلی بخش حمل و نقل و دیگر سیاست های مرتبط با امور حمل و نقل؛

۸-۲ بررسی و تصویب لوایح پیشنهادی کمیته حمل و نقل در خصوص موارد اختلافی مجلس و شورای نگهبان؛

۹-۲ بررسی و اعلام نظر در خصوص برنامه های سنواتی و بلندمدت کمیته حمل و نقل؛

۱۰-۲ بررسی و اعلام نظر در خصوص عناوین طرح های پژوهشی پیشنهادی کمیته حمل و نقل؛

۱۱-۲ بررسی و اعلام نظر در خصوص گزارشات و نتایج طرح های پژوهشی.

ماده ۳- اعضای شورا

اعضای شورا براساس پیشنهاد کمیته حمل و نقل، تأیید رئیس کمیسیون امور زیربنایی و تولیدی و تصویب و ابلاغ دبیر مجمع تشخیص مصلحت نظام و از میان ترکیب پیشنهادی زیر تعیین می گردند:

الف- رئیس یا نماینده کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی؛

ب- وزراء و سرپرستان سابق وزارت راه و ترابری؛

ج- نماینده تام الاختیار وزیر راه و ترابری؛

د- معاونین سابق وزرای راه و ترابری؛

ه- رؤسای سازمان ها و مدیران عالی فعلی یا سابق مؤسسات و شرکت های مهم حمل و نقل؛

و- دو تن از صاحب نظران در حوزه های علمی (اساتید شاخص دانشگاه) و اجرایی حمل و نقل؛

ز- پنج نفر نماینده از تشکلهای مهم و مؤثر علمی و صنفی مردم نهاد و بخش خصوصی فعال در حوزه حمل و نقل؛

ح- رئیس کمیته حمل و نقل کمیسیون امور زیربنایی و تولیدی؛

ماده ۴- رئیس شورا

رئیس شورا به پیشنهاد رئیس کمیسیون امور زیربنایی و تولیدی و با تصویب و ابلاغ دبیر مجمع تعیین می شود.

ماده ۵- دبیر و دبیرخانه شورا

دبیرخانه شورا به صورت دائمی در کمیته حمل و نقل تشکیل می شود و رئیس کمیته حمل و نقل دبیر آن خواهد بود.

ماده ۶- زمان و محل تشکیل شورا

جلسات شورا به صورت فصلی (هر سه ماه یکبار) در محل کمیسیون امور زیربنایی و تولیدی دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام تشکیل می شود. تبصره: جلسات فوق العاده شورا بنا بر ضرورت به تشخیص رئیس شورا تشکیل خواهد شد.

ماده ۷- رسمیت و مصوبات جلسات شورا

جلسات شورا با حضور دو سوم از اعضاء و همچنین حضور رئیس و دبیر شورا رسمیت می یابد. موارد طرح شده در شورا با رأی اکثریت نسبی اعضاء تصویب می شود.

ماده ۸- این آیین نامه در ۸ ماده و یک تبصره در تاریخ ۱۳۸۸/۱۲/۴ به تصویب اعضای شورا رسید.

هدف از تشکیل شورای عالی راهبردی حمل و نقل دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام استفاده حداکثر از دانش، تجارب و ظرفیت های علمی و اجرایی کشور در تصمیم سازی است.

جلسات شورا با حضور دو سوم از اعضاء و همچنین حضور رئیس و دبیر شورا رسمیت می یابد.



ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی پایگاه کارشناسان متخصص



در راستای وظایف حاکمیتی و نظارتی و در اجرای تکالیف و الزامات آیین‌نامه ناظر بر فعالیت شرکت‌های کارگزار ترابری دریایی (مصوب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور) و به منظور ارتقاء سطح شرکت‌های کارگزاری، مؤسسه رده‌بندی آسیا و سازمان مدیریت صنعتی طرح اختیاری ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی را برای سازمان بنادر و دریانوردی اجرا می‌کنند.

نکته مهم در اجرای موفق این طرح جلب همکاری و مشارکت حداکثری شرکت‌های ذی‌نفع و تشکلهای صنفی مرتبط نظیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته می‌باشد که با توجه به منافع بلندمدت حاصل از نظارت کیفی بر این نوع فعالیت‌ها، سازمان بنادر و دریانوردی و مجریان طرح با تشکیل جلسات هم‌اندیشی سعی در تبیین بیشتر این مسئله دارند.

به همین منظور و در جهت آشنایی بیشتر با این طرح و نحوه اجرای آن، دستورالعمل انجام طرح ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی در ذیل می‌آید.

دستورالعمل ارزیابی

در راستای مفاد بند ۸ ماده ۱۲ آیین‌نامه تأسیس شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی مصوب شورای عالی هماهنگی ترابری کشور و با توجه به بند ۵ ماده ۵ آیین‌نامه صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های نمایندگی کشتیرانی دستورالعمل حاضر به عنوان مبنای سیاست‌گذاری و اجرای مراحل ارزیابی شرکت‌های کارگزاری به منظور طبقه‌بندی آنها در زمینه‌های فعالیتی موضوع آیین‌نامه‌های مذکور تدوین و تصویب می‌شود.

فصل اول: اهداف، تعاریف و فعالیت‌ها

ماده اول - اهداف

آیین‌نامه‌های صدور مجوز و نحوه فعالیت شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی مقرر می‌دارند که سازمان بنادر و دریانوردی به منظور اطمینان از اجرای کامل و مؤثر مقررات و دستورالعمل‌های مصوب و انجام مطلوب وظایف و رعایت مفاد آیین‌نامه‌ها اقدام به نظارت مستمر و منظم فعالیت‌های موضوع آیین‌نامه‌ها می‌کند. هدف از دستورالعمل حاضر ارائه سیستم و ساختار سیستماتیک اعمال و اجرای این نظارت از طریق ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی است.

جزئیات اجرایی، منابع و فرایندهای مرتبط با این هدف در نظام‌نامه و مستندات اجرایی طرح طبقه‌بندی مدون شده‌اند.

ماده دوم - تعاریف

۲-۱- سازمان

منظور سازمان بنادر و دریانوردی است.

۲-۲- مرکز طبقه‌بندی

اداره امور شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری ترابری دریایی سازمان که وظایف نظارت بر تأسیس و فعالیت شرکت‌های موصوف را به عهده دارد.

۲-۳- طبقه‌بندی

فعالیت‌های مدیریت سیستم طبقه‌بندی و تخصیص رتبه مبتنی بر یافته‌های ارزیابی مستقل و بازنگری و صحت‌گذاری نتایج توسط کارشناس مسئول تحت نظارت عالیه کمیته بی‌طرفی.

۲-۴- کمیته بی‌طرفی

کمیته‌ای متشکل از هفت عضو شامل مدیرکل امور بندری سازمان به عنوان رییس کمیته، رئیس اداره امور شرکت‌ها و مؤسسات کارگزاری به عنوان دبیر کمیته، کارشناس مسئول طبقه‌بندی و یک نفر نماینده از هر یک از چهار ارگان مرتبط شامل دبیرخانه شورای عالی هماهنگی ترابری کشور، اتاق بازرگانی، انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته، سندیکای ترمینال‌داران.

۲-۵- هسته ارزیابی

پایگاهی متشکل از کارشناسان متخصص آشنا با فرایندهای کاری هر یک از انواع شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی که دوره ارزیابی و سرارزیابی مرتبط با این دستورالعمل را با موفقیت به پایان رسانده و رسماً در یکی از رده‌های ارزیاب شناسایی و در بانک اطلاعاتی مرکز طبقه‌بندی ثبت شده‌اند.

۲-۶- رده‌های ارزیاب

ارزیابان مورد استفاده در ارزیابی‌های مرتبط با سیستم طبقه‌بندی کارگزاران ترابری دریایی از میان کارشناسان بنادر و کارشناسان آزاد واجد شرایط، پذیرفته و ثبت می‌شوند و پس از گذراندن موفقیت‌آمیز دوره رسمی ارزیابی و سرارزیابی در یکی از رده‌های مندرج در روش‌های اجرایی مربوطه درجه‌بندی می‌شوند.

۲-۷- مراکز ارزیابی

مراکز مستقر در تهران و بنادر که مدیریت و اجرای ارزیابی‌ها را براساس این دستورالعمل و روش‌های اجرایی مربوطه و با بهره‌گیری از ارزیابان رده‌بندی شده به عهده دارند.

۲-۸- متقاضی ارزیابی

هر یک از شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی که با تکمیل اظهارنامه‌ای با امضاء بالاترین مقام مسئول آن شرکت تقاضای ارزیابی و طبقه‌بندی و اختصاص رتبه براساس مفاد این دستورالعمل و نظام‌نامه و روش‌های اجرایی مربوطه را دارند.

۲-۹- خوداظهاری

تکمیل فرم تقاضای مشارکت در طرح ارزیابی و طبقه‌بندی که توسط شرکت متقاضی ارزیابی پس از آشنایی مدیریت با مدل ارزیابی و آمادگی معرفی کارشناس یا کارشناسانی برای گذراندن دوره آموزشی ارزیابان مدل انجام گرفته باشد.

۲-۱۰- خود ارزیابی

ارزیابی شرکت متقاضی توسط کارشناس یا کارشناسانی که دوره آموزشی ارزیابی را با موفقیت به پایان رسانیده و به عنوان ارزیاب داخلی منصوب شده‌اند.

۲-۱۱- ارزیابی شونده

شرکت متقاضی ارزیابی که اظهارنامه آن پس از خوداظهاری و ارائه نتایج خودارزیابی توسط مرکز طبقه‌بندی بازنگری شده و در برنامه ارزیابی آن مرکز یا یکی از مراکز ارزیابی قرار گرفته باشد.

ماده سوم- اصول حاکم

۳-۱- اصل شفافیت

سیستم ارزیابی و طبقه‌بندی مبتنی بر روش‌های مدون و اطلاع‌رسانی عمومی برقرار شده و نتایج آن بدون محدودیت در اختیار ذی‌نفعان مربوطه خواهد بود.

۳-۲- اصل رازداری

اطلاعات مربوط به ذی‌نفعان ارزیابی و طبقه‌بندی تنها به خود آنان و مقامات ذی‌صلاح قابل انتقال است و ارزیابان و کلیه کارکنان مرتبط با مرکز طبقه‌بندی موظف به رازداری و عدم افشاء اطلاعات ذی‌نفعان به افراد دیگر هستند.



۳-۳- عدم تبعیض

سیستم ارزیابی و طبقه‌بندی به طور یکسان قابل دسترسی برای تمام شرکت‌های متقاضی ارائه‌کننده یک یا چند مورد از خدمات موضوع زمینه‌های فعالیتی دامنه شمول این دستورالعمل بوده و این شرکت‌ها در هر اندازه و امکانات می‌توانند متقاضی طبقه‌بندی باشند.

۳-۴- دسترسی اطلاعاتی

اطلاعات کلی نام و نشانی، گستره فعالیت، رتبه و اعتبار ثبت متقاضیان و شرکت‌هایی که ارزیابی و طبقه‌بندی می‌شوند در زمره اطلاعات عام بوده و می‌تواند از طریق رسانه‌های گوناگون مانند سایت اینترنت در دسترس عموم قرار گیرد.

۳-۵- استقلال و بی‌طرفی

سیستم ارزیابی مستقل از تضاد منافع و اعمال نظر خواهد بود و تیم ارزیابی‌کننده در محدوده اصول و روش‌های حاکم تصمیم‌گیر است و نباید تحت تأثیر کارفرمایان و ذی‌نفعان واقع شود و بی‌طرفی ایشان باید اثبات شده باشد.

۳-۶- اصل تمرکز اطلاعات

سیستم ارزیابی و طبقه‌بندی به صورت یک مرکز واحد انجام وظیفه می‌کند و کلیه شعبه‌ها و واحدها یا بخش‌های مرتبط با آن باید از اصول و روش‌های مقرر تبعیت کنند و اطلاعات مورد نیاز در یک سیستم واحد در دسترس تمام کاربران باشند.

۳-۷- اصل اختیار

شرکت‌های کارگزاری به اختیار و تصمیم خود متقاضی ارزیابی و طبقه‌بندی می‌شوند و تنها متقاضیانی که متعاقب درخواست و اظهارنامه بازنگری شده مورد ارزیابی موفق قرار گرفته باشند از مزایای مربوطه در رتبه پذیرفته شده برخوردار خواهند بود.

ماده چهارم- دامنه شمول

بر اساس فعالیت‌ها و موضوع‌های مندرج در آیین‌نامه مورد عمل در هفت گروه باشد. گستره کاربرد این دستورالعمل و مستندات مرتبط با آن شمول طرح طبقه‌بندی به شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی گروه‌بندی شده در زمینه‌های فعالیتی پنجگانه شامل (۱) نمایندگی کشتیرانی، (۲) اپراتورهای عملیات بندری کالا، (۳) تدارکات و خدمات به کشتی‌ها، (۴) خدمات دریایی و (۵) کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی می‌باشد. جزییات زیرمجموعه‌های هر یک از این زمینه‌های فعالیت کارگزاری در مستندات مربوطه مدون شده‌اند. اجرای مؤثر و سیستماتیک این دستورالعمل موجب تسهیل نظارت سازمان بنادر و دریانوردی از یک سو و تأمین مزایایی برای شرکت‌های متقاضی از سوی دیگر خواهد شد.

فصل دوم: تکالیف شرکت‌ها

ماده پنجم- صحت اطلاعات

اطلاعات ارائه شده توسط شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی که از طریق خوداظهاری در طرح ارزیابی و طبقه‌بندی مشارکت می‌کنند باید به طور کامل و منطبق با واقعیات باشند. رابط تعیین شده از سوی شرکت وظیفه کنترل صحت اطلاعات و مدیر عامل شرکت مسئولیت نهایی را به عهده دارد. همچنین مدیریت شرکت مسئول آموزش و اشاعه اطلاعات مربوط به مدل ارزیابی در سطح شرکت می‌باشد به طوری که کلیه کارکنان شرکت خود را موظف به ارائه اطلاعات کامل و واقعی به ارزیابان داخلی و گروه ارزیابی سازمان بدانند.

ماده ششم- همکاری در ارزیابی

مدیریت و کارکنان شرکت مکلفند که در برنامه‌ریزی و اجرای ارزیابی‌های داخلی مشارکت فعال داشته و در برگزاری ارزیابی طبقه‌بندی و بازبینی‌های بعدی سازمان بر طبق برنامه تعیین شده همکاری کامل و مؤثر داشته باشند.

ماده هفتم- پذیرش اجماع کارشناسی

شرکت‌های کارگزاری مشارکت‌کننده در طرح طبقه‌بندی متعهد می‌شوند که پس از انجام ارزیابی و اجماع نظر کارشناسی گروه ارزیابان مستقل و صحنه‌گذاری کارشناس مسئول طبقه‌بندی نتایج حاصله را مورد تأیید و پذیرش قرار دهند.

فصل سوم: تکالیف سازمان

ماده هشتم- نظارت بر رعایت اصول حاکم

سازمان بر حسن اجرا و برقراری اصول مندرج در ماده سوم این دستورالعمل

ارزیابان مورد استفاده در ارزیابی‌های مرتبط با سیستم طبقه‌بندی کارگزاران ترابری دریایی از میان کارشناسان بنادر و کارشناسان آزاد واجد شرایط، پذیرفته و ثبت می‌شوند.

سیستم ارزیابی و طبقه‌بندی مبتنی بر روش‌های مدون و اطلاع‌رسانی عمومی برقرار شده و نتایج آن بدون محدودیت در اختیار ذی‌نفعان مربوطه خواهد بود.

اطلاعات ارایه شده توسط شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی که از طریق خوداظهاری در طرح ارزیابی و طبقه‌بندی مشارکت می‌کنند باید به طور کامل و منطبق با واقعیات باشند.

نظارت کامل خواهد داشت.

ماده نهم- برقراری و اجرای مدل ارزیابی

سازمان از طریق مرکز طبقه‌بندی مستقر در اداره امور شرکت‌ها بر حسن اجرا و وحدت رویه در برقراری مدل ارزیابی متشکل از ۶ مؤلفه (۱) کیفیت خدمات و سیستم، (۲) لجستیک فعالیت‌ها، (۳) مدیریت ریسک، (۴) جنبه‌های تجاری، (۵) فناوری و نوآوری و (۶) مسئولیت‌های اجتماعی نظارت دارد. هر یک از این مؤلفه‌های مدل به چند معیار اصلی ارزیابی به قرار لیست شده در ساختار مدل، و آن معیارها برای ارزیابی هر یک از زمینه‌های کارگزاری دریایی به عوامل و اجراء فراتری در چک لیست‌های مربوطه تقسیم‌بندی شده‌اند.

ماده دهم- طبقه‌بندی (تخصیص رتبه مبتنی بر نتایج ارزیابی)

سازمان نسبت به اعطای یکی از رتبه‌های چهارگانه A, B, C, یا D به هر یک از شرکت‌هایی که مورد ارزیابی و طبقه‌بندی قرار می‌گیرند اقدام می‌کند. ارزیابی معیارها و اجزاء مدل در مقیاس صفر تا چهار امتیازدهی می‌شوند و نتیجه نهایی هر ارزیابی می‌تواند امتیازی بین صفر تا ۲۰۰ را نشان دهد. رتبه‌های چهارگانه مبتنی بر گستره مجموع امتیازات کسب شده به قرار زیر طراحی شده‌اند.

A	بالاتر از ۱۹۰ امتیاز	(۹۵ تا ۱۰۰ درصد)
B	۱۶۱ تا ۱۹۰ امتیاز	(۸۰ تا ۹۵ درصد)
C	۱۰۱ تا ۱۶۰ امتیاز	(۵۰ تا ۸۰ درصد)
D	۱۰۰ امتیاز یا کمتر	(۵۰ درصد یا کمتر)

ماده یازدهم- مدیریت مرکز طبقه‌بندی

مرکز طبقه‌بندی (ارزیابی و طبقه‌بندی) مستقر در اداره امور شرکت‌های کارگزاری ترابری دریایی سازمان به عنوان نقطه کانونی ارتباطات و تعاملات مرتبط با کلیه خدمات ارزیابی و طبقه‌بندی شرکت‌های متقاضی انجام وظیفه می‌کند. جزئیات این فعالیت‌ها در نمودار سازمانی مربوطه آمده که با توجه به وظایف حاکمیتی و نظارتی سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تنها مرجع سیاست‌گذاری طرح ارزیابی و طبقه‌بندی در نظر گرفته شده است.

ماده دوازدهم- تکالیف کارشناس طبقه‌بندی

مدیریت مرکز (رئیس اداره امور شرکت‌ها) که وظیفه دبیری کمیته بی‌طرفی را نیز به عهده دارد می‌تواند مسئولیت بازنگری درخواست‌ها را به کارشناس طبقه‌بندی یا کارشناس واجد شرایط دیگری واگذار کند. این کارشناس کلیه درخواست‌های ارزیابی از سوی کارگزاران متقاضی طبقه‌بندی را مورد بازنگری و پذیرش قرار می‌دهد و همچنین وظایف هماهنگی اجرای ارزیابی و بازنگری نتایج و صحت‌گذاری طبقه‌بندی را به عهده دارد.

ماده سیزدهم- ارزیابان و مراکز ارزیابی

اجرای ارزیابی‌ها می‌تواند برحسب نیاز و امکانات تخصصی موجود به هر یک از مراکز ارزیابی در تهران یا بنادر واگذار شود که به هر حال همگی موظف به بهره‌گیری از کارشناسان و ارزیابان ثبت شده در هسته ارزیابی هستند. کلیه گزارشات ارزیابی باید برای مرکز ارسال و مورد بازنگری و صحت‌گذاری کارشناس مسئول طبقه‌بندی قرار گیرند.

ماده چهاردهم- مدیریت خدمات ارزیابی

مرکز می‌تواند تمام یا بخشی از خدمات ارزیابی را به پیمانکار یا مدیریتی مستقل واگذار کند که با بهره‌گیری از نیروهای متخصص ثبت شده در هسته ارزیابی این خدمات را در تهران و بنادر به انجام برساند. وظیفه تصمیم‌گیری مبتنی بر صحت‌گذاری گزارشات ارزیابی و نتایج طبقه‌بندی به عهده مدیریت مرکز است و قابل برون‌سپاری نیست.

ماده پانزدهم- نظارت کمیته بی‌طرفی

کمیته بی‌طرفی موضوع بند ۴ ماده دوم مسئولیت سیاست‌گذاری و تفسیر خط مشی‌ها و روش‌ها و رسیدگی به شکایات و اعتراضات را به عهده دارد. این کمیته همچنین در فواصل زمانی تعیین شده که حداقل سالانه خواهد بود گزارش عملکرد ارزیابی و طبقه‌بندی را از مدیر مرکز دریافت و تصمیمات لازم را اتخاذ می‌کند.



تعرفه‌های بندری سال ۸۹

تعرفه‌های مترتب بر کشتی و کالا در بنادر جمهوری اسلامی ایران در سال ۱۳۸۹ هجری شمسی برابر با ۲۱ مارس ۲۰۱۰ تا ۲۰ مارس ۲۰۱۱ که از سوی سازمان بنادر و دریانوردی جهت اطلاع و بهره‌برداری شرکت‌های کشتیرانی، کارگزاران دریایی، نمایندگی‌ها و سایر طرفین ذی‌نفع ابلاغ شده، به شرح زیر اعلام می‌گردد:

واحد: ریال

گروه کالا	وارداتی، کابوتازی و مرجوعی	صادراتی، ترانزیتی و ترانشیپ خارجی
متفرقه	۳۷,۰۰۰	۱۶,۰۰۰
اهن آلات	۳۱,۰۰۰	۱۳,۳۰۰
کیسه ای (پالت)	۶۱,۵۰۰	۳۶,۶۰۰
فله خشک	۳۰,۰۰۰	۱۳,۰۰۰
احتمام هر راس	۶,۳۰۰	۲,۶۰۰
کالای سرد خانه ای و یخ زده	۷۳,۸۰۰	۳۱,۹۰۰
کالای اورانی و مواد فراطبع	۷۳,۸۰۰	۳۱,۹۰۰
کالای خطرناک	۱۲۳,۰۰۰	۵۳,۲۰۰
وسایل نقلیه سبک هر دستگاه	۱۲۳,۰۰۰	۵۳,۲۰۰
وسایل نقلیه نیمه سنگین هر دستگاه	۲۴۶,۰۰۰	۱۰۶,۵۰۰
وسایل نقلیه سنگین هر دستگاه	۳۶۹,۱۰۰	۱۵۹,۷۰۰

تعرفه هزینه خنک‌کاری برای کالاهای جنرال کارگو و فله

واحد: تن یا بسته یا دستگاه / روز

نرخ: ریال

تعرفه انبارداری کالاهای غیرکانتینری (وارداتی - کابوتازی و مرجوعی) در بنادر عادی، مناطق آزاد و ویژه بندری

گروه کالاها	معدت انبارداری	از روز اول تا روز دهم	از روز یازدهم تا روز بیستم	از روز بیست و یکم تا روز سیام	یکم تا روز چهارم	از روز پنجم تا روز بیستم	بعد از بیستم روز
متفرقه، کیسه‌ای و پالت (هر تن در روز)	معدت	۱,۱۷۰	۱,۵۵۰	۲,۱۶۰	۳,۰۷۰	۴,۶۲۰	۴,۶۲۰
اهن آلات (هر تن در روز)	معدت	۹۲۴	۱,۲۲۰	۱,۵۵۰	۲,۴۶۰	۳,۰۷۰	۳,۰۷۰
لاستیک (بندل، بسته یا هر تن در روز)	معدت	۲,۲۲۰	۳,۱۰۰	۴,۳۱۰	۶,۱۵۰	۹,۲۴۰	۹,۲۴۰
هر نوع بسته‌بندی	وزن هر بسته تا ۵۰ کیلوگرم	۳۱۰	۴۷۰	۶۲۰	۱,۰۸۰	۱,۶۲۰	۱,۶۲۰
کارتی و صندوق	وزن هر بسته بیشتر از ۵۰ کیلوگرم	۹۲۰	۱,۳۸۰	۱,۸۵۰	۲,۷۷۰	۳,۷۰۰	۳,۷۰۰
وسایل نقلیه سبک (سواری - وانت و ...)	معدت	۱۸,۴۶۰	۲۴,۶۰۰	۳۰,۷۵۰	۳۶,۸۹۰	۴۹,۲۰۰	۴۹,۲۰۰
وسایل نقلیه سنگین و نیمه سنگین (کامیون، تراکتور، مینی‌بوس، اتوبوس و ...)	معدت	۳۰,۷۵۰	۳۶,۸۹۰	۴۳,۰۴۰	۴۹,۲۰۰	۶۱,۴۹۰	۶۱,۴۹۰

تعرفه انبارداری کالاهای غیرکانتینری
ترانزیت خارجی و ترانشیپ در بنادر عادی، مناطق آزاد و ویژه بندری

واحد: تن یا بسته یا دستگاه / روز

نرخ: ریال

شرح	از روز اول تا دهم	از روز یازدهم تا بیستم	از روز بیست و یک تا سی ام	از روز سی و یکم تا چهل و یکم	از روز چهل و یکم تا پنجاهم	بعد از پنجاه روز
متفرقه، کیسه ای و پالت (هر تن در روز)	معاف	۵۰۰	۶۷۰	۹۴۰	۱,۳۳۰	۲,۰۰۰
آهن آلات (هر تن در روز)	معاف	۴۰۰	۵۳۰	۶۷۰	۱,۰۷۰	۱,۳۳۰
لاستیک (بندل، بسته یا هر تن در روز)	معاف	۱,۰۰۰	۱,۳۳۰	۱,۸۶۰	۲,۶۶۰	۴,۰۰۰
هر نوع بسته بندی کارتنی و صندوق	معاف	۱۳۰	۲۱۰	۲۶۰	۴۷۰	۵۳۰
وزن هر بسته تا ۵۰ کیلو گرم	معاف	۴۰۰	۶۱۰	۸۰۰	۱,۲۰۰	۱,۶۰۰
وزن هر بسته بیشتر از ۵۰ کیلو گرم	معاف	۷,۹۹۰	۱۰,۶۵۰	۱۳,۳۱۰	۱۵,۹۷۰	۲۱,۳۰۰
وسایل نقلیه سبک (سواری - وانت و ...)	معاف	۷,۹۹۰	۱۰,۶۵۰	۱۳,۳۱۰	۱۵,۹۷۰	۲۱,۳۰۰
هر دستگاه در روز	معاف	۷,۹۹۰	۱۰,۶۵۰	۱۳,۳۱۰	۱۵,۹۷۰	۲۱,۳۰۰
وسایل نقلیه سنگین و نیمه سنگین (کامیون، تراکتور، مینی بوس، اتوبوس و ...)	معاف	۱۳,۳۱۰	۱۵,۹۷۰	۱۸,۶۳۰	۲۱,۳۰۰	۲۶,۶۳۰
هر دستگاه در روز	معاف	۱۳,۳۱۰	۱۵,۹۷۰	۱۸,۶۳۰	۲۱,۳۰۰	۲۶,۶۳۰

تعرفه انبارداری کالاهای غیرکانتینری صادراتی

واحد: تن یا بسته یا دستگاه / روز

نرخ: ریال

شرح	از روز اول تا سی ام	از روز سی و یکم تا چهل و یکم	از روز چهل و یکم تا پنجاهم	بعد از پنجاه روز
متفرقه، کیسه ای و پالت (هر تن در روز)	معاف	۹۴۰	۱,۳۳۰	۲,۰۰۰
آهن آلات (هر تن در روز)	معاف	۶۷۰	۱,۰۷۰	۱,۳۳۰
لاستیک (بندل، بسته یا هر تن در روز)	معاف	۱,۸۶۰	۲,۶۶۰	۴,۰۰۰
هر نوع بسته بندی کارتنی و صندوق	معاف	۲۶۰	۴۷۰	۵۳۰
وزن هر بسته تا ۵۰ کیلو گرم	معاف	۸۰۰	۱,۲۰۰	۱,۶۰۰
وزن هر بسته بیشتر از ۵۰ کیلو گرم	معاف	۱۳,۳۱۰	۱۵,۹۷۰	۲۱,۳۰۰
وسایل نقلیه سبک (سواری - وانت و ...)	معاف	۱۳,۳۱۰	۱۵,۹۷۰	۲۱,۳۰۰
هر دستگاه در روز	معاف	۱۳,۳۱۰	۱۵,۹۷۰	۲۱,۳۰۰
وسایل نقلیه سنگین و نیمه سنگین (کامیون، تراکتور، مینی بوس، اتوبوس و ...)	معاف	۱۸,۶۳۰	۲۱,۳۰۰	۲۶,۶۳۰
هر دستگاه در روز	معاف	۱۸,۶۳۰	۲۱,۳۰۰	۲۶,۶۳۰

تعرفه باربری کالاهای غیر کانتینری
در بنادر عادی، مناطق آزاد و ویژه بندری

واحد: ریال

گروه کالا	وارداتی، مرجوعی و کابوتازی در بندر مقصد	صادراتی	ترانزیت و ترانشیپ خارجی	کابوتازی در بندر مبدأ
کالاهای سبک هرنگله کمتر از ۳۰ تن	متفرقه	۱۲,۰۰۰	۲۴,۰۰۰	۱۳,۸۰۰
	آهن آلات	۱۰,۷۰۰	۲۱,۳۰۰	۱۲,۲۰۰
	کیسه ای (پالت)	۱۲,۰۰۰	۲۴,۰۰۰	۱۳,۸۰۰
کالاهای سنگین	از ۳۰ الی ۶۰ تن	۱۸۴,۶۰۰	۷۹,۹۰۰	۴۶,۲۰۰
	از ۶۱ الی ۱۲۰ تن	۳۶۹,۱۰۰	۱۵۹,۷۰۰	۹۲,۲۰۰
	از ۱۲۰ تن به بالا	۴۹۲,۰۰۰	۲۱۳,۰۰۰	۱۲۲,۰۰۰
فله خشک				
فله مایع	غیر نفتی	۱,۳۲۰	۲,۶۰۰	۱,۵۰۰
	نفتی غیر خطرناک	۱۳,۲۰۰	۲۶,۰۰۰	۱۵,۰۰۰
احشام (هر راس)				
		۱,۳۲۰	۲,۶۰۰	۱,۵۰۰
کالای سردخانه ای و یخ زده				
		۸,۰۰۰	۱۶,۰۰۰	۹,۲۰۰
کالای اوراقی و مواد قراضه				
		۲۰,۰۰۰	۳۹,۹۰۰	۲۲,۰۰۰
کالاهای حجیم و ترافیکی				
		۱۸۴,۶۰۰	۱۸۴,۶۰۰	۱۸۴,۶۰۰
کالای خطرناک				
		۱۲۲,۰۰۰	۵۳,۲۰۰	۳۱,۰۰۰
وسایل نقلیه سبک هر دستگاه				
		۱۸۴,۶۰۰	۷۹,۹۰۰	۴۶,۲۰۰
وسایل نقلیه نیمه سنگین هر دستگاه				
		۲۹۶,۶۰۰	۱۲۳,۱۰۰	۷۷,۰۰۰
وسایل نقلیه سنگین هر دستگاه				
		۶۱۴,۹۰۰	۲۶۶,۲۰۰	۱۵۳,۷۰۰

تعرفه باربری کالاهای غیر کانتینری در بنادر عادی، مناطق آزاد و ویژه بندری شمالی کشور

واحد: ریال

گروه کالا	وارداتی، مرجوعی و کابوتازی در بندر مقصد	صادراتی	ترانزیت و ترانشیپ خارجی	کابوتازی در بندر مبدأ
کالاهای سبک هرنگله کمتر از ۳۰ تن	کالاهای متفرقه کیسه ای (پالت)	۲۵,۰۰۰	۵,۵۰۰	۱۰,۸۰۰
کالاهای سبک آهن آلات	کمتر از ۵ تن	۴۶,۲۰۰	۲,۴۰۰	۲,۹۰۰
	پنج الی ۱۵ تن	۴۶,۲۰۰	۱۰,۰۰۰	۱۱,۷۰۰

ردیف	شرح	مبلغ
۱	معطلی جرثقیل : - پس از ۳۰ دقیقه تأخیر به ازای هر ساعت معطلی یا بخشی از یک ساعت برای هر گنتری کرین یا جرثقیل	۲۴۲ دلار
۲	برچسب : - برداشتن برچسب از روی کانتینر - چسباندن برچسب بر روی کانتینر	۴۸,۴۰۰ ریال
۳	خواباندن دیواره کانتینرهای Flat Rock (به ازای هر دیواره)	۴۸,۴۰۰ ریال
۴	نصب یا جداسازی برزفت کانتینرهای Open Top : - کانتینر ۲۰ فوت - کانتینر ۴۰ فوت	۹۹,۰۰۰ ریال
۵	هزینه های اداری و جاری : - تغییر وضعیت کانتینرهای وارداتی به ترانشیپ و بالعکس - تغییر بندر مقصد کانتینر تحویل شده به CY جهت بارگیری به کشتی - کانتینری که به منظور بارگیری به کشتی روی کف قرار گرفته لیکن به درخواست نمایندگی کشتیرانی به کشتی بارگیری نشده و CY بازگردانده شد. - صدور مانیفست به ازای هر کانتینر (Unit) - صدور اینترچنج برای کانتینرهای که مالکیت آنها بین خطوط کشتیرانی تغییر می یابد - اصلاح و الحاق داده ها بر حسب درخواست نمایندگی خط کشتیرانی یا صاحب کالا به ازای هر واحد - ورود اطلاعات لیست بارگیری به کشتی (Loading List) بصورت دستی به ازای هر واحد کانتینر - تهیه و صدور نقشه نهایی بارچینی (Bay Plan) به ازای هر واحد کانتینر - اصلاح و تغییر سمت قرارگیری کانتینر در کشتی زمانی که جهت درب کانتینر صحیح نباشد - کانتینری که بدون اعلام نام بندر مقصد به بندر تحویل می شود	۹۹,۰۰۰ ریال ۱۴۸,۵۰۰ ریال ۳۶ دلار ۴,۸۰۰ ریال ۱۴۵,۲۰۰ ریال ۳۹,۰۰۰ ریال ۴,۸۰۰ ریال ۴,۸۰۰ ریال ۱۲ دلار ۱۴۵,۲۰۰ ریال
۶	هزینه پلمپ (در عملیات فک یا حک) : - استفاده از هر عدد پلمپ	۱۹,۳۰۰ ریال
۷	اجاره زمانی تجهیزات : - هر ساعت گنتری کرین	۲۲۷ دلار
۸	هزینه Lashing & Unlashing (در عملیات غیر از THC) : - به ازای هر دستگاه کانتینر	۱/۱ دلار

تعرفه انبارداری کانتینر- وارداتی - ترانزیت داخلی
در مناطق عادی، آزاد و ویژه اقتصادی بنادر جنوبی کشور

ارقام به دستگاه / روز / ریال

مدت انبارداری	۲۰ فوت		۴۰ فوت	
	پر	خالی	پر	خالی
از روز ۱-۱۰	معاف	معاف	معاف	معاف
از روز ۱۱-۳۰	۳۸,۷۲۰	۱۹,۴۰۰	۷۷,۴۴۰	۳۸,۷۰۰
از روز ۳۱-۶۰	۵۳,۲۴۰	۲۳,۹۰۰	۹۲,۰۰۰	۴۸,۴۰۰
از روز ۶۱-۹۰	۶۷,۷۶۰	۳۸,۷۰۰	۱۰۶,۵۰۰	۵۸,۱۰۰
از روز ۹۱ روز به بعد	۹۶,۸۰۰	۴۸,۴۰۰	۱۳۵,۵۰۰	۶۷,۸۰۰

توضیحات:

- تعرفه انبارداری کانتینرهای حاوی محمولات صادراتی، ترانزیت خارجی و ترانشیپ بنادر جنوبی کشور به میزان ۵۰ درصد جدول فوق می باشد.
- براساس مصوبه اجلاس ۱۳۹۵ مورخ ۱۳۸۳/۱۲/۱۰ هیئت عامل، معافیت تعرفه انبارداری کانتینرهای ترانشیپ در بنادر امام خمینی و شهید رجایی ۲۰ روز می باشد.

تعرفه انبارداری کانتینر - وارداتی در مناطق عادی، آزاد و ویژه اقتصادی بنادر شمالی کشور

ارقام به دستگاه / روز / ریال

مدت انبارداری دستگاه در روز	کانتینر ۲۰ فوت		کانتینر ۴۰ فوت	
	پر	خالی	پر	خالی
از روز ۱-۱۰	معاف	معاف	معاف	معاف
از روز ۱۱-۳۰	۱۰,۶۰۰	۵,۳۰۰	۲۱,۱۹۰	۱۰,۶۰۰
از روز ۳۱-۶۰	۱۳,۷۲۰	۶,۸۵۰	۲۷,۴۲۰	۱۳,۷۲۰
از روز ۶۱-۹۰	۱۴,۹۶۰	۷,۴۸۰	۲۹,۹۴۰	۱۴,۹۶۰
از روز ۹۱ روز به بعد	۱۷,۴۵۰	۸,۷۲۰	۳۴,۹۰۰	۱۷,۴۵۰

تعرفه انبارداری کانتینرهای صادراتی و ترانزیتی مناطق عادی، آزاد و ویژه اقتصادی بنادر شمالی کشور

ارقام به دستگاه / روز / ریال

مدت انبارداری دستگاه در روز	کانتینر ۲۰ فوت		کانتینر ۴۰ فوت	
	پر	خالی	پر	خالی
از روز ۱-۱۰	معاف	معاف	معاف	معاف
از روز ۱۱-۳۰	۴,۸۲۰	۲,۴۱۰	۹,۶۴۰	۴,۸۲۰
از روز ۳۱-۶۰	۶,۲۳۰	۳,۱۲۰	۱۲,۴۷۰	۶,۲۳۰
از روز ۶۱-۹۰	۶,۸۰۰	۳,۴۰۰	۱۳,۶۰۰	۶,۸۰۰
از روز ۹۱ روز به بعد	۷,۸۲۰	۳,۹۷۰	۱۵,۸۷۰	۷,۹۳۰

جدول شماره ۱- نرخ تخلیه و بارگیری کانتینر (THC) در بنادر جنوبی کشور (برحسب دلار)

سایز کانتینر	واردات و توازنیت داخلی	صادرات	توازنیت خارجی	کانتینر خالی ورودی - خروجی
۲۰ فوت	۱۲۱	۵۰	۸۸	۶۴
۴۰ فوت	۱۸۲	۷۴	۱۱۰	۸۸

- * تعرفه THC برای بنادر شمالی کشور و بندر چابهار به میزان ۷۰ درصد جدول فوق می‌باشد.
- * تعرفه THC برای کانتینرهایی که در ترمینال‌های غیر کانتینری بنادر شهید رجایی و امام خمینی با استفاده از تجهیزات بندر تخلیه و بارگیری شوند، به میزان ۱۲۰ درصد جدول فوق می‌باشد.
- * تعرفه THC برای کانتینرهایی که در ترمینال‌های غیر کانتینری بنادر شهید رجایی و امام خمینی با استفاده از تجهیزات کشتی تخلیه و بارگیری شوند، به میزان ۷۰ درصد جدول فوق می‌باشد.
- * تعرفه THC برای کانتینرهای ترانشیپی پر معادل ۴۰ دلار به ازاء هر دستگاه (BOX) برای دو عمل تخلیه و بارگیری می‌باشد.
- * تعرفه THC برای کانتینرهای ترانشیپی خالی معادل ۳۵ دلار به ازاء هر دستگاه (BOX) برای دو عمل تخلیه و بارگیری می‌باشد.
- * تعرفه THC برای کانتینرهای ۲۰ و ۴۰ فوت حامل محمولات مرجوعی وارداتی و مرجوعی صادراتی به ترتیب ۱۲۱ و ۱۸۲ دلار می‌باشد.

شرایط اعطای تخفیفات در هزینه THC

الف- کانتینرهای حمل شده با کشتی‌های لاینر

کانتینرهای حمل شده با کشتی‌های لاینر از ۲ درصد تخفیف در هزینه‌های THC موضوع جدول شماره ۱ برخوردار می‌شوند.
کشتی‌هایی که مسیر Round Trip (گردش سفر) آنها محدود به بنادر حوزه خلیج فارس، دریای عمان و بنادر کشورهای عمان و پاکستان نبوده و بندر ماقبل و مابعد آنها برای بنادر جنوبی کشور یکسان نباشد، کشتی‌های لاینر محسوب می‌شوند.

ب- تعهد برای انجام ترانشیپ

هر یک از خطوط کشتیرانی کانتینری در صورتی که در قالب قرارداد منعقد با بندر یا ترمینال اپراتور آن به انجام ترانشیپ کانتینر در بنادر کشور متعهد شوند از تخفیفات جدول THC (شماره ۱) مطابق درصدهای ذیل برخوردار خواهند شد.

تعداد Move کانتینر ترانشیپ در سال قراردادی	۱۶۰,۰۰۰ به بالا	۵۸۰,۰۰۰ ۱۵۹,۹۹۹	۵۴۰,۰۰۰ ۷۹,۹۹۹	۵۲۰,۰۰۰ ۳۹,۹۹۹	۵۱۰,۰۰۰ ۱۹,۹۹۹	۵۰,۰۰۰ ۹,۹۹۹	۲۲,۵۰۰ ۴,۹۹۹
درصد تخفیفات قابل اعمال به جدول تعرفه THC	%۱۰	%۹	%۸	%۶	%۴	%۲	%۱

در پایان دوره قراردادی در صورتی که عملکرد هر خط کشتیرانی در مورد ترانشیپ کمتر از میزان تعهد شده باشد، مشمول پرداخت وجوه التزامی خواهند شد که مبلغ آن از فرمول زیر و براساس درصد تعهد محقق نشده محاسبه و اعمال خواهد شد:

مبلغ پرداختی بابت عدم اجرای تعهد = $۲ \times \text{میزان کل تخفیفات اعطا شده} \times (\text{درصد تعهد محقق نشده})$

ج- حجم عملیات کشتی در هر سفر

این تخفیفات به ازای حجم عملیات هر کشتی در هر سفر به کانتینرهای خطوط کشتیرانی کانتینری که با کشتی لاینر با رعایت درصدهای ذیل به تعرفه‌های مندرج در جدول شماره ۱ تعلق می‌گیرد:

حجم عملیات در یک سفر (Move)	۱,۵۰۰ ۱,۹۹۹	۲,۰۰۰ ۲,۹۹۹	۲,۵۰۰ ۲,۹۹۹	۳,۰۰۰ ۳,۹۹۹	۳,۵۰۰ به بالا
درصد تخفیفات قابل اعمال در تعرفه THC	%۲	%۳	%۵	%۷	%۹

تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری بر تانکرهای نفتی و غیرنفتی مایع (ایرانی و خارجی) در بنادر جنوبی و کلیه شناورها در بنادر شمالی، در اسکله اختصاصی پتروشیمی، صنایع فولاد در بندر امام خمینی و اسکله فولاد بندر شهید رجایی

ردیف	عنوان تعرفه	واحد محاسبه	میزان تعرفه	ملاحظات
۱	حق ورود به دهانه بندر	هر GT	۶ سنت	
	حق ورود به بندر	هر GT	۱۰ سنت	
	حق تخلیه و بارگیری	هر تن کالا	۲۲ سنت	
		در لنگرگاه	۱۱ سنت	
۲	عوارض فانوس دریایی	هر GT	۴ سنت	
۳	هزینه راهنمایی در یک رفت و یا برگشت واحد شناور	هر GT	۴۰ سنت	
۴	هزینه جمع آوری زباله	دولار	۵	شناورهای پدنه چوبی و فایبرگلاس (لتجه)
		دولار	۲۰	شناورهای پدنه فلزی تا GT ۸۰۰
		دولار	۱۲۵	کشتی و شناور از GT ۸۰۱ تا GT ۵۰۰۰
		دولار	۷۰۰	کشتی و شناور از GT ۵۰۰۰ به بالا
۵	هزینه لایروبی	هر GT	۴۱ سنت	
۶	هزینه توقف در کنار اسکله	هر GT در ساعت	۰/۴۵ سنت	
۷	اضافه کاری، تعرفه ردیفهای ۴ و ۶ در ساعتهای غیر اداری به میزان ۱۰٪ و در شب و روزهای تعطیل و پنجشنبه و جمعه به میزان ۲۰٪ افزایش خواهد یافت.			

تعرفه هزینه یدک کشی برای عملیات راهنمایی برای کشتی تانکرهای نفتی و غیرنفتی مایع (ایرانی و خارجی) در بنادر جنوبی و کلیه شناورها در بنادر شمالی در یک عمل بستن و باز کردن کشتی در اسکله اختصاصی پتروشیمی، صنایع فولاد در بندر امام خمینی و اسکله فولاد بندر شهید رجایی

ردیف	تناژ کشتی	هزینه یدک کشی
۱	تا ۱۵۰۰ GT	۳۰۰ دلار
۲	از ۱۵۰۱ تا ۵۰۰۰ GT	۸۰۰ دلار
۳	از ۵۰۰۱ تا ۱۰۰۰۰ GT	۱۵۰۰ دلار
۴	از ۱۰۰۰۱ تا ۱۵۰۰۰ GT	۲۲۰۰ دلار
۵	از ۱۵۰۰۱ تا ۲۰۰۰۰ GT	۲۹۰۰ دلار
۶	از ۲۰۰۰۱ تا ۲۵۰۰۰ GT	۳۶۰۰ دلار
۷	از ۲۵۰۰۱ GT به بالا	۴۵۰۰ دلار

تعرفه حقوق، عوارض و هزینه‌های بندری بر کشتی‌های کانتینری، رو-رو و غیرکانتینری / غیرنفتی در بنادر جنوبی و کشتی‌های غیرنفتی وارده به بنادر و اسکله‌هایی که کاملاً با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی (آفتاب و چارک) در سواحل جنوبی احداث گردیده یا خواهد شد و اسکله‌های اختصاصی بنادر آزاد قشم و کیش،

ردیف	عنوان تعرفه	کشتی‌های کانتینری، رو-رو و کشتی‌های غیرکانتینری / غیرنفتی
۱	حق ورود به دهانه بندر	۰/۶ C / GT
	حق ورود به بندر	۰/۶ C / GT
	حق تخلیه و بارگیری	هر تن کالا ۲ سنت
		هر تن کالا ۱ سنت
۲	عوارض فانوس دریایی	۲ C / GT
۳	هزینه راهنمایی در یک رفت و برگشت	۶ C / GT
۴	هزینه جمع‌آوری زباله در اسکله	۲ C / GT
۵	هزینه لایروبی	۴ C / GT
۶	هزینه توالف کنار اسکله	هر نرم تخلیه ۱/۵ C / GT
۷	هزینه یدک‌کشی	۱۲ C / GT
۸	اضافه کاری: تعرفه حق تخلیه و بارگیری و هزینه راهنمایی در ساعتهای غیراداری به میزان ۱۰٪ و در شنب و روزهای تعطیل پنجشنبه و جمعه به میزان ۲۰٪ افزایش خواهد داشت.	



جایگاه ایران از دید تحلیلگران اقتصادی بین‌المللی*
در سال‌های ۲۰۲۵ تا ۲۰۵۰ میلادی

راه‌های دستیابی به رتبه اول منطقه

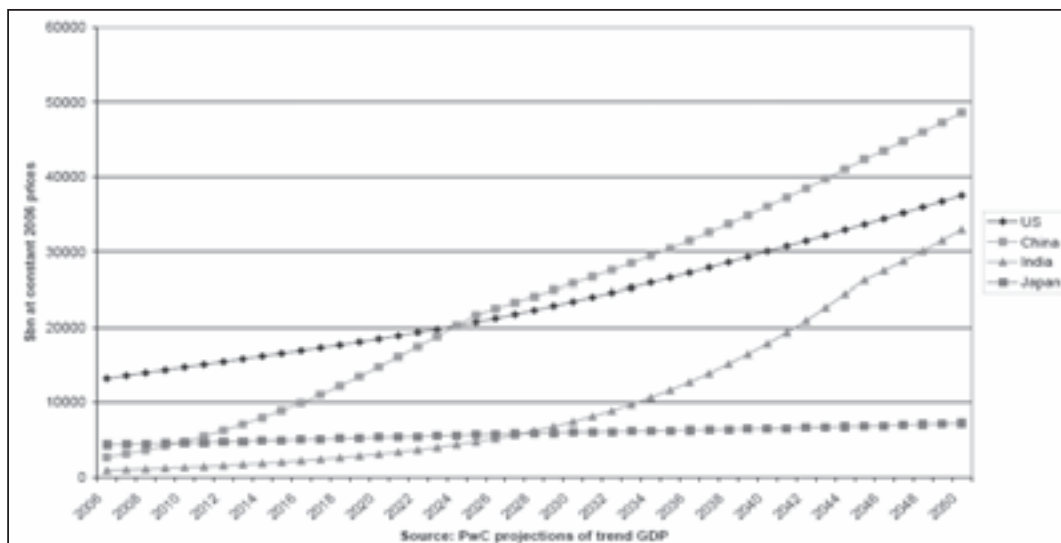
دسته‌بندی اقتصادهای مختلف جهان

اقتصادشان در آستانه صنعتی شدن است و در ادامه روند توسعه خود با تولید محصولات صنعتی به اقتصادهای صنعتی و قدرت‌های برتر جهان مبدل خواهند شد.

- دسته سوم کشورهای در حال توسعه‌ای هستند که بر پایه منابع طبیعی و ثروت‌های خدادادی زندگی می‌کنند که در چالش‌های توسعه گرفتار می‌باشند.

- دسته اول، کشورهای G۶ (آمریکا، ژاپن، آلمان، فرانسه، انگلستان و ایتالیا) می‌باشند که از مرحله صنعتی شدن عبور کرده و جزء کشورهای فراصنعتی به‌شمار می‌روند.

- دسته دوم، کشورهای BRICS (برزیل، روسیه، هند و چین) هستند که



چهار اقتصاد برتر جهان در سال ۲۰۵۰ بر پایه GDP با در نظر گرفتن نرخ ارز

۱۳ کشور در حال توسعه مذکور عبارتند از: آرژانتین، لهستان، آفریقای جنوبی، نیجریه، مصر، عربستان سعودی، ایران، پاکستان، مالزی، تایلند، ویتنام، فیلیپین و بنگلادش.

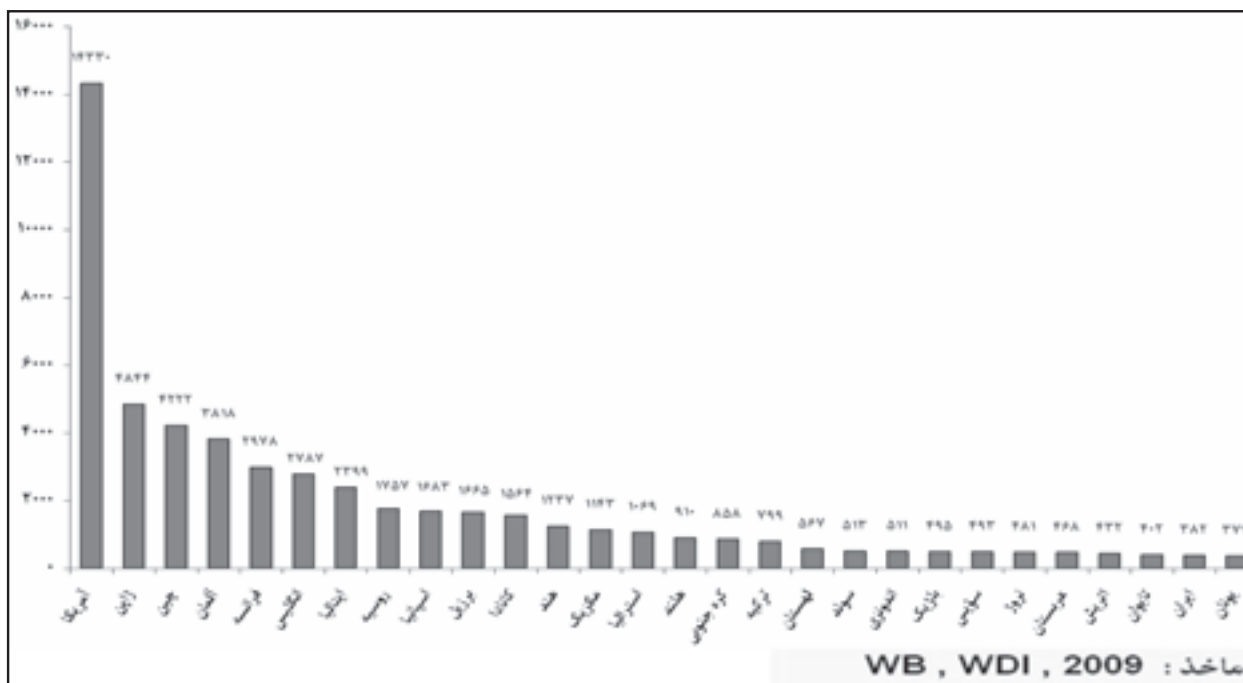
بر این اساس در مطالعات آینده‌نگاری PWC دورنمای رشد اقتصادی برای این ۳۰ کشور بررسی شده است.

۱۳ اقتصاد برتر در حال توسعه در افق ۲۰۵۰ از دیدگاه PWC

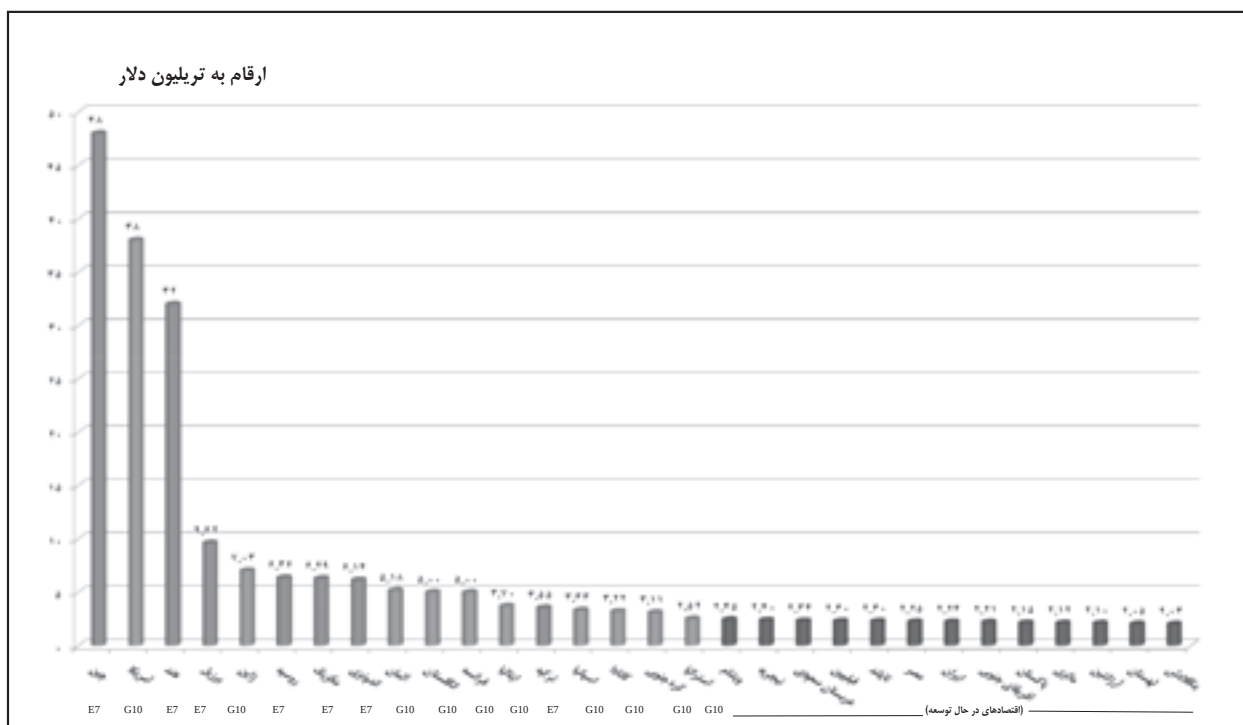
در مطالعه مؤسسه PWC علاوه بر ۱۰ کشور ممتاز موسوم به (G۱۰) و هفت اقتصاد نوظهور موسوم به (E۷) شامل کشورهای هند، چین، اندونزی، برزیل، ترکیه، مکزیک و روسیه، ۱۳ کشور در حال توسعه به دلیل برخورداری از مؤلفه‌های مختلف به عنوان کشورهای دارای پتانسیل توسعه اقتصادی شناخته شدند.

Country	GDP in US \$	GDP in domestic	Population	GDP per capita at
Vietnam	9.8	6.8	0.8	6
India	8.5	5.8	0.8	5
Nigeria	8	6.1	1.6	4.4
Philippines	7.2	5.2	1.1	4.1
Egypt	7.1	5.1	1.1	3.9
Bangladesh	7	5.1	1.1	3.9
China	6.8	4.7	0.1	4.6
Indonesia	6.7	4.5	0.6	3.9
Pakistan	6.4	4.9	1.4	3.5
E7 average	6.4	4.5	0.5	4
Malaysia	5.8	4.3	1	3.3
Thailand	5.7	3.6	0.1	3.5
Iran	5.2	3.8	0.8	3
Brazil	5.2	3.8	0.7	3.1
Turky	5.1	4.1	0.7	3.4
Argentina	4.9	3.7	0.6	3
South Africa	4.8	3.7	0.3	3.3
Saudi Arabia	4.8	4.1	1.4	2.7
Mexico	4.7	3.7	0.5	3.2
Russia	4.3	2.5	-0.6	3.2
Poland	3.4	2.1	-0.5	2.7
G7 average	2	2.2	0.3	1.9

پیش‌بینی نرخ رشد GDP، درآمد سرانه و جمعیت، E۷ و ۱۳ اقتصاد در حال توسعه برتر طی سال‌های ۲۰۰۷-۲۰۵۰



تولید ناخالص داخلی ۳۰ کشور برتر جهان در سال ۲۰۰۸
(بر حسب شاخص برابری قدرت خرید)



تولید ناخالص داخلی ۳۰ کشور برتر جهان در سال ۲۰۵۰
(بر حسب شاخص نرخ ارز)



Investment as % GDP	2007-2010	from 2025
China	45%	25%
Iran	36%	25%
Korea	32%	25%
Japan	30%	25%
Vietnam	29%	25%
Thailand	29%	25%
Indonesia	28%	22%
Spain	25%	20%
Canada	25%	20%
Russia	25%	20%
France	24%	20%
Australia	24%	20%
Malaysia	23%	23%
Germany	22%	20%
Italy	22%	20%
India	22%	20%
Mexico	20%	20%
Turky	20%	20%
Brazil	19%	19%
Poland	18%	18%
UK	17%	17%
Pakistan	14%	15%
Argentina	14%	15%
Bangladesh	13%	15%
Egypt	12%	15%
Saudi Arabia	11%	15%
Philippines	10%	15%
South Africa	9%	15%
Nigeria	5%	15%

ترسیم آینده مطلوب ایران در افق ۲۰۵۰

- بر اساس مطالعات انجام شده توسط مؤسسه PWC در صورت ادامه روند موجود رشد اقتصادی و پیش‌بینی تحولات آتی اقتصاد جهان و کشورهای مورد نظر، آینده محتمل برای ایران در افق ۲۰۵۰ قرارگیری در رتبه چهارم منطقه پس از ترکیه، عربستان و مصر می‌باشد. در این سناریو متوسط نرخ رشد اقتصادی ایران طی سال‌های ۲۰۰۷-۲۰۵۰ به طور متوسط سالانه ۵/۲ درصد پیش‌بینی شده است.
- آینده مطلوب ایران با توجه به اهداف سند چشم‌انداز ملی در افق ۱۴۰۴ (۲۰۲۵ میلادی) مبدل شدن به قدرت اول منطقه است. با توجه به اینکه آینده مطلوب ایران در افق ۲۰۵۰ نیز حفظ جایگاه اول اقتصادی در منطقه و پیوستن به جمع اقتصادهای نوظهور E7 (به عبارت بهتر E8) خواهد بود، میزان تولید ناخالص داخلی ایران در سال ۲۰۵۰ باید بیشتر از ۳/۶ تریلیون دلار (GDP ترکیه در سال ۲۰۵۰) باشد.
- برای تحقق هدف چشم‌انداز علاوه بر بررسی‌های PWC لازم است اراده نظام جمهوری اسلامی برای تحقق هدف چشم‌انداز پیش‌بینی‌های جهانی را تحت تأثیر قرار دهد و ایران بتواند در جایگاه اول اقتصادی منطقه قرار گیرد.
- از آنجا که تدوین اهداف و راهبردهای توسعه پایدار کشور در جهت تحقق چشم‌انداز و دستیابی به آینده مطلوب، مستلزم تحلیل (SWOT) و بررسی نقاط قوت و ضعف و فرصت‌ها و تهدیدات می‌باشد در ادامه نقاط قوت، نقاط ضعف، فرصت‌ها و تهدیدات مورد توجه قرار گرفته است.
- تحلیل محیط داخلی - نقاط قوت**
 - دارا بودن ذخایر عظیم گاز طبیعی و نفت خام (۱۶ درصد ذخایر گازی و ۱۱ درصد ذخایر نفتی جهان)؛
 - توانایی بالا در صادرات گاز طبیعی؛
 - برخورداری از کیلومترها مرز آبی و ارتباط با آب‌های بین‌المللی و قابلیت ایجاد اسکله‌ها و بنادر صادراتی؛
 - موقعیت جغرافیایی برجسته در منطقه دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان؛
 - وجود منابع انسانی برجسته شامل دانش‌آموختگان دانشگاهی و نخبگان و ظرفیت‌های عظیم دانشگاهی؛
 - موقعیت جغرافیایی و دسترسی به آب‌های آزاد و واقع شدن در منطقه انرژی خیز خاورمیانه؛
 - ورود به حوزه‌های فناوری برتر نظیر فناوری اطلاعات (IT)، بیوتکنولوژی (BT) و نانو تکنولوژی (NT) و انرژی هسته‌ای؛
 - وجود زیرساخت‌های شبکه حمل‌ونقلی و ظرفیت‌های تأمین انرژی از جمله برق، گاز و شبکه‌های انتقال.
- تحلیل محیط داخلی - نقاط ضعف**
 - محدودیت منابع سرمایه‌گذاری؛
 - بالاتر بودن نرخ تورم و بیکاری در کشور در مقایسه با کشورهای تازه صنعتی شده و رقبای منطقه‌ای؛
 - نظام پولی و مالی توسعه نیافته و غیر مرتبط با سیستم‌های بین‌المللی؛
 - بخش خصوصی توسعه یافته و روند کند و نامناسب خصوصی‌سازی؛
 - دولت حجیم و تصدی‌گری گسترده دولت؛
 - عدم وجود زیرساخت‌های حقوقی و قوانین و مقررات لازم برای تقویت حضور بخش خصوصی در اقتصاد؛
 - اتکای کامل به نفت جهت کسب درآمدهای ارزی و وابستگی کلیه برنامه‌های کشور به این درآمد؛
 - فناوری‌های کهنه و غیرکارایی تولید و عرضه کالاها و خدمات؛
 - فرار سرمایه‌های انسانی تحصیل کرده و ماهر؛
 - وجود موانع رقابتی شدن اقتصاد از جمله حجم بالای یارانه‌ها و قوانین دست و پاگیر تجاری و گمرکی؛
 - شدت انرژی بالای کشور؛

- بی‌توجهی به دانش و مهارت مدیریت به عنوان یکی از الزامات توسعه؛
- ساختارهای نامناسب سازمانی و عدم رعایت اصل شایسته‌سالاری؛
- فقدان نگاه بلندمدت و فراجناحی در سیاست‌گذاری‌های کلان کشور؛
- دخالت‌های سیاسی در ساختارهای اقتصادی و غلبه اولویت‌های سیاسی بر واقعیت‌های اقتصادی؛
- عدم وجود رویه باثبات در تصمیم‌گیری‌های سیاسی و اقتصادی؛
- وجود موانع قانونی و عدم شفافیت قوانین تجاری موجود در جهت جذب سرمایه‌گذاران خارجی به ویژه در صنعت نفت و گاز.

تحلیل محیط خارجی - فرصت‌ها

- نیاز رو به گسترش بازارهای جهانی به نفت خام؛
- نیاز رو به گسترش بازارهای جهانی به گاز طبیعی و ظرفیت بالقوه ایران در زمینه صادرات گاز طبیعی؛
- پیدایش قطب‌های جدید قدرت اقتصادی در جهان، شامل چهار کشور برزیل، روسیه، هند و چین (BRICS)؛
- اجرای طرح تحول اقتصادی و هدفمند کردن یارانه‌ها؛
- وجود شرایط اقلیمی متنوع؛
- مشابهت‌های فرهنگی و مذهبی با کشورهای غنی و حاصل خیز منطقه؛
- وجود بازارهای مصرفی بالقوه در کشورهای همسایه و نیاز مبرم آنها به ارائه خدمات و محصولات؛
- وجود سند چشم‌انداز ۲۰ ساله نظام به عنوان استراتژی بلندمدت توسعه اقتصادی کشور؛
- امکان ورود ایران به همراه کشورهای مکزیک، اندونزی و ترکیه به جمع کشورهای صنعتی (E7).

تحلیل محیط خارجی - تهدیدات

- اعمال تحریم و فشارهای بین‌المللی توسط قدرت‌های غربی؛
- عدم حضور گسترده سرمایه‌گذاران خارجی در بازار ایران به دلیل فشارهای سیاسی بین‌المللی؛
- فضای سیاسی نامناسب بین‌المللی؛
- وابستگی بالای اقتصاد به درآمدهای نفتی و تأثیرپذیری شدید اقتصاد از تغییرات قیمتی آن؛
- فرار سرمایه‌های انسانی و بعضاً فرار سرمایه‌های فیزیکی؛
- وابستگی زیاد تولید محصولات استراتژیک کشاورزی به کشت دیم؛
- عدم دسترسی به فناوری‌های برتر و فاصله قابل توجه با کشورهای پیشرو در این زمینه؛
- دیپلماسی خارجی ضعیف بویژه در سطح کشورهای منطقه؛
- نامناسب بودن فضای کسب و کار در کشور؛
- عدم توجه و پای‌بندی به سند چشم‌انداز ۲۰ ساله نظام به عنوان سند توسعه اقتصادی کشور.

تغییر رویکردها در سطح کلان جهت تحقق آینده مطلوب

- از دولت نفتی به اقتصاد مبتنی بر صنعت نفت و گاز دانش‌پایه؛
- از تخصیص ناکارآمد درآمدهای نفتی به تخصیص کارآمد و جهت‌دار؛
- از اتکا به بازارهای سنتی صادراتی به تنوع بازارها در سطح جهانی؛
- از تقابل منطقه‌ای به همکاری منطقه‌ای؛
- از درون‌گرایی اقتصادی به برون‌گرایی اقتصادی؛
- از اقتصاد منابع‌پایه به اقتصاد دانش‌پایه؛
- از ساختارهای ناکارآمد سازمانی به ساختارهای کارآمد سازمانی؛
- از فروش منابع خام به فروش محصولات با ارزش افزوده بالا؛
- از الگوی مصرف بی‌رویه انرژی به مصرف بهینه انرژی؛
- تبدیل ایران به مرکز منطقه‌ای فناوری و خدمات نفت و گاز؛
- ایجاد صنعت بر پایه فناوری نوین شامل فناوری اطلاعات (IT)، بیوتکنولوژی (BT) و نانو تکنولوژی (NT).

ایران در سال ۲۰۲۵

گام اول؛ در افق چشم انداز ۱۴۰۴ (۲۰۲۵ میلادی)

- کاهش شدت انرژی کشور به کمتر از ۰/۳ (معادل تن نفت خام به ازای هزار دلار تولید ناخالص داخلی به قیمت ثابت سال ۲۰۰۰) - پایین ترین حد در میان کشورهای منطقه؛
- دستیابی به جایگاه اول منطقه در تولید گاز طبیعی با اولویت استفاده از مخازن مشترک؛
- نیل به جایگاه اول فناوری نفت و گاز در منطقه؛
- دستیابی به جایگاه اول منطقه به لحاظ ظرفیت پالایشی نفت و گاز؛
- دستیابی به جایگاه اول منطقه از لحاظ ارزش تولید مواد و کالاهای پتروشیمیایی؛
- جایگاه اول ظرفیت ناوگان حمل و نقل و ترانزیت نفت و مواد هیدروکربوری؛
- توسعه بخش صنعت بویژه صنایع با تکنولوژی برتر؛
- توسعه بخش خدمات به منظور اشتغال زایی و رسیدن به اهداف رشد اقتصادی؛
- تأمین امنیت غذایی کشور و خودکفایی در تولید محصولات استراتژیک کشاورزی؛

ایران در ۲۰۵۰

گام دوم؛ در افق چشم انداز ۱۴۲۹ (۲۰۵۰ میلادی)

- کاهش شدت انرژی و رسیدن به متوسط شدت انرژی اقتصادهای E7؛
- تأمین سهم عمده ای از انرژی مورد نیاز کشور از طریق انرژی های تجدیدپذیر و هسته ای؛
- حفظ جایگاه ممتاز جهان در تولید و صادرات گاز و ایفای نقش مؤثر در بازار جهانی انرژی و اقتصاد بین الملل؛
- دستیابی به جایگاه اول منطقه به لحاظ تولید بیشترین ارزش افزوده از صنایع پایین دست نفت و گاز و فناوری های پیشرفته بخش بالادستی، میان دستی و پایین دستی گاز؛
- تبدیل ایران به قطب خدمات دانش پایه در منطقه غرب و جنوب غرب آسیا و بستر سازی جهت ورود به جمع کشورهای فراصنعتی؛
- تبدیل ایران به قطب صنعتی غرب و جنوب غرب آسیا با توسعه صنایع با فناوری بالا (شامل فناوری اطلاعات (IT)، بیوتکنولوژی (BT) و نانو تکنولوژی (NT) و ...) بر اساس استانداردهای کشورهای BRIC؛
- دستیابی به رتبه اول منطقه به لحاظ تولید محصولات کشاورزی با بکارگیری تکنولوژی های برتر و تأمین نیاز کشور در زمینه محصولات استراتژیک.

پی نوشت:

* مؤسسه مطالعات گلدمن ساکس و پرایس واترهاوس کوپرز



بانک جهانی اعلام کرد؛

کاهش شاخص عملکرد لجستیکی ایران

شاخص عملکرد لجستیک^۱ ابزار سنجشی است که توسط بانک جهانی و براساس بررسی انجام شده در شرکت های حمل و نقل در سراسر جهان تهیه شده و عملکردها را همراه با زنجیره تأمین لجستیک در کشورها اندازه گیری می کند.

این شاخص ها به کشورها کمک می کنند تا چالش ها و فرصت های بهبود عملکرد لجستیک خود را شناسایی کنند. بررسی فوق هر دو سال یکبار توسط بانک جهانی انجام می گیرد. جدول ذیل مقام ایران را در بین ۱۵۵ کشور برای سال های ۲۰۰۷ و ۲۰۱۰ میلادی نشان می دهد.

پیشرفت های فناوری و آزادسازی جهانی تجارت و سرمایه گذاری فرصت های جدیدی در اختیار کشورها برای بهره گیری از بازارهای جهانی به منظور رشد و نیز کاهش فقر فراهم می آورد. اما با پیدایش زنجیره تأمین جهانی نرخ های جدیدی برای انتقال سریع، مطمئن و ارزان محمولات منظور کرده است.

امکان اتصال به پایگاه لجستیک جهانی به زیرساخت، بازار خدمات و فرایندهای تجاری وابسته است. دولت و بخش خصوصی در بسیاری از کشورهای در حال توسعه باید این حوزه ها را بهبود بخشند یا با هزینه های سنگین و رو به افزایش محرومیت مواجه شوند.

شاخص عملکرد لجستیک بانک جهانی عملکرد کشورها را در ۶ زمینه، به عنوان مهم ترین وجوه محیط لجستیک فعلی، به طور خلاصه ارائه می کند:

- کارایی فرایند ترخیص گمرکی؛
- کیفیت تجارت و زیرساخت های مرتبط با حمل و نقل؛
- سهولت برنامه ریزی حمل با قیمت های قابل رقابت؛
- کفایت و کیفیت خدمات لجستیک؛
- امکان ردیابی محمولات؛
- فراوانی زمان رسیدن محموله به مقصد در زمان برنامه ریزی شده.

محدوده های مذکور موضوعات عادی نظیر روش های گمرکی و کیفیت زیرساخت ها و مباحث جدید نظیر ردیابی محمولات، رسیدن به هنگام به مقصد و توانایی صنعت لجستیک داخلی را در بر می گیرد. هیچ یک از موارد فوق به تنهایی مؤید مطلوبیت عملکرد لجستیک نیستند. انتخاب آنها براساس آخرین تحقیقات علمی و تجربی و تبادل نظر با دست اندرکاران با تجربه در حیطه هزینه حمل لجستیک بین المللی انجام گرفته است.

چنانچه دست اندرکاران حمل و نقل کشور عزم راسخی برای جبران این وضعیت در برنامه پنج ساله منتهی به ۱۳۹۳ نداشته باشند، همچنان شاهد متحنی نزولی خواهیم بود. این در حالی است که موقعیت جغرافیایی ایران بهترین فرصت را برای استفاده از امکانات ژئوپلیتیک فراهم کرده است.

امید است این موضوع یک از ورودی های طرح جامع حمل و نقل بار و مسافر باشد که البته به دلیل عدم پرداخت آخرین قسط هزینه مطالعات انجام شده به قوی ترین شرکت بین المللی، محصول نهایی را تحویل ایران نداده است.

مقایسه وضعیت شاخص عملکرد لجستیک ایران در گزارش بانک جهانی
در سال های ۲۰۰۷ و ۲۰۱۰ میلادی

	Logistics Performance Index		Customs		Infrastructure		International Shipments		Logistics Competence		Tracking & Tracing		Domestic Logistics Cost		Timeliness	
	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
سال ۲۰۰۷	78	2.51	63	2.5	66	2.44	78	2.59	66	2.69	125	2	75	2.93	106	2.8
سال ۲۰۱۰	103	2.57	106	2.22	86	2.36	121	2.44	69	2.65	110	2.5	-	-	85	3.26

پی نوشت:.....

1- Logistics Performance Index

احکام اجرایی مورد نیاز بخش دریایی در برنامه پنجم

اقتدار دریایی و امنیت ملی

اقتدار ایران به اقتدار دریایی از نظر دفاعی، امنیتی، کشتیرانی و صنایع مرتبط با امور دریایی وابسته است. اقتدار دریایی ایران پایه اقتدار سیاسی در منطقه و جهان محسوب می‌شود.

ما نمی‌توانیم شاهد حضور ضعیف در خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر باشیم. تجارت خارجی کشور ما و اکتشاف و انتقال منابع تجدیدناپذیر ایران عمدتاً از طریق دریا انجام می‌شود. منابع تجدیدپذیر دریایی کشور علاوه بر اشتغال و ارزش افزوده در صنایع مرتبط، تأمین‌کننده بخش قابل توجهی از پروتئین مصرفی مردم محسوب می‌شود.

حمل‌ونقل دریایی نه تنها در امنیت ملی ایفای نقش می‌کند بلکه کشتی‌های ایرانی اعم از تحقیقاتی، صیادی و تجاری و حضور فعال احاد این کشور در خلیج فارس، دریای عمان، دریای خزر و بهینه اقیانوس‌های جهان را به منصه ظهور می‌رساند.

موفقیت‌های آینده کشور ایران منوط به استفاده مطلوب از فرصت‌هایی است که از بستر دریا نشأت می‌گیرند.

اهمیت حفظ محیط زیست دریایی، ایمنی و امنیت تردد کشتی‌ها و فعالیت‌های ساحلی و فراساحل برای هیچکس پوشیده نیست. مهارت دریانوردان ایرانی پایه‌گذار تحقق تجارت بین‌الملل کشور تلقی شده و نوعی صادرات خدمات محسوب می‌شود. آینده ما در گرو توفیق در صنایع دریایی، کشتی‌سازی و فناوری‌های نوین است.

مأموریت اصلی دولت استفاده هر چه بهتر و بیشتر از فرصت ژئوپلیتیک ایران است و باید از تمامی پتانسیل‌های آن بهره گرفت. این احکام، برای اولین بار در تاریخ کهن ایران، برنامه و جهت‌گیری‌های بخش امور دریایی کل کشور را در برمی‌گیرد و به افق وسیع‌تری از اقتصاد کلان توجه دارد.

تحقق اهداف مندرج در این احکام، منوط به آن است که کلیه ارگان‌های دریایی و مرتبط با دریا اعم از حاکمیتی، تصدی‌گری، انجمن‌های دریایی مردم‌نهاد و... با هم همکاری کنند. تنها از این طریق است که می‌توان عقب‌ماندگی‌ها را جبران کرد.

در ذیل اقدامات مربوط به هر حکم جمعاً به ۷۰ مورد Plan Action اشاره شده است تا چگونگی اجرای این احکام از نظر مدیریت منابع انسانی بخش امور دریایی و صنایع وابسته به آن، تحقق ارزش افزوده، اشتغال، جذابیت سرمایه‌گذاری، ایمنی و امنیت و حفظ محیط زیست دریایی مشخص شود. البته داشتن احکام اجرایی به تنهایی کافی نیست. ما باید دنبال افرادی باشیم که خود را متعهد به اجرای آنها بدانند و با انجام کار مضاعف خصلتی مشارکت‌جویانه و هم‌افزا در امور دریایی، بندری و صنایع مربوط به آن داشته باشند.

ما به رویکردی جدید نیاز داریم و رهنمون‌های جدیدی را باید پیش بگیریم و محتاج افراد شجاعی در این زمینه هستیم.

سیاست‌های کلی نظام در مورد حمل‌ونقل تا سال ۱۴۰۴

ایجاد نظام جامع حمل‌ونقل و تنظیم سهم هر یک از زیربخش‌های آن با اولویت دادن به حمل‌ونقل ریلی و با توجه به جهات زیر:

- ❖ ملاحظات اقتصادی و دفاعی و امنیتی؛
- ❖ کاهش شدت مصرف انرژی؛
- ❖ افزایش ایمنی؛
- ❖ برقراری تعادل و تناسب بین زیرساخت‌ها، ناوگان، تجهیزات ناوبری و تقاضا؛
- ❖ افزایش بهره‌وری تا رسیدن به سطح عالی از طریق پیشرفت و بهبود روش‌های حمل‌ونقل و مدیریت منابع انسانی و اطلاعات.
- توسعه و اصلاح شبکه حمل‌ونقل با توجه به نکات زیر**
- ❖ نگرش شبکه‌ای به توسعه محورها؛
- ❖ آمایش سرزمین؛
- ❖ ملاحظات دفاعی - امنیتی؛
- ❖ سودآوری ملی؛
- ❖ موقعیت ترانزیتی کشور؛
- ❖ تقاضا؛
- ❖ فراهم کردن زمینه جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی و جلب مشارکت مردم و گسترش پوشش بیمه در همه فعالیت‌های این بخش؛
- ❖ دستیابی به سهم بیشتر از بازار حمل‌ونقل بین‌المللی.

امور دریایی و کشتیرانی، فعالیت‌های جهانی

ماهیت امور دریایی و کشتیرانی اصولاً فراملیتی است و لذا برای برنامه‌ریزان و سرمایه‌گذاران کشور فرصت‌های رقابتی مطلوبی فراهم کرده است. اگرچه وضعیت فعلی از رکود تجاری و اقتصادی ناپایدار جهان متأثر شده است ولی داشتن ناوگان ملی و ملکی همیشه یک اصل راهبردی برای ایران محسوب شده است.

ناوگان ملکی ایران ممکن است در کوتاه‌مدت از سوی کشتی‌های زیراستاندارد (Standard-Sub) خسارت‌هایی ببیند ولی قطعاً با رعایت استانداردهای

اقتدار دریایی ایران پایه اقتدار سیاسی در منطقه و جهان محسوب می‌شود.

بین‌المللی در خطوط کشتیرانی اقیانوس‌پیما، ثبت آزاد کشتی در مناطق آزاد تجاری، توسعه شرکت‌های بیمه دریایی، مؤسسات توانمند رده‌بندی و بانک‌های آشنا با این صنعت، می‌تواند به تثبیت موقعیت ایران در سطح جهانی کمک کند.

زنجره عرضه و لجستیک جهانی بیش از ۸۵ درصد مواقع به کشتیرانی وابسته است. بنابراین هر چقدر سهم ما در بازار جهانی حمل‌ونقل دریایی بالا برود به موقعیت استراتژیک ویژه‌ای دست خواهیم یافت.

دریانوردان ما نه تنها پشتیبان این فعالیت و صنایع دریایی خواهند شد بلکه به علت بینش فراملی، قادر خواهند بود مدیریت بسیاری از سازمان‌های تجاری را با قابلیت عهده‌دار شوند. طبعاً در مسیر جهانی شدن، احتیاج به ابزارهایی است که بتوان از عهده این کار به خوبی برآمد.

به هر حال به یک خط‌مشی تهاجمی و مداخله‌گر در بخش امور دریایی نیاز است. باید بیشتر از عملکرد ۳۰ سال گذشته وارد بازار جهانی کشتیرانی شد و به این لحاظ نیاز است که اهرم‌های مؤثر بین‌المللی را به کار گیریم و لذا جمعا

به ۷۰ مورد اقدام برای پنج حکم اجرایی زیر اشاره شده است:

یک) مدیریت منابع انسانی، آموزش، تحقیق و پژوهش دریایی؛

دو) توجه به ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی؛

سه) ایجاد جاذبه برای سرمایه‌گذاران در حوزه مالی - اقتصادی؛

چهار) افزایش اشتغال و توسعه جزایر ایرانی و مناطق ساحلی؛

پنج) تبدیل بندر چابهار، شهیدرجایی و امام‌خمینی به بندر هاب منطقه.

نیاز به تهیه سند جامع راهبرد امور دریایی

اگر چه تهیه سند جامع راهبردی امور دریایی یک اصل است ولی این سند به تنهایی پاسخگوی نیازها نیست مگر آنکه گام‌های بعدی در رابطه با نحوه اجرا، پایش و پیگیری تعریف شده باشد و مشارکت فعال و پایدار مالکان کشتی، صنایع دریایی، تجمعات صنفی، اتاق‌های بازرگانی و تجاری، سازمان‌های



مردم‌نهاد، مراکز فکری، دانشگاهی و تحقیقاتی آن را پشتیبانی کامل کنند. ایران کشوری دریایی است و بر سر چهار راه تجارت منطقه آسیا واقع شده است و از نظر تاریخی ثابت شده است توانایی‌های زیادی در دریا داشته و از جمله در حفر کانال‌های آبی بین‌المللی نقش مؤثری ایفا کرده است. نزدیک به ۹۵ درصد واردات و صادرات ایران از طریق آب انجام می‌شود و خطوط کشتیرانی ملی و ملکی فعلی ما جزء ۲۰ شرکت فعال کشتیرانی جهان هستند.

اگرچه متأسفانه در صنایع و فناوری‌های ساخت و تعمیرات کشتی که آنها هم امری استراتژیک است بسیار ضعیف عمل کرده‌ایم.

سهم تاریخی ما در گردشگری و مسافرت‌های دریایی تقریباً نابود شده است. غالب حواشی مرزی آبی ایران در محرومیت‌های زیادی قرار دارند (درست بالعکس همسایگان و کشورهای با سابقه دریایی) در حالی که صنایع دریایی ما قابلیت جذب بسیاری از نیروی انسانی بیکار کشور را داراست. باید زمینه جذب سرمایه‌گذاری در بخش امور دریایی و صنایع دریایی را فراهم آوریم تا از بخشی از عوارض اجتماعی نیروی انسانی بیکار نجات یافته و بیکاری پنهان فعلی را نیز سروسامان دهیم.

بی‌توجهی به صنایع فراساحل در برنامه‌های ادواری کشور، لطامت زیادی به کشور وارد کرده است و سهم شرکت‌های ایرانی در این بخش از خدمات بسیار ناچیز است.

در چشم‌انداز ۱۴۰۴، ایران باید از نظر دریایی نقش محوری در منطقه آسیا و خاورمیانه ایفا کند.

لازم به اشاره است که سند راهبرد امور دریایی کشور باید سندی زنده باشد و دائم در حال تکمیل و بهبود مستمر قرار گیرد. بنابراین نباید به آن به صورت جامع نگریسته شود. آخرین متن ویرایش شده معتبر این سند از سایت سازمان بنادر و دریانوردی قابل استخراج می‌باشد.

موارد مربوط به هر یک از احکام اجرایی

۱- مدیریت منابع انسانی، آموزش، تحقیق و پژوهش دریایی

حمل‌ونقل دریایی از سال ۱۳۸۶ به بعد با مشکل کمبود نیروی انسانی ماهر مواجه شد و در اوایل سال ۱۳۸۷ در حال تبدیل شدن به یک بحران بود که به دلیل بروز بحران اقتصادی و تسری آن به بخش حمل‌ونقل دریایی به طور موقت تحت کنترل قرار گرفت.

پر واضح است که بهبود اوضاع اقتصادی جهان باعث افزایش مجدد تقاضا برای حمل خواهد شد و به تبع آن اغلب کشتی‌های در دست ساخت با حداکثر دو الی سه سال تأخیر وارد بازار می‌شوند.

این امر بحران قبلی را تشدید خواهد کرد، به خصوص آنکه اغلب شرکت‌های کشتیرانی جهان در دو سال گذشته به دلیل کاهش درآمد و مواجه با زیان‌های کلان، قادر به سرمایه‌گذاری در بخش آموزش نبوده‌اند.

ایران می‌تواند در این راستا ضمن رفع موانع موجود بر سر راه آموزش دریانوردان، به توسعه مراکز آموزشی دریایی پرداخته و کاهش وابستگی به نیروی کار خارجی و حتی برنامه صادرات خدمات کارکنان دریایی ماهر ایرانی به خارج از کشور را در دستور کار خود قرار دهد.

از سوی دیگر تربیت تکنیسین و کادر فنی صنایع ساخت و تعمیر کشتی و آموزش مدیریت پروژه‌های مختلف ساحلی و فراساحلی اهمیت پیدا می‌کند.

موارد زیر جهت درج در حکم اجرایی فوق پیشنهاد می‌شود:

۱-۱ ماده ۲ قانون اصلاح تبصره ۲ ماده ۱ و ماده ۹ الحاق یک ماده به قانون خدمت وظیفه عمومی مصوب مهرماه ۱۳۶۳ مجلس شورای اسلامی اصلاح شود؛ به نحوی که کارکنان شاغل روی واحدهای شناور سنتی، منطقه‌ای و اقیانوس‌پیما در صورتی که ۷ سال در روی شناور مشغول کار باشند از خدمت نظام وظیفه معاف شوند.

۱-۲ قانون کار دریایی ایران با استفاده از کنوانسیون یکپارچه کار دریایی و با در نظر گرفتن فعالیت شرکت‌های نفتی در مناطق دریایی، جزایر و سکوها و

موفقیت‌های آینده کشور ایران منوط به استفاده مطلوب از فرصت‌هایی است که از بستر دریا نشأت می‌گیرند.



اگر چه تهیه سند جامع راهبردی امور دریایی
یک اصل است ولی این سند به تنهایی
پاسخگوی نیازها نیست.

دریانوردان بخش‌های سنتی و صیادی تهیه و به تصویب برسد.
۳-۱- دریانوردان شاغل بر روی شناورهای داخلی و خارجی از پرداخت مالیات معاف شوند.

۴-۱- نظام تشخیص صلاحیت حرفه‌ای برای دریانوردان، مهندسان دریایی، مشاوران، پیمانکاران و کلیه مشاغل که به نوعی با فعالیت‌های دریایی به طور مستقیم ارتباط دارد، ایجاد شود.

۵-۱- به هیچ یک از شناورهای تجاری و صیادی اجازه تردد داده نشود مگر پوشش بیمه‌ای مناسب برای شناور و خدمه آن تحصیل شده باشد.

۶-۱- تهیه سند ملی آموزش دریایی؛

۷-۱- راه‌اندازی سایت‌های اطلاع‌رسانی اینترنتی دریایی و مراکز توزیع کتب، نشریات و نقشه‌های دریایی؛

۸-۱- ایجاد مراکز تحقیقات حرفه‌ای دریایی با تجهیزات و آزمایشگاه‌های لازم جهت ارتقاء دانش دریایی کشور و ایجاد بسترهای لازم برای ورود به عرصه فناوری و تکنولوژی‌های بومی؛

۹-۱- ایجاد مرکز ملی داده‌های اقیانوسی و دریایی کشور؛

۱۰-۱- تعیین یک متولی واحد برای آموزش دریایی کشور به طوری که کلیه مراکز آموزشی دریایی در وزارتخانه‌های آموزش و پرورش، آموزش عالی و مراکز آموزشی بخش خصوصی و دولتی تحت یک سیاست واحد آموزشی درآیند؛

۱۱-۱- تهیه سرفصل‌های دروس تئوری و عملی دریائیان منطبق با نیازهای شغلی، سطوح سواد داوطلبان و معیارهای بین‌المللی؛

۱۲-۱- بومی‌سازی آموزش طب در دریا و مدیریت اجرایی پروژه‌های دریایی؛

۱۳-۱- معادل‌سازی مدارک صلاحیت اعطاء شده به دریانوردان در هر مقطع شغلی از نظر علمی و کاربردی.

۲- توجه به ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی

موارد زیر جهت درج در حکم اجرایی فوق پیشنهاد می‌شود:

۱-۲- تشکیل کارگروه تخصصی به منظور به حداقل رساندن آثار منفی رکود اقتصادی، تحریم و دزدی دریایی در خلیج عدن با حضور کلیه ذی‌نفعان در سازمان بنادر و دریانوردی؛

۲-۲- حمایت از منافع مالکان کشتی‌های ایرانی در مجامع بین‌المللی و منطقه‌ای دریایی و تهیه متون کنوانسیون‌ها و توافق‌نامه‌های مرتبط با امور دریایی؛

۳-۲- تعیین یک متولی واحد برای سیاست‌گذاری و کنترل فرایند اقدامات مربوط به محیط زیست دریایی به طوری که کلیه اقدامات عمرانی و استقرار واحدهای صنعتی در مناطق مختلف و سواحل کشور منوط به ارائه گزارش اثرات زیست محیطی شود و برنامه آمایش ناحیه بر پایه امکان‌سنجی، توان‌سنجی ظرفیت‌یابی و ارزیابی پیامدهای آنها تنظیم شود؛

۴-۲- تأمین یک فروند کشتی آموزشی برای کارورزی اولیه دریانوردان؛

۵-۲- راه‌اندازی مراکز تجسس و نجات منطبق با کنوانسیون SAR در دریاهای پیرامونی کشور؛

۶-۲- شوری‌زدایی از سواحل، جزایر و بنادر کشور؛

۷-۲- ایجاد محیط سبز در مناطق دریایی کشور با توجه به نوع آب و هوا و گونه‌های گوناگون گیاهان مقاوم در مقابل شوری آب؛

۸-۲- تهیه و انتشار نقشه سواحل دریایی ایران و تثبیت نقاط مرزی دریایی با حفظ منافع ملی؛

۹-۲- توسعه مراکز تحقیقاتی هواشناسی دریایی، شبکه رادار هواشناسی، بانک اطلاعات هواشناسی دریایی، مدل‌های پیش‌بینی دریایی در استان‌های ساحلی شمال و جنوب کشور؛

۱۰-۲- راه‌اندازی هوانما در کلیه پایانه‌های دریایی کشور و مراکز اطلاع‌رسانی دریایی و سامانه‌های هشدار مخاطرات دریایی و هشدار سونامی؛



۱۱-۲- ایجاد شبکه منطقه‌ای پیش‌بینی و پایش هواشناسی دریایی با مشارکت کشورهای حاشیه مرزهای آبی کشور؛
۱۲-۲- استفاده از داده‌های ماهواره‌ای و یا گشت‌های منظم دریایی برای اندازه‌گیری پارامترهای دریایی در دریای خزر، خلیج فارس، دریای عمان و اقیانوس هند؛
۱۳-۲- استفاده از سیستم تصفیه سپتیک برای کلیه صنایع آلوده‌کننده محیط زیست دریایی و اجباری شدن این طرح در سال اول برنامه برای کلیه صنایع آلوده‌کننده شیمیایی؛
۱۴-۲- تجهیز کلیه بنادر به تسهیلات دریافت، پردازش و دفع مواد زائد ناشی از کشتی‌ها؛
۱۵-۲- برقراری سامانه پایش هوایی به منظور کنترل و پایش جستجو و نجات دریایی و مقابله با آلودگی آب دریا؛
۱۶-۲- تأسیس گارد ساحلی ایران منطبق با کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی.

۳- ایجاد جاذبه برای سرمایه‌گذاران در حوزه مالی - اقتصادی

با عنایت به جهانی بودن فعالیت‌های بخش امور دریایی و تأثیرپذیری آن از فضای کسب و کار حاکم بر این بخش در سطح جهانی و نیز لزوم دارا بودن قابلیت رقابت با دیگر بازیگران منطقه‌ای و جهانی، تأمین تسهیلات مالی مورد نیاز این بخش از اهم اولویت‌های مورد نظر فعالان و سرمایه‌گذاران می‌باشد.

موارد زیر جهت درج در حکم اجرایی فوق پیشنهاد می‌شود:

۱-۳- تأمین تسهیلات مالی (ارزی) ارزان قیمت با نرخ و مدت انتظار متداول بین‌المللی جهت اجرای برنامه‌ها و طرح‌های توسعه‌ای از محل صندوق ذخیره ارزی؛
۲-۳- فعال شدن صندوق حمایت از صنایع و امور دریایی کشور؛
۳-۳- احتساب خدمات شرکت‌های کشتیرانی، تأسیسات تعمیراتی و ساخت کشتی و سازه‌های دریایی ساحلی و فراساحلی به عنوان صدور خدمات فنی و مهندسی و بهره‌مندی از جواز صادراتی؛

۴-۳- فراهم کردن تسهیلات گمرکی لازم جهت ورود تجهیزات و قطعات صنایع ساخت و تعمیر مرتبط با امور دریایی و کشتیرانی؛

۵-۳- معافیت تأسیسات ساخت، تعمیر و اسقاط کشتی از پرداخت مالیات؛
۶-۳- تأمین تسهیلات ارزان لازم جهت ساخت و راه‌اندازی بنادر خشک در نقاط کلیدی و قطب‌های صنعتی کشور به منظور توسعه خدمات مبدأ به مقصد (Door To Door)؛

۷-۳- معافیت شرکت‌های کشتیرانی، خدمات دریایی و تعمیرات و ساخت سازه‌های دریایی از پرداخت سه درصد مالیات بر ارزش افزوده؛

۸-۳- اجرای صحیح تبصره ۲ قانون مقررات تردد وسایل نقلیه خارجی و معافیت عوارض ۱۰ درصد حق پرچم برای شناورهای تجاری (غیرنفتی) با مالکیت ایرانی؛
۹-۳- محاسبه مالیات شرکت‌های کشتیرانی داخلی بر مبنای مالیات بر تناژ کشتی (Tax Tonnage)؛

۱۰-۳- تعیین سقف حق ثبت کشتی به میزان ۲۰ میلیون ریال و حذف ترخیص کشتی از شمول حقوق و عوارض گمرکی؛

۱۱-۳- اجبار حمل محمولات بالاتر از ۲۰ هزار تن وارداتی به ایران توسط ناوگان ملکی ایرانی در مدت شرایط اعمال تحریم اقتصادی؛

۱۲-۳- اجازه ترانس‌شیپ‌منت از بنادر ایرانی به مقاصد داخلی و اعمال مشوق‌های لازم جهت رقابتی کردن نرخ‌های مربوط به خدمات ترانس‌شیپ بنادر جنوبی کشور؛

۱۳-۳- حذف موانع موجود در جهت افزایش ترانزیت کالا از طریق کریدور

شمال-جنوب و نیز کشورهای همسایه شرقی و غربی کشور؛

۱۴-۳- افزایش سرعت سیر حمل ریلی و رفع مشکل حق دسترسی شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی به امکانات موجود در خطوط ریلی کشور و واگذاری کلیه امور مربوط به حمل‌ونقل ریلی و جابه‌جایی کالا به سرمایه‌گذاران بخش خصوصی؛

۱۵-۳- تسریع در صدور مجوز برای راه‌اندازی تأسیسات اسقاط و اوراق کشتی؛

۱۶-۳- راه‌اندازی دادگاه‌های دریایی.

۴- افزایش اشتغال و توسعه جزایر ایرانی و مناطق ساحلی

نقش راهبردی جزایر ایرانی خلیج فارس در حضور مؤثر جمهوری اسلامی ایران در این منطقه استراتژیک و تأمین منافع ملی غیرقابل انکار می‌باشد و این امر مهم تنها از طریق توسعه پایدار و متوازن این جزایر، امکان‌پذیر خواهد بود. ایجاد اشتغال از دیگر اهداف مهم نظام در این بخش محسوب می‌شود. موارد زیر جهت درج در حکم اجرایی فوق پیشنهاد می‌شود:

۱-۴- تسری مقررات و ضوابط سرمایه‌گذاری در مناطق آزاد به کلیه جزایر ایرانی خلیج فارس و مناطق ویژه اقتصادی در بنادر؛

۲-۴- واگذاری مسئولیت توسعه و مدیریت کلان هر یک از جزایر ایرانی

۵ - تبدیل بنادر چابهار، شهیدرجایی و امام خمینی به بنادر هاب منطقه

از آنجا که بیشتر مبادلات کالا به دلیل مزایایی که حمل و نقل دریایی نسبت به سایر شیوه‌های حمل و نقل دارد، از طریق دریا انجام می‌شود بنادر کشور به عنوان مجاری اصلی ورود و خروج کالا به حساب می‌آیند و نقش مؤثری در کاهش قیمت تمام شده کالا ایفا می‌کنند. بنابراین بنادر کشور باید توانایی لازم جهت پاسخگویی به تقاضای وارده را داشته باشند و ضروری است که متناسب با عرضه و تقاضا به اهداف توسعه‌ای مندرج در چشم‌انداز ۲۰ ساله نظام مجهز شوند. از این رو بنادر به عنوان حلقه اتصال مهم شبکه لجستیک بین‌المللی عمل کرده و تأثیرات قابل توجهی در اقتصاد کشور دارند و نسبت به تأمین نیازهای اساسی کشور نقش مهمی ایفا می‌کنند. بنابراین نه تنها باید به تکنولوژی تسهیلاتی روز مجهز باشند، بلکه از پسرانه‌هایی کاملاً در خور ظرفیت طراحی شده برخوردار شوند.

موارد زیر جهت درج در حکم اجرایی فوق پیشنهاد می‌شود:

- ۵-۱- شمول سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی در بنادر کشور از مقررات مناطق آزاد تجاری؛
- ۵-۲- اتصال شبکه سراسری راه آهن به بنادر چابهار، بوشهر، عسلویه و انزلی و دو خطه شدن شبکه فعلی بنادر عباس و امام خمینی برای جابه‌جایی کالا و کانتینر تا شهرهای اصلی کشور؛
- ۵-۳- تجهیز بنادر مناطق آزاد کشور برای قابلیت پهلوگیری کشتی‌های اقیانوس‌پیما و اتصال پل خلیج فارس به جزیره قشم؛
- ۵-۴- مطالعه و راه‌اندازی بنادر خشک در سطح کشور؛
- ۵-۵- بهره‌برداری از خدمات یکپارچه الکترونیکی در بنادر تجاری ایران برای ترخیص، ورود و خروج کالا؛
- ۵-۶- اتصال آزادراه‌های استراتژیک کشور به بنادر هاب (امام خمینی، شهیدرجایی، بندر چابهار)؛
- ۵-۷- انجام ترانزیت حداقل ۳۰ میلیون تن کالاهای تجاری به طور سالانه (ترانزیت غیرلوله‌ای) از بنادر ایران؛
- ۵-۸- در اختیار گرفتن حداقل ۳۰ درصد بازار ترانشیپ کانتینر خلیج فارس؛

- ۵-۹- انجام حداقل ۷۰ درصد خدمات فراساحلی ایران تا پایان برنامه پنجم توسط شرکت‌های ایرانی؛

- ۵-۱۰- افزایش ظرفیت اسمی بنادر تجاری کشور تا میزان ۲۰۰ میلیون تن کالای غیرنفی؛

- ۵-۱۱- افزایش ظرفیت اسمی پایانه‌های کانتینری بنادر تجاری به ۷/۵ میلیون TEU؛

- ۵-۱۲- آماده‌سازی بندر چابهار برای تخلیه و بارگیری ۱۵ میلیون تن کالا در سال؛
- ۵-۱۳- مطالعه، احداث و تجهیز بنادر کوچک تجاری- صیادی با رعایت الزامات اقتصادی، اجتماعی، زیست‌محیطی و جاذبه‌های تجاری تا پایان سال اول برنامه پنجم به نحوی که حداقل ۵۰ درصد آن تا پایان برنامه به بهره‌برداری برسد؛

- ۵-۱۴- رقابتی شدن تعرفه بنادر هاب تجاری؛
- ۵-۱۵- راه‌اندازی تأسیسات تفریحی و گردشگری دریایی شامل مجموعه سرگرمی‌های آبی همراه با استفاده از تجهیزاتی مانند هواناو و قایق پرنده و مجموعه آکواریوم دریایی و... با استفاده از تسهیلات بانکی بلندمدت و بدون بهره در کلیه بنادر و جزایر اصلی جنوب و شمال کشور؛

- ۵-۱۶- تأسیس باشگاه‌های ورزشی ویژه دریانوردان در بنادر و جزایر ایران و سپس توسعه و گسترش آن.



خلیج فارس به وزارتخانه معین با لحاظ کردن محور مدنظر جهت توسعه؛

- ۴-۳- معافیت شرکت‌های سرمایه‌گذار در جزایر، سواحل و مناطق ویژه اقتصادی و مناطق آزاد از پرداخت مالیات حاصل از خدمات دور از ساحل و خارج از کشور؛

- ۴-۴- تحویل سوخت یارانه‌ای به کلیه شناورهای فعال در بنادر جنوبی و شمالی کشور به میزان ۵۰ درصد بازار خلیج فارس در طول برنامه پنجم؛

- ۴-۵- تحت پوشش قرار دادن پرسنل دریایی در کل زمان اشتغال بر روی شناور (دریا، لنگرگاه، کنار اسکله) توسط سازمان تأمین اجتماعی؛

- ۴-۶- تولید فولاد و آلومینیوم مرغوب دریایی منطبق با استانداردهای بین‌المللی در داخل و یا تعرفه صفر گمرکی برای واردات آنها به کشور؛

- ۴-۷- تأمین خدمات سوخت‌رسانی و مایحتاج کشتی‌ها در حوزه خارک، بوشهر و قشم، بندرعباس و چابهار توسط شرکت‌های ایرانی به طوری که حداقل تا پایان برنامه پنجم ۵۰ درصد بازار خلیج فارس در اختیار ایران باشد؛

- ۴-۸- اولویت برداشت از منابع انرژی و پروتئین دریایی در مناطقی که با همسایگان مشترک است؛

- ۴-۹- شیرین‌سازی آب دریا برای آب شرب مناطق ساحلی و جزایر کشور.

آغاز تدوین اسناد راهبردی صنایع و امور دریایی

سند استراتژی صنایع دریایی



پیرو تصمیمات متخذه در جلسه مورخ ۱۳۸۸/۱۲/۱۲، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران به نمایندگی از کارگروه امور اقتصادی و فنی شورای عالی صنایع دریایی کار تدوین اسناد راهبردی صنایع و امور دریایی را به سازمان مدیریت صنعتی محول کرد.

شرح خدمات پیشنهادی شامل موارد زیر می‌باشد:

۱- مطالعه و تلفیق گزارشات راهبردی موجود در صنعت دریایی کشور؛
۲- حوزه‌بندی ماتریسی صنایع و امور دریایی (در سه سطح از بخش به زیر بخش)؛

۳- تهیه دو پرسشنامه جهت پرسش از نخبگان و مدیران دریایی.
تبصره ۱- مورد ۱ شامل موارد زیر، و نه محدود، به آن می‌باشد:
بررسی مدارک و مستندات تهیه شده توسط نمایندگان کارگروه امور اقتصادی و فنی؛

دریافت دیدگاه‌های کلان کارفرما در ارتباط با صنایع و امور دریایی؛
بررسی اسناد بالادستی در کشور و در رابطه با صنعت و امور دریایی مشتمل بر:

- قوانین برنامه توسعه پنج ساله؛
 - سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور؛
 - سند استراتژی توسعه صنعتی کشور و کشورهای منتخب؛
 - مصوبات و آیین‌نامه‌های دولت مرتبط با صنعت و امور دریایی.
- بررسی اسناد بالادستی بین‌المللی در رابطه با صنعت و امور دریایی؛
اسناد موازی و برنامه‌های بلندمدت استراتژیک مرتبط با صنایع و امور دریایی از:

- وزارت راه و ترابری، سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان هواشناسی کشور؛
- وزارت امور اقتصادی و دارایی؛
- وزارت بازرگانی؛
- وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح؛
- وزارت صنایع و معادن و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران؛
- وزارت علوم، تحقیقات و فناوری؛
- سازمان حفاظت محیط زیست؛
- وزارت جهاد کشاورزی و سازمان شیلات ایران؛
- سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری؛
- معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور، سازمان نقشه‌برداری کشور و مرکز آمار ایران؛
- وزارت دادگستری.

بررسی منابع ملی؛
بررسی گزارشات منتشره قبلی مرتبط با صنایع و امور دریایی.

بررسی جایگاه صنایع دریایی در توسعه کشورها (حداقل ۱۵ کشور)

- تولید ناخالص ملی؛
- اشتغال‌زایی؛
- قوانین؛
- فناوری‌های نوین؛
- آینده پژوهشی؛
- بررسی بنادر و شهرهای دریایی اصلی جهان (حداقل ۲۰ مورد).
- معرفی صنایع و امور فعال؛
- معرفی قوانین ویژه و تسهیلات؛
- حجم فعالیت‌ها و مراودات؛
- زمینه‌های همکاری؛
- صاحبان تکنولوژی.

تشکیل کارگروه‌های تخصصی

شناسایی اشخاص حقوقی و حقیقی مؤثر در صنایع و امور دریایی؛
تشکیل کارگروه‌های تخصصی به تفکیک گروه‌های ذی‌نفع براساس ساختار مرکز تحقیقات و آینده‌نگاری دریا در شورای عالی صنایع دریایی کشور و مطالعات فوق.

تبصره ۱: منابع انسانی، اشتغال، آموزش، قوانین و مقررات و... مواردی است که در تمامی گروه‌های ذی‌نفع جاری است و در نهایت برای هر یک از موارد عمومی، موارد طی گزارشات مستقلی جمع‌بندی و ارائه می‌شود که بیانگر نظرات تمامی کارگروه‌ها و اثرات فی‌مابین آنها خواهد بود. جمع‌بندی موارد طی جلسات خاصی و با حضور متخصصان کشور در این زمینه‌ها انجام خواهد شد.

تبصره ۲: جلسات کارگروه‌ها با حضور نماینده کارفرما برگزار خواهد شد.
تبصره ۳: زمان تشکیل جلسات کارگروه‌هایی که از سطوح بالاتری برخوردار می‌باشند پس از پیشرفت امور در کارگروه‌های دیگر تعیین خواهد شد تا نتایج حاصله در سطح بالاتر به صورت مؤثر بررسی شوند.
هماهنگی و برگزاری جلسات کارگروه‌ها؛

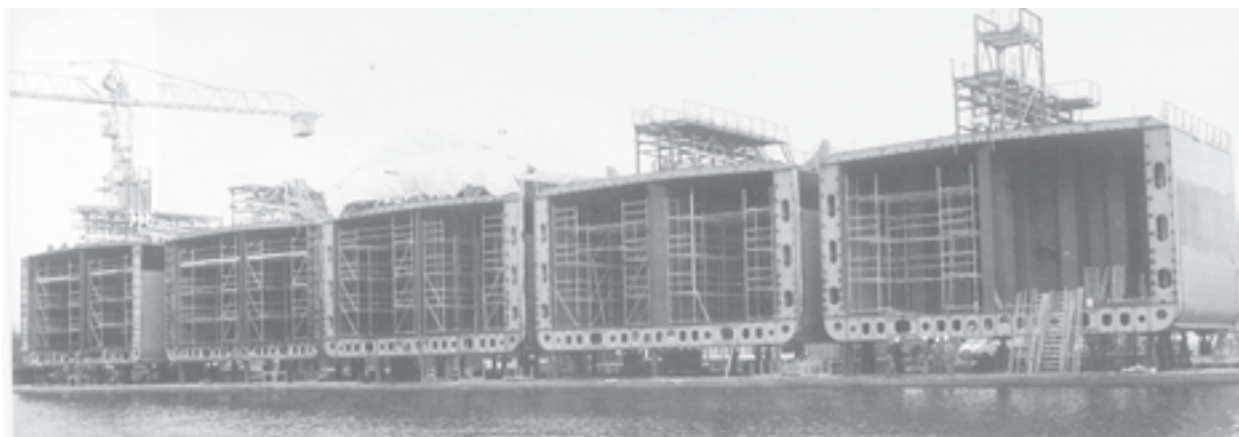
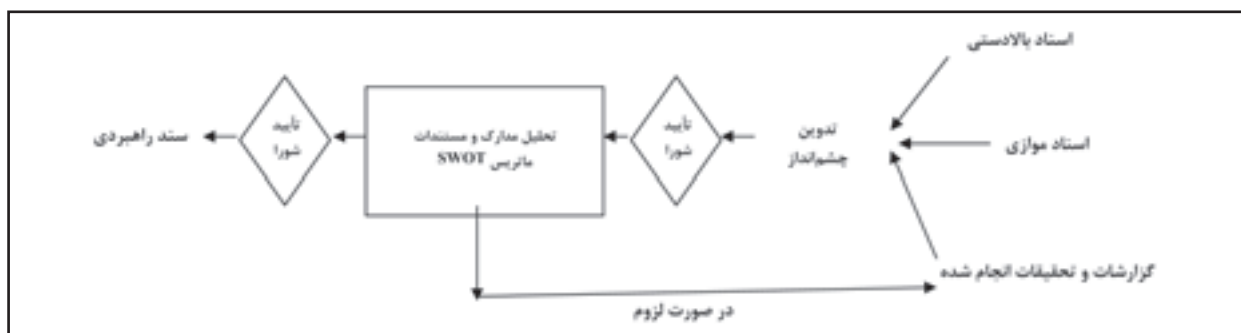
منابع انسانی، اشتغال، آموزش، قوانین و مقررات و... مواردی است که در تمامی گروه‌های ذی‌نفع جاری است.



سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران به
نماینده‌گی از کارگروه امور اقتصادی و فنی شورای
عالی صنایع دریایی کار تدوین اسناد راهبردی
صنایع و امور دریایی را به سازمان مدیریت صنعتی
محول کرد.

- ◀ ضبط، نگهداری و پیاده‌سازی مشروح مذاکرات کارگروه‌ها در پایگاه
- ◀ مربوطه به دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی کشور؛
- ◀ بازتعریف کارگروه‌های تخصصی به تفکیک حوزه‌های استراتژیک به
- ◀ منظور همسو کردن فعالیت کارگروه‌ها و رسیدن به اجماع عمومی میان
- ◀ نظرات طیف‌های ذی‌نفع.
- ◀ **تحلیل مدارک بررسی شده**
- ◀ تهیه چشم‌انداز صنایع و امور دریایی؛
- ◀ تدوین زنجیره‌های اصلی صنایع و امور دریایی و اجزاء آن؛
- ◀ تعیین پتانسیل‌های موجود در زمینه صنایع و امور دریایی؛
- ◀ تعیین فرصت‌های پیش رو در زمینه صنایع و امور دریایی؛
- ◀ تعیین تهدیدات پیش رو در زمینه صنایع و امور دریایی؛
- ◀ تعیین نواحی قابل بهبود؛
- ◀ تهیه ماتریس IFE و EFE؛
- ◀ تهیه ماتریس SWOT در صنایع و امور دریایی؛
- ◀ تدوین چشم‌انداز بخش صنعت؛
- ◀ تدوین استراتژی‌ها با استفاده از ابزار مناسب؛
- ◀ اولویت‌بندی استراتژی‌ها در جلسات کارشناسی؛
- ◀ تطابق و تلفیق راهکارهای ارائه شده با استراتژی‌ها.

مدل تدوین سند راهبردی





متدولوژی انجام مطالعه

براساس شرح خدمات پیشنهاد شده متدولوژی انجام پروژه به شرح زیر خواهد بود:

- بررسی اسناد و مدارک موجود در نهادهای مرتبط کشور؛
- بررسی اسناد و مدارک بین‌المللی مرتبط؛
- انجام مصاحبه با خبرگان و صاحب‌نظران صنعت؛
- استفاده از نتایج مطالعات مرتبط و به روز در سازمان مدیریت صنعتی؛
- استفاده از آمار و اطلاعات و پژوهش‌های مرتبط سازمان گسترش و
- نوسازی صنایع ایران، مرکز آمار و شکل‌های صنفی مرتبط؛
- انجام تحلیل‌های اقتصادی و آماری لازم؛
- برگزاری جلسات هم‌اندیشی با صاحب‌نظران در حوزه صنایع و امور دریایی در کشور؛
- ارائه گزارش نهایی در قالب استراتژی‌های حوزه صنایع و امور دریایی.

تقسیم بندی اولیه





قوانین بین‌المللی و حقوق دریاها (۲)

حدود حاکمیت

غلامعلی بهشتی برومند

کارشناس دریانوردی

.....



آب‌های سرزمینی

در بحث مقدماتی گذشته، قانون بین‌المللی به عنوان قانونی که روابط بین ملت‌ها یا دولت‌ها را به نظم درمی‌آورد، تعریف و گفته شد که با قانون ملی که بر روابط افراد با یکدیگر یا افراد و دولت متبوعه نظارت دارد متفاوت است. در مباحث جاری، کلمات کشور، دولت و ملت به کرات مورد استفاده قرار می‌گیرند. به قانون بین‌المللی اغلب "قانون ملت‌ها" نیز گفته می‌شود و کلمه ملت نیز در عناوینی نظیر "اتحاد ملل" یا "ملل متحد" به کار رفته است. بنابراین نیازی به ارائه تعریف مشخصی از کلمات فوق نیست زیرا در این مبحث هر یک به جای دیگری نیز استفاده شده و جای هیچ‌گونه اشکالی نیست. وقتی درباره یک کشور صحبت می‌کنیم، تأکید بیشتر روی سرزمین آن کشور و مرزهای فیزیکی آن است، به نحوی که می‌توانیم روی نقشه‌های مربوطه ببینیم. با کلمه "ملت" تأکید روی مردم یک کشور با هم‌بستگی‌های خونی و نژادی، زبان، دین و عادات مشترک آنان می‌باشد. کلمه دولت نیز به گردانندگان و اداره‌کنندگان یک جامعه در منطقه جغرافیایی شناخته شده اطلاق می‌شود. غالب تفاسیر فوق در این بخش با عنوان دول حاکم و در ارتباط با مقررات بین‌المللی مورد بحث قرار می‌گیرند.

حاکمیت آن گونه که در برخی متون حقوقی بیان شده به معنی کامل عبارت است از "نیروی مطلق، عالی و غیرقابل کنترلی که یک کشور مستقل به وسیله آن اداره می‌شود." اصول سنتی حاکمیت در قدیم این حق را به کشورها اعطا می‌کرد که در حل و فصل قضایای مربوط به خود، قاضی خود بوده و هرگاه مثلاً لزوم جنگ را احساس می‌کردند، به جنگ متوسل شوند.

امروزه این امور محدودتر شده و آزادی عمل سابق را مجاز نمی‌دانند. بسیاری از کشورها نیز محدودیت‌های آزادی عمل خود را در این راستا پذیرفته‌اند، برای مثال اعضای سازمان ملل متحد حق خود را در توسل به جنگ به آنچه در منشور سازمان آورده شده محدود کرده‌اند و به گفته یکی از حقوقدانان بریتانیایی امروزه احتمالاً دقیق‌تر خواهد بود اگر بگوییم "حاکمیت یک دولت یعنی نیرویی که با محدودیت اعمال شده توسط قوانین بین‌المللی برای آن باقی می‌ماند." بنابراین هرگاه سخن از حاکمیت به میان آورده شود، مفهوم آن همان حاکمیت محدود در چارچوب قوانین بین‌الملل است.

دول حاکم از کلیه حقوق اعطایی در قوانین بین‌المللی برخوردار و مشمول کلیه وظایف و تعهدات وضع شده توسط قوانین مذکور می‌باشند. این حقوق از جمله شامل اعزام نمایندگان سیاسی به دیگر کشورهای مستقل، انعقاد پیمان‌ها با سایر کشورها در موضوعاتی به اختیار خودشان، اجازه ورود یا اخراج بیگانگان، اعطای امتیازات و اختیارات به نمایندگان سیاسی خود در سایر کشورها و اختیار کامل رسیدگی و قضاوت در مورد جرایمی است که در قلمرو داخلی خودشان اتفاق می‌افتد. برخی از وظایف وابسته به این حقوق نیز خودداری از انجام امور مشخص چون اعمال حاکمیت در محدوده و قلمرو سرزمین دیگر کشورها، مانند استفاده از فضا یا زمین کشور دیگر بدون مجوز رسمی و کتبی آن، جلوگیری از عملکرد اتباع یا نمایندگان سایر دولت‌ها در امور مربوط به خود، و سیاست عدم مداخله در امور سایر کشورها هستند که رعایت نکردن آنها منجر به نقض استقلال یا حاکمیت ارضی یا سرزمینی آنها خواهد شد.

قلمرو سرزمینی

مفاهیم "حاکمیت" و "سرزمین" معمولاً همان گونه که حقوق در کنار وظایف مصداق می‌یابد، در کنار هم به کار می‌روند. یک دولت نیز برای حاکم بودن مسلماً باید دارای سرزمینی باشد. مسائل حقوقی که در رابطه با مالکیت یک دولت حاکم بر سرزمین خود به وجود می‌آید مستلزم بحثی مشروح و مستقل است، اما در اینجا فقط پاره‌ای از نکات اساسی در رابطه با موضوع بیان می‌شود. حدود سرزمین یک کشور باید به خوبی مشخص و قابل تبیین برای سایر اعضای جامعه بین‌الملل باشد تا بتواند مناطقی را که تحت حاکمیت حقوقی دولت آن کشور است بشناساند. کشورها از طرق مختلف مانند واگذاری، الحاق، تصرف بلامعارض و طولانی، به هم پیوستگی یا نمو طبیعی ارضی، زمین‌هایی

حاکمیت آن گونه که در برخی متون حقوقی بیان شده به معنی کامل عبارت است از "نیروی مطلق، عالی و غیرقابل کنترلی که یک کشور مستقل به وسیله آن اداره می‌شود."



دریای سرزمینی کمربند حایلی بین دریای
مجاور خشکی و آبهای داخلی یک کشور
ساحلی است.

را کسب و یا از دست می‌دهند، اما این امر و همچنین اندازه و وسعت فیزیکی یک سرزمین نقش در حاکمیت ندارد. کشورهای کوچک به همان اندازه حاکمیت دارند که کشورهای بزرگ. برای نمونه در این رابطه می‌توان به کشورهای کوچک باربادوس و تووالو و یا واتیکان اشاره کرد که در سال ۱۹۲۹ در پی معاهده‌ای با ایتالیا رسماً به عنوان «سرزمین پاپ» شناخته شد.

دریای سرزمینی

در مقررات بین‌المللی سرزمین یک کشور آن قسمت از کره زمین، شامل سطح، زیرسطح، هوا و آب است که تحت حاکمیت آن کشور می‌باشد. سلطه و حاکمیت هر کشور در محدوده قلمرو سرزمینی آن تام و انحصاری است و احترام به حاکمیت سرزمینی در دریا، هوا و خشکی جزء تعهدات هر دولت و از وظایف کلیه اتباع آن از جمله کسانی است که به طریقی با هوا و دریا سروکار دارند. دریایان بویژه آنان که مسئولیت‌ها و وظایف بالاتری را بر عهده دارند در راستای وظایف شغلی و به منظور احترام به حاکمیت سرزمینی سایر کشورها باید آگاهی و اشراف کاملی بر حوزه و حدود فعالیت خود و قوانین بین‌المللی مرتبط با این فعالیت‌ها داشته باشند.

آنجا که از قلمرو سرزمینی یا حاکمیت سرزمینی صحبت به میان می‌آید، منظور از سرزمین فقط زمین یا خشکی نیست بلکه کشوری که محاط به آبهای داخلی و سرزمینی است، همانند حاکمیت بر مناطق خشکی، بر آبهای مذکور نیز حاکمیت دارد، اما حدود مرز این حاکمیت تا کجا گسترش می‌یابد و به کجا ختم می‌شود؟

آیا این حاکمیت تام و انحصاری است یا محدود و در این صورت محدودیت آن مبتنی بر چه اصولی است؟

در اینجااست که باید به قوانین بین‌المللی و در واقع به حقوق بین‌المللی دریاها

متوسل شد و حدود حاکمیت یا به عبارت دیگر صلاحیت هر کشور یا دولت ساحلی را در حوزه‌های مختلف تعیین و تبیین کرد. عهدنامه‌ای که حقوق بین‌المللی دریاهای و حوزه‌های صلاحیت متعهد دولت‌های ساحلی را تدوین کرده است به "عهدنامه ۱۹۸۲ سازمان ملل متحد درباره حقوق دریاهای" معروف است که در سال ۱۹۸۲ در کنفرانس سوم حقوق دریاهای در ژنو به تصویب رسید. مهم‌ترین دستاورد این کنفرانس تعیین ۱۲ میل عرض دریای سرزمینی است که یکی از موفقیت‌های کلیدی کنفرانس مذکور به شمار می‌رود. اما نیل به این توافق چندان ساده نبود و راه درازی را در مسیری پر از مباحث و مناقشات، اختلاف نظر، تضاد منافع و گاهی برخورد‌های حساس میان دولت‌ها طی کرد تا بتوان گفت پس از حدود ۵۰ سال جامعه ملل به این مهم دست یابد.

عرض دریای سرزمینی

دریای سرزمینی کمربند حایلی بین دریای مجاور خشکی و آب‌های داخلی یک کشور ساحلی است که حاکمیت آن متعلق به کشور مزبور است. با آنکه حاکمیت یاد شده تا فضای فوق دریای سرزمینی، بستر دریا و زیر بستر آن گسترش می‌یابد، مشمول برخی محدودیت‌ها نیز می‌شود که در ادامه این مبحث ذکر خواهد شد. دریاهای سرزمینی و آب‌های مجمع‌الجزایری یک کشور مجمع‌الجزایری مثل فیلیپین معمولاً مترادف بوده و از تشابه معنی برخوردارند.

دریای سرزمینی آب‌های متقابل رودخانه‌ها، اکثر خلیج‌های کوچک و بزرگ، دریاچه‌ها و بنادر می‌باشد که همه آنها جزئی از آب‌های داخلی یا ملی محسوب می‌شوند. حائز اهمیت است که تفاوت میان دریای سرزمینی و آب‌های داخلی به خوبی درک شود زیرا هر یک مشمول قوانین و مقررات خاص و جداگانه‌ای قرار می‌گیرند. کاربرد اصطلاح "آب‌های سرزمینی" هر دو مورد دریای سرزمینی و آب‌های داخلی را در بر می‌گیرد. کشوری که محاط به آب‌های داخلی است، همانند حاکمیت بر مناطق خشکی، حاکمیت تام بر آنها دارد. از حقوق چنین کشوری می‌توان حق برقراری ممنوعیت تردد و استفاده از آب‌های داخلی توسط کشتی‌های بیگانه را ذکر کرد، زیرا آب‌های داخلی از حوزه‌های صلاحیت دولت‌های ساحلی هستند که از ساحل کشور تا خط مبدأ شروع دریای سرزمینی امتداد می‌یابد و جزئی از قلمرو کشور ساحلی محسوب می‌شود و هر کشتی به محض ورود به آب‌های ساحلی یک کشور در حوزه صلاحیت آن کشور قرار می‌گیرد.

از سال ۱۷۹۳ زمانی که توماس جفرسون وزیر امور خارجه وقت آمریکا به کشورهای بریتانیا و فرانسه اعلام کرد که ایالات متحده به محدوده ۳ میل پای‌بند است، به طور ضمنی تصدیق کرد که فاصله ۳ میل را جهت وسعت عرضی دریای سرزمینی مناسب می‌داند. با این حال وقایع بین‌المللی دهه ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰ تغییرات سریعی در نظام اقیانوس‌ها ایجاد کرد که محور این تغییرات را تعیین و ترسیم خطوط حاکمیت حقوقی تشکیل می‌داد، یعنی بسط دریاهای سرزمینی تا وسعت عرضی ۱۲ میل. تغییر فوق توسط اکثریت عمده کشورها مورد تأیید قرار گرفته و نقطه عطفی است که مجموعه وسیعی از حقوق بین‌المللی دریاهای از آن نشأت می‌گیرند.

به منظور درک کامل مجموعه قوانین مذکور ضروری است به عقب برگشته و نگاهی به تاریخ و سیر تکاملی حقوق بین‌المللی دریاهای بیافکنیم، زیرا مسئله عرض دریاهای سرزمینی معمایی لاینحل و گره سردرگم در روابط بین‌المللی بود و فقدان توافق و تفاهم همه جانبه (که هنوز آثاری از آن باقی است) بذر منازعات حادی را در نقاط اشتعال خطرناک در سراسر جهان می‌افشاند. از این رو برای درک وضعیت کنونی آگاهی از وضعیت گذشته و مواضع کشورهای مختلف در مورد عرض دریای سرزمینی ضروری به نظر می‌رسد که به صورت خلاصه‌ای از زمینه و تفسیر تاریخی در این رابطه در شماره بعد بیان خواهد شد.

احترام به حاکمت سرزمینی در دریا، هوا و خشکی جزء تعهدات هر دولت و از وظایف کلیه اتباع آن از جمله کسانی است که به طریقی با هوا و دریا سروکار دارند.

آشنایی با بیمه دریایی (۳) هماهنگی شناور با استانداردها

مجید رحمتی - رئیس اداره کل کشتی، هواپیما و زیان همگانی - شرکت سهامی بیمه ایران mrahmati@Iraninsurance.ir

.....
نازنین حاتمی - رئیس اداره امور اتکایی - شرکت سهامی بیمه ایران

ماشین آلات و تجهیزات کشتی در سطح قابل قبول و استاندارد ساخته شده و مطابق با معیارها و قوانین مؤسسه رده بندی می باشند، اطمینان حاصل کنند. همچنین مؤسسه رده بندی خط بارگیری (Loadline) کشتی را نیز تعیین می کند، علامت خط بارگیری در هنگام ساخت بدنه و رنگ آمیزی آن بر روی بدنه کشتی و در هر دو طرف آن به همراه نام مؤسسه رده بندی کننده حک می شود.

برای یک کشتی نوساز، ممکن است توقع آن باشد که بالاترین درجه گواهی نامه رده بندی جهت کشتی صادر شود، اما گواهی نامه رده بندی تنها برای یک دوره محدود صادر می شود و در پایان آن دوره شناور باید مجدداً مورد بررسی و کارشناسی قرار گیرد. در این حالت چنانچه کشتی با استانداردهای تبیین شده توسط مؤسسه رده بندی هماهنگ نباشد رتبه کشتی تنزل یافته و یا به طور کلی گواهی نامه توسط آن مؤسسه رده بندی تمدید نمی شود. ضمناً در صورت نیاز، بازدیدهای دوره ای به منظور حصول اطمینان از رعایت اصول ایمنی و ادامه اعتبار گواهی نامه، توسط مؤسسه رده بندی انجام می گیرد.

بیمه گران بدنه شناور می دانند که همه مؤسسات رده بندی دارای استانداردهای یکسانی نمی باشند؛ همچنین از این موضوع نیز آگاهی دارند که با بالاتر رفتن سن شناور مالکان ممکن است مؤسسه رده بندی خود را تغییر داده و مؤسسه

بررسی کلوز ۲۸۰ (۱۹۹۵)

مجموعه شرایط بیمه زمانی کشتی (کلوز ۲۸۰) در اول نوامبر سال ۱۹۹۵ میلادی منتشر شده و جایگزین شرایط بیمه زمانی کشتی، (کلوز ۲۸۰ - ۱۹۸۳) گردید که توسط انجمن بیمه گران لندن کنار گذاشته شد. هر چند هم زمان انجمن بیمه گران لندن نسبت به ارائه مجموعه شرایط تحت عنوان کلوز B ۲۸۰ که همانند کلوز ۲۸۰ حاوی پوشش کامل بود نیز اقدام کرد اما با توجه به استفاده گسترده تر از کلوز ۲۸۰، در این مبحث فقط به تشریح کلوز ۲۸۰ پرداخته شده و در هر کجای متن که به کلوز اشاره شود منظور کلوز ۲۸۰ - ۱۹۹۵ خواهد بود.

رده بندی کشتی تحت پوشش

براساس روال مرسوم معمولاً شرکت سازنده کشتی و یا شرکتی (شخصی) که کشتی برای وی ساخته می شود نسبت به انتخاب یک مؤسسه رده بندی که بعد از ساخت کشتی و انجام بررسی ها و بازرسی های لازم صادر کننده گواهی نامه رده بندی شناور خواهد بود، اقدام می کند. با صدور این گواهی نامه، مؤسسه رده بندی تأیید می کند که سازه شناور نوساز با معیارهای استاندارد مؤسسه رده بندی هماهنگ می باشد. نمایندگان مؤسسه رده بندی در حد لزوم بازدیدهای لازم را در دوره ساخت کشتی به عمل آورده تا از اینکه بدنه،

رده‌بندی دیگری را انتخاب کنند که استانداردها و مقررات سهل‌گیرانه‌تری را در بر داشته باشد. این اتفاق اغلب در هنگام تغییر مالکیت و یا مدیریت کشتی رخ می‌دهد که در این هنگام باید به بخش پنج شرایط کلوز (cl.5) تحت عنوان "اختتام" در مورد شرایط اعمالی در هنگام تغییر مؤسسه رده‌بندی در خلال مدت اعتبار بیمه‌نامه توجه کرد.

شرط (۴,۱,۱) تحت کلاس بودن کشتی

مگر در مواردی که بیمه‌گر به صورت مکتوب و بر خلاف آن توافق کرده باشد، این کلوز اشاره دارد بر وظیفه بیمه‌گذار جهت حصول اطمینان از این موضوع که کشتی از ابتداء دوره بیمه‌نامه تحت مؤسسه رده‌بندی که مورد تأیید بیمه‌گر می‌باشد، بازرسی شده و گواهی‌نامه معتبر رده‌بندی اخذ کرده باشد. این بخش همچنین بیمه‌گذار را موظف می‌کند تا اقدامات لازم جهت معتبر نگاهداشتن گواهی‌نامه مؤسسه رده‌بندی در طول مدت بیمه‌نامه را به عمل آورد.

شرط (۴,۱,۲) قابلیت دریانوردی

گواهی‌نامه رده‌بندی تنها مربوط به شرایط سازه‌ای کشتی در زمان بازرسی مؤسسه رده‌بندی بوده و تضمینی نمی‌باشد بر این که کشتی در هر زمانی قابلیت دریانوردی خواهد داشت. قابلیت دریانوردی کشتی با بررسی وضعیت کلی کشتی و شرایط آن در آغاز هر سفر و یا در هر مرحله از سفر قابل تشخیص می‌باشد. به غیر از شرایط سازه‌ای شناور در ارتباط با قابلیت دریانوردی کشتی مؤلفه‌های بسیار دیگری باید مورد بررسی قرار گیرد. شناور ممکن است به طور کلی خوب و سالم به نظر برسد اما قابلیت دریانوردی نداشته باشد. عدم قابلیت دریانوردی می‌تواند ناشی از بارگیری بیش از اندازه، چیدمان نامناسب، عدم وجود تعداد کافی خدمه و یا عدم صلاحیت اِیشان، کافی نبودن و یا نامرغوب بودن کیفیت سوخت و یا سایر موارد و ملزومات مورد نیاز برای به پایان رساندن یک سفر، باشد. هیچ یک از این مؤلفه‌ها از مواردی نیستند که در هنگام صدور گواهی‌نامه رده‌بندی مورد نظر کارشناس مؤسسه رده‌بندی باشد. با این وجود مؤسسه رده‌بندی توصیه‌هایی را در ارتباط با حفظ قابلیت دریانوردی و یا کارهای مورد نیاز در هنگام عدم قابلیت دریانوردی، ارائه می‌کند که باید در زمان مقرر به انجام رسد. شرط (۴,۱,۲) بیانگر هماهنگی بیمه‌گذار با خواست‌های مؤسسه رده‌بندی می‌باشد. موارد ذکر شده در بند شرایط ۴,۲ در ارتباط با سرپیچی از شرایط ذکر شده در بند (۴,۱,۲) نیز قابل تسری می‌باشد.

شرط (۴,۲) سرپیچی از مقررات (نقض تعهدات)

عدم اجرای صحیح و کامل وظایف ذکر شده در شرط (۴,۱,۱) و (۴,۱,۲) بیمه‌گر را از کلیه مسئولیت‌های ذکر شده در بیمه‌نامه از تاریخ نقض تعهد

مبرا خواهد کرد، اما هرگونه خسارت معتبر در محدوده شرایط بیمه‌نامه که قبل از انجام نقض تعهد رخ داده باشد، قابل بررسی خواهد بود. چنانچه شناور در هنگام نقض تعهد در سفر دریایی باشد، بیمه‌گر تا زمانی که شناور به بندر مقصد وارد شود کماکان مسئول و متعهد به اجرای شرایط بیمه‌نامه خواهد بود. اما لازم است تأکید شود که این امتیاز تنها زمانی اجرا می‌گردد که شناور در دریا باشد بنابراین زمانی که کشتی در بندر منتظر تماس بوده و یا به هر دلیل دیگر در بندر باشد، موقعیت شناور در سفر دریایی تلقی نشده و به محض نقض تعهد شرایط عدم وجود پوشش بیمه‌ای محقق می‌شود. در هر حالتی ممکن است با موافقت بیمه‌گر و آن هم به صورت کتبی شرایط نقض تعهد لغو شود.

شرط (۴,۳) اعلام خسارت

شرط (۱۳,۱) ITC که به آن پرداخته خواهد شد، بیان می‌دارد که بیمه‌گذار باید در اسرع وقت هر موقعیتی که ممکن است خسارتی رخ داده و یا منتهی به وقوع خسارت شود را به بیمه‌گر اعلام کند، اما در مورد مواقعی که احتمال وقوع خسارت نمی‌رود، لزومی به اعلام به بیمه‌گر نمی‌باشد، در چنین مواقعی بیمه‌گذار، مالکان و یا مدیران ممکن است به این نتیجه برسند که بهتر است عملیات دریانوردی خود را تا زمانی که نیاز به انجام تعمیرات باشد، ادامه دهند. هر چند احتمال بروز خسارتی تحت پوشش بیمه‌نامه وجود نداشته باشد اما صدمه وارده ممکن است گواهی‌نامه رده‌بندی شناور را تحت تأثیر قرار دهد. در چنین مواقعی بیمه‌گران ترجیح می‌دهند بیمه‌گذار در اسرع وقت مراتب را به مؤسسه رده‌بندی‌کننده اعلام کرده و این موقعیت را برای ایشان فراهم آورند تا ایشان بازدید و کارشناسی ویژه‌ای از کشتی به عمل آورده و منتظر نباشند تا زمان بازدید دوره‌ای شناور سررسید شود. به طور خلاصه وفق شرط (۴,۳) بیمه‌گذار، مالکان و یا مدیران در مواقع لزوم باید مواردی را که ممکن است رده‌بندی شناور را تحت تأثیر قرار دهد، در اسرع وقت به مؤسسه رده‌بندی اعلام کنند. به هر حال در جایی که شرط (۴,۳) هیچ گونه جریمه‌ای را برای عدم اجراء این شرط عنوان نکرده است، اما بیمه‌گذار باید به یاد داشته باشد که تحت شرط (۴,۱,۱) باید همواره شناور را در شرایط رده‌بندی شده، نگه دارد.

شرط (۴,۴) حق بیمه‌گر جهت مراجعه به مؤسسه رده‌بندی

بر اساس مفاد این شرط بیمه‌گذار موافقت می‌کند تا چنانچه بیمه‌گر تمایل به تماس با مؤسسه رده‌بندی جهت اخذ اطلاعات داشته باشد، ایشان هرگونه همکاری لازم در این زمینه معمول کند. به عبارت دیگر بیمه‌گذار به مؤسسه رده‌بندی اختیار می‌دهد تا آنها اطلاعات لازم در مورد گواهی‌نامه رده‌بندی بیمه‌گذار را در صورت لزوم در اختیار بیمه‌گر شناور قرار دهد.

بیمه‌گذار به مؤسسه رده‌بندی اختیار می‌دهد تا آنها اطلاعات لازم در مورد گواهی‌نامه رده‌بندی بیمه‌گذار را در صورت لزوم در اختیار بیمه‌گر شناور قرار دهد.



شروع و اختتام پوشش معرفی

اگر چه زمانی، قوانین انگلیس صدور بیمه‌نامه دریایی برای مدت بیش از یکسال را ممنوع کرده بود، اما این قانون در تاریخ اول اوت ۱۹۵۹ میلادی لغو شد. امروزه بر اساس قوانین انگلیس محدودیت برای دوره بیمه‌های دریایی وجود ندارد اما به هر حال روال مرسوم بازار بیمه‌ای لندن صدور پوشش بیمه بدنه و ماشین‌آلات شناورها برای یک دوره ۱۲ ماهه می‌باشد. طبق روال مرسوم یک ماه قبل از خاتمه دوره پوشش بیمه‌ای، بیمه‌گذار کارگزار خود را انتخاب کرده و از ایشان درخواست می‌کند تا با مراجعه به بیمه‌گران مربوطه مذاکرات تمدید بیمه‌نامه برای یک دوره ۱۲ ماهه دیگر را آغاز کند. بیمه‌گران نیز تمدید را به عنوان یک قرارداد اختیاری مستقل تلقی کرده و در ادامه همکاری، عدم تمدید و یا حتی عدم مذاکره بر روی نرخ و شرایط مختار می‌باشند.

زمانی که بیمه‌نامه بدنه و ماشین‌آلات یک شناور برای مدت زمانی کمتر از ۱۲ ماه صادر می‌شود اصطلاحاً بیمه‌نامه "کوتاه‌مدت" (Short Term) نامیده می‌شود. حق بیمه بیمه‌نامه کوتاه مدت به صورت روز شمار و بر مبنای حق بیمه سالانه بوده و ممکن است چنین شرط شود که چنانچه مورد بیمه در طول مدت اعتبار بیمه‌نامه کوتاه‌مدت دچار خسارت کلی شود، حق بیمه یک دوره یکساله کامل باید از سوی بیمه‌گذار پرداخت شود.

دوره پوشش در بیمه‌نامه‌های زمانی

در بیمه‌نامه "زمانی کلوزهای بدنه" (ITC) جای خاصی در ارتباط با تاریخ و یا زمان شروع و یا اختتام پوشش در نظر گرفته نشده است. تاریخ و زمان در خلال انجام مذاکرات مورد توافق طرفین قرار گرفته و طی جدولی به بیمه‌نامه پیوست می‌شود. مگر در صورتی که غیر از این در بیمه‌نامه قید شده باشد، پوشش بیمه‌ای در زمان و تاریخ ذکر شده در بیمه‌نامه آغاز و بلافاصله در زمان و تاریخی که در بیمه‌نامه درج شده است بدون در نظر گرفتن مکان و یا شرایط شناور در آن زمان و تاریخ، پایان می‌یابد. هر گونه خسارتی قبل از شروع پوشش بیمه‌ای اتفاق افتاده باشد تحت پوشش نمی‌باشد و همچنین چنانچه بعد از اختتام بیمه‌نامه اتفاق افتاده باشد، مگر اینکه بیمه‌گذار "شرط

براساس روال مرسوم معمولاً شرکت سازنده کشتی و یا شخصی که کشتی برای وی ساخته می‌شود نسبت به انتخاب یک مؤسسه رده‌بندی اقدام می‌کند.

ادامه (شرط ۲ کلوز) " (Continuation clause) را قبلاً اخذ کرده باشد. به غیر از شرط ادامه در مجموعه شرایط ITC هیچ جای دیگری در مورد تحت پوشش بودن خسارات حتی پس از پایان اعتبار بیمه‌نامه شرط دیگری بیان نشده است.

شرط اختتام (شرط ۵ کلوز) بیانگر مواقعی است که پوشش بیمه‌ای به صورت اتوماتیک و قبل از تاریخ ذکر شده در مورد پایان مدت اعتبار بیمه‌نامه، خاتمه می‌پذیرد. به غیر از شرط اختتام در مجموعه شرایط ITC هیچ جای دیگری در کلوز به بیمه‌گر اختیار فسخ بیمه‌نامه را نمی‌دهد. به محض اینکه بیمه‌نامه شروع شد بیمه‌گر مسئول خسارات به وقوع پیوسته و دیگر موارد تعهد شده خواهد بود و این تعهد بیمه‌گر تا زمان اختتام بیمه‌نامه ادامه خواهد داشت. همچنین در مجموعه شرایط ITC به بیمه‌گذار اختیار فسخ بیمه‌نامه داده نشده است لذا هر گونه خاتمه بیمه‌نامه زودتر از زمان قید شده در بیمه‌نامه می‌باید با توافق طرفین صورت گیرد.

ادامه پوشش پس از اختتام توافقی

قبل از بررسی و تشریح شرط ۲ (شرط تمدید)، لازم است این موضوع مد نظر قرار گیرد که این شرط به صورت خودکار فعال نمی‌شود، به این مفهوم که چنانچه بیمه‌گذار قبل از پایان مدت اعتبار بیمه‌نامه به بیمه‌گر خود اعلام نکند که تمایل دارد تا این شرط را فعال کرده و از مزایای آن بهره‌مند گردد، بیمه‌نامه به محض سررسید شدن زمان و تاریخ درج شده در بیمه‌نامه بدون در نظر گرفتن موقعیت مکانی و شرایط شناور، پایان می‌یابد.

شایان ذکر است "شرط ادامه" در کلوز (۱۹۹۵) ITC محدودکننده‌تر نسبت به (۱۹۸۳) ITC می‌باشد. با مطالعه گذرا بر روی "شرط ۲" در نگاه اول ممکن است این طور به نظر برسد که این شرط تنها زمانی توسط بیمه‌گذار فعال می‌شود که شناور بیمه شده در شرایط اضطرار در دریا قرار داشته و یا گم‌شده گزارش شده باشد و زمان و تاریخ انقضاء بیمه‌نامه فرا می‌رسد. لیکن با مطالعه دقیق‌تر مشخص می‌شود که بیمه‌گذار می‌تواند این شرط را زمانی

که شناور در شرایط اضطرار در بندر قرار گرفته است، فعال کند. نکته اساسی آن است که این شرط در برگیرنده شرایط اضطرار برای شناور خواه در جریان سفر دریایی و خواه در بندر می‌باشد. زمانی که بیمه‌گذار این شرط را فعال می‌کند پوشش صرفاً تا زمانی که شناور به بندر رسیده و یا از شرایط اضطرار خارج شود، تمدید می‌گردد و پوشش جهت انجام برنامه سفر از قبل تعیین شده معتبر نخواهد بود.

موارد ذیل تشریح‌کننده شرایط بطور خلاصه می‌باشد:

- هنگامی که شناور در شرایط اضطرار و در دریا قرار دارد، در زمان انقضاء اعتبار بیمه‌نامه، شناور تا زمان رسیدن به بندر بعدی و در شرایط خوب ایمنی تحت پوشش قرار خواهد داشت؛
- هنگامی که شناور گم‌شده گزارش شده و تا زمان انقضاء اعتبار بیمه‌نامه پیدا نشده باشد، شناور تا زمان رسیدن به بندر بعدی و در شرایط خوب ایمنی تحت پوشش قرار خواهد داشت؛
- هنگامی که شناور در شرایط اضطرار و در بندر قرار دارد، در زمان انقضاء اعتبار بیمه‌نامه، شناور تا زمان ایمن شدن شرایط تحت پوشش قرار خواهد داشت.

چنانچه بیمه‌گذار "شرط ادامه" را فعال کند باید حق بیمه اضافه دوره تمدیدی را پرداخت کند، ضمناً بدون توجه به اینکه آیا بیمه‌نامه براساس نرخ و شرایط بیمه‌نامه سالانه صادر شده است و یا بیمه‌نامه کوتاه‌مدت، مبنای محاسبه حق بیمه اضافه حق بیمه سالانه خواهد بود. شایان ذکر است برای هر ماه و یا کسری از ماه که بیمه‌نامه تمدید شود یک دوازدهم حق بیمه سالانه به عنوان حق بیمه اضافه اخذ خواهد شد.

پی‌نوشت:

1- Institute Time Clauses



لایحه بیمه دریایی

بیمه مرکزی در حال بررسی آخرین مراحل لایحه بیمه دریایی است تا به این وسیله نقص ۴۶ ساله قانون دریایی ایران در ماده ۱۹۱ جبران شود. این لایحه از بین تمامی موارد مهم و مورد نیاز صنایع و امور دریایی صرفاً به بخش کالا و کشتی پرداخته است. مقایسه آن تنها در سه ماده با لایحه بیمه تجاری و قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ از نظر می‌گذرد:

مقایسه لایحه بیمه دریایی، قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶ و لایحه بیمه تجاری

شماره ماده	لایحه بیمه دریایی	قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶	لایحه بیمه تجاری
۱	قرارداد بیمه دریایی قراردادی است که با توافق بیمه‌گر و بیمه‌گذار منعقد می‌شود و به موجب آن بیمه‌گر جبران خسارت ناشی از حوادث دریا را طبق شرایط مورد توافق با بیمه‌گذار به عهده می‌گیرد.	ماده ۱- بیمه عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد می‌کند در ازای پرداخت وجه یا وجوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه خسارت وارده بر او را جبران کرده یا وجه معینی بپردازد. متعهد را بیمه‌گر طرف تعهد را بیمه‌گذار، وجهی را که بیمه‌گذار به بیمه‌گر می‌پردازد حق بیمه و آنچه را که بیمه می‌شود موضوع بیمه می‌نامند.	ماده ۱- بیمه عقدی است که به موجب آن یک طرف تعهد می‌کند در ازای پرداخت وجه یا وجوهی از طرف دیگر در صورت وقوع یا بروز حادثه خسارت وارده بر او را جبران کرده یا وجه معینی بپردازد. متعهد را بیمه‌گر طرف تعهد را بیمه‌گذار، وجهی را که بیمه‌گذار به بیمه‌گر می‌پردازد حق بیمه و آنچه را که بیمه می‌شود موضوع بیمه می‌نامند.
تبصره ۱ ماده (۱)	منظور از حادثه دریا هرگونه پیش آمد یا خطری است که در دریا واقع شود، اعم از اینکه منشأ آن دریا باشد یا عوامل دیگر.	—	ماده ۵۲- منظور از خطرهای و حوادث دریا، خطرهای است که به علت سفر دریایی یا در ارتباط با آن تحقق می‌یابد. خطرهای حین توقف و یا حمل کالا در خشکی را هم که مقدم یا مؤخر بر حمل دریایی تحقق می‌یابند می‌توان تحت پوشش قرار داد.
تبصره ۲ ماده (۱)	منظور از دریا در این قانون، اعم از دریا، دریاچه، رودخانه و سایر آبهای قابل کشتیرانی است.	—	—
ماده ۲	در صورت صدور بیمه‌نامه موارد زیر باید به طور صریح در آن قید شود: ۱-۲- تاریخ و محل انعقاد قرارداد؛ ۲-۲- نام و اقامتگاه بیمه‌گر و بیمه‌گذار. در صورتی که بیمه‌نامه به نفع شخصی غیر از بیمه‌گذار یا به صورت حامل صادر شود حسب مورد ذکر نام ذی‌نفع یا ذکر کلمه "حامل" ضروری است. ۲-۳- موضوع بیمه؛ ۲-۴- خطرهای بیمه‌شده و استثنائات آن؛ ۲-۵- محدوده زمانی یا جغرافیایی تحت پوشش بیمه یا هر دو مورد؛ ۲-۶- مبلغ بیمه شده؛ ۲-۷- حق بیمه.	ماده ۳- در بیمه‌نامه باید امور ذیل به طور صریح قید شود: ۱- تاریخ انعقاد قرارداد؛ ۲- اسم بیمه‌گر و بیمه‌گذار؛ ۳- موضوع بیمه؛ ۴- حادثه یا خطری که عقد بیمه به مناسبت آن به عمل آمده است. ۵- ابتدا و انتهای بیمه؛ ۶- حق بیمه؛ ۷- میزان تعهد بیمه‌گر در صورت وقوع حادثه.	ماده ۳- موارد زیر باید در بیمه نامه به طور صریح درج شود: ۱- تاریخ انعقاد عقد بیمه؛ ۲- بیمه‌گر و بیمه‌گذار و اقامتگاه آنان؛ ۳- موضوع بیمه؛ ۴- حادثه یا خطری که عقد بیمه به مناسبت آن منعقد گردیده است. ۵- ابتدا و انتهای بیمه؛ ۶- میزان حق بیمه و نحوه پرداخت آن؛ ۷- میزان تعهد بیمه‌گر؛ ۸- ذی‌نفع بیمه‌نامه در صورتی که شخصی غیر از بیمه‌گذار باشد. تبصره: چنانچه هر یک از موارد فوق (به استثنای پندهای ۱ و ۸) در بیمه‌نامه معین نبوده و به موجب قانون یا عرف نیز قابل تشخیص نباشد، عقد بیمه باطل است.
ماده ۳	در صورتی که ظرف دو ماه از تاریخ انعقاد قرارداد بیمه یا تاریخی که به عنوان شروع تعهد تعیین شده عملیاتی که خطرات ناشی از آن بیمه شده، آغاز نشود قرارداد فاقد اعتبار خواهد بود.	—	ماده ۷۰- در بیمه کشتی، اگر بیمه برای جابه‌جایی از مکانی به مکان یا مکان‌های معین دیگر باشد، "بیمه‌نامه سفری" و اگر بیمه برای مدت معین باشد، "بیمه‌نامه زمانی" نامیده می‌شود. ممکن است بیمه‌نامه برای سفر یا سفرهای معین و در مدت معین صادر شود.

راهنمای ثبت موقت و دائم کشتی‌ها در ایران



بر اساس ماده یک از قانون دریایی ایران هر کشتی دریایی (اعم از اینکه ساختمان آن پایان یافته و یا در دست ساختمان باشد) که ظرفیت غیرخالص ثبت شده آن حداقل ۲۵ تن و واجد شرایط ذیل باشد می‌تواند بر طبق مقررات قانون به ثبت رسیده و تابعیت ایرانی و حق بر افراشتن پرچم ملی ایران را داشته باشد.

الف- کشتی به اشخاص تابع ایران (اعم از طبیعی و حقوقی) تعلق داشته باشد و در صورتی که کشتی متعلق به شرکت ایرانی باشد باید سهام آن با نام بوده و حداقل ۵۱ درصد سرمایه واقعی آن متعلق به اتباع ایرانی باشد.

ب- کشتی باید بر طبق مقررات به ثبت برسد.

ج- کشتی‌های نفتی متعلق به اشخاص (اعم از طبیعی و حقوقی) که به امر تولید و یا تصفیه و یا حمل و نقل نفت خام و یا گاز و یا محصولات نفتی اشتغال دارند می‌توانند بدون رعایت حد نصاب مقرر در این ماده بنابه درخواست ذی‌نفع و موافقت سازمان بنادر و دریانوردی به ثبت رسیده و تابعیت ایران حاصل کنند.

بر اساس ماده ۴ قانون دریایی ایران مرجع صدور گواهی‌نامه تابعیت کشتی سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد.

مدارک مورد نیاز:

- ثبت موقت شناورهای وارداتی (طبق ماده ۱۶ قانون دریایی ایران)؛
- ثبت موقت شناور ساخت داخل؛
- ثبت دائم شناورهای نوساز وارداتی؛
- ثبت دائم کلیه شناورهای مستعمل وارداتی؛
- ثبت دائم کلیه شناورهای نوساز ساخت داخل؛
- ابطال ثبت؛
- تغییرات در ثبت؛
- شرایط ثبت BareBoat Charter.

ثبت موقت شناور ساخت داخل

- فرم تکمیل شده درخواست انجام بازدیدهای نوبتی (برای واحدهای شناور غیرفلزی فقط ارسال درخواست فوق کفایت می‌کند).
- نقشه جانمایی عمومی، کتابچه محاسبات هیدرواستاتیک شناور و نقشه‌های مورد نیاز بر حسب مورد که توسط یکی از مؤسسات رده‌بندی مورد تأیید سازمان تصویب شده باشد.
- گزارش تأیید بازرسی‌های انجام شده توسط بازرسان سازمان و بازرسان مؤسسه رده‌بندی انتخاب شده.
- کد IMO که توسط کارخانه سازنده از IMO و یا مؤسسه لویدز اخذ می‌شود.
- پرداخت هزینه حق ثبت شناور (بر اساس ماده ۱۳ قانون دریایی ایران).

ثبت دائم شناورهای نوساز وارداتی

- فرم‌های تعیین نام شناور و اظهارنامه؛
- نقشه‌های فنی ساختمان و بدنه شناور که به تأیید مؤسسه رده‌بندی مورد تأیید سازمان رسیده باشد.
- اصل گواهی ساخت و گواهی تحویل و تحول شناور مورد تأیید مقامات کنسولی ایران در کشور محل ساخت به همراه ترجمه رسمی آن؛
- اصل مدرک خرید مورد تأیید مقامات کنسولی ایران به همراه ترجمه رسمی آن؛

- کلیه گواهی‌نامه‌های کلاس، فنی و ایمنی قانونی صادره توسط مؤسسه رده‌بندی مورد تأیید سازمان؛
- فتوکپی شناسنامه مالک (اگر مالک شرکت باشد نسخه‌ای از اساسنامه + آخرین آگهی روزنامه)؛
- پرداخت هزینه حق ثبت شناور (بر اساس ماده ۱۳ قانون دریایی ایران).

ثبت دائم کلیه شناورهای مستعمل وارداتی

- کلیه مدارک معرفی شده جهت شناورهای نوساز؛
- اصل گواهی‌نامه ابطال ثبت شناور از کشور ثبت قبلی که به تأیید مقامات کنسولی ایران رسیده باشد به همراه ترجمه رسمی آن؛
- گزارش تشریحی مؤسسه رده‌بندی از وضعیت شناور.

ثبت دائم کلیه شناورهای نوساز ساخت داخل

- با توجه به اینکه شناورهای ساخت داخل باید قبلاً ثبت موقت شده باشند دارای پرونده و مدارک مندرج در بند ۲ باشند، که علاوه بر آن مدارک ذیل لازم است.
- کلیه گواهی‌نامه‌های فنی، قانونی و ایمنی صادر شده توسط مؤسسه رده‌بندی مورد تأیید سازمان؛
- گواهی‌نامه ساخت شناور که توسط کارخانه سازنده مورد تأیید سازمان صادر شده است و گواهی تحویل و تحول شناور.

ابطال ثبت

- درخواست مالک شناور؛
- تصویر قرارداد فروش شناور به اتباع خارجی و ترجمه رسمی آن؛
- اصل گواهی‌نامه ثبت؛
- اصل سند فروش شناور و ترجمه رسمی آن؛
- فیش‌های پرداخت هزینه.

تغییرات در ثبت

- اصل سند تغییر مالکیت صادر شده توسط دفترخانه اسناد رسمی مورد تأیید سازمان (در خصوص تغییر مالکیت)
- مدارک مربوط به تغییر کاربری شناور و یا تغییر در مشخصات شناور که به تأیید سازمان رسیده باشد. (در خصوص تغییر کاربری یا تغییر در مشخصات شناور)

شرایط ثبت BareBoat Charter

۱. کشتی توسط شرکت کشتیرانی که ایرانی است اجاره شود.
۲. مدت زمان اجاره کمتر از دو سال نباشد.
۳. اعلام کشور پرچم اولیه مبنی بر تعلیق پرچم کشور مربوطه در زمان BareBoat.
۴. سن شناور بیشتر از پنج سال نباشد.
۵. کشتی بعد از ثبت در ایران تحت قوانین و استانداردهای ملی و بین‌المللی مورد تعهد دولت جمهوری اسلامی ایران قرار گیرد.
۶. کلیه مدارک اشاره شده در مواد ۹ و ۱۰ قانون دریایی ایران توسط اجاره‌کننده ارائه شود.
۷. در زمان خاتمه اجاره کشتی بدون رعایت ماده ۲۱ قانون دریایی ایران از تابعیت ایران خارج خواهد شد.
۸. شرکت کشتیرانی متعهد می‌شود پس از پایان مدت اجاره که برابر با پایان مدت رهن کشتی‌ها می‌باشد، کشتی‌های مذکور را تحت تابعیت دائم جمهوری اسلامی ایران قرار دهد.

لیست دفترخانه‌های مجاز به نقل و انتقال کشتی‌ها و شناورها در ۸ استان

استان بوشهر	
دفترخانه شماره ۲	نام سر دفتر: علی حاجیانی آدرس: بوشهر - خ ولیعصر - روبروی بانک ملی تلفن: ۲۵۲۵۹۶۶ یا ۲۵۲۴۵۸۰ (۰۷۷۱) - نمابر: ۲۵۲۴۹۷۰ (۰۷۷۱)
دفترخانه شماره ۳	نام سر دفتر: شمس خسروانی آدرس: بوشهر - خ انقلاب - روبروی بانک صادرات تلفن: ۲۵۲۷۵۴۴ (۰۷۷۱) - نمابر: ۲۵۴۰۹۶۴ (۰۷۷۱)
دفترخانه شماره ۵	نام سر دفتر: عبدالرحمن دشتی آدرس: گناوه - خ بسج - طبقه فوقانی بانک اقتصاد نوین تلفن: ۲۴۴۲۱۷۷ یا ۲۴۴۱۲۷۲ (۰۷۷۲) - نمابر: ۲۴۴۲۲۹۰ (۰۷۷۲) - همراهِ: ۹۱۷۱۷۱۴۲۴۰
دفترخانه شماره ۶	نام سر دفتر: بدانه مشایخی فرد آدرس: برازجان - خ شهید چمران - روبروی درمانگاه نبوت سیاه تلفن: ۲۴۴۶۷۶۰ (۰۷۷۳) - نمابر: ۴۲۲-۵۵۹ (۰۷۷۳) - همراهِ: ۹۱۷۱۷۱۵۵۷۵
دفترخانه شماره ۱۳	نام سر دفتر: سیده فخری فاطمی آدرس: بندر دایم - فلکه امام خمینی - خ پاسداران تلفن: ۲۴۴۱۸۸۱ (۰۷۷۲) - نمابر: ۲۴۴۱۶۷۲ (۰۷۷۲)
دفترخانه شماره ۱۸	نام سر دفتر: علی عباسی آدرس: دیر - بازار - جنب مسجد ولیعصر تلفن: ۸۲۲۵۸۵ (۰۷۷۲) - همراهِ: ۹۱۷۲۷۲۴۵۲۹
دفترخانه شماره ۲۳	نام سر دفتر: عبدالرسول رنجبر آدرس: بوشهر - خ امام - جنب مسجد توحید تلفن: ۲۵۲۸۸۸۹ (۰۷۷۱) - نمابر: ۲۵۲۴۰۵ (۰۷۷۱)
دفترخانه شماره ۴	نام سر دفتر: محمد جواد احمدی آدرس: بوشهر - خ شهدا - مقابل بانک سپه مرکزی - ساختمان قنبری تلفن: ۲۵۲۹۴۷۲ (۰۷۷۱) - نمابر: ۲۵۲۲۴۴۲ (۰۷۷۱)

استان سیستان و بلوچستان	
دفترخانه شماره ۳	نام سر دفتر: سیدجواد فاطمی آدرس: ایرانشهر - خ طالقانی - روبروی دبیرستان توحید تلفن: ۲۲۲۴۵۷۹ (۰۵۳۷)
دفترخانه شماره ۸	نام سر دفتر: احمدعلی میرمراد زهی آدرس: چابهار - بلوار امام - روبروی مسجد محمدی تلفن: ۲۳۳۱۹۲۴ (۰۵۳۵)
دفترخانه شماره ۱۵	نام سر دفتر: جواد قطعی آدرس: چابهار - بلوار امام - روبروی درمانگاه سینا - کوچه آبان تلفن: ۲۲۲۲۲۶۶ (۰۵۳۵) - نمابر: ۲۲۲۲۴۵۱ (۰۵۳۵)
دفترخانه شماره ۲۱	نام سر دفتر: مرتضی هاشم‌زهی آدرس: کنارک - خ خاتم الانبیا - کوچه قصابان تلفن: ۲۲۲۲۸۲۶ (۰۵۳۶)

استان تهران	
دفترخانه شماره ۲۹	نام سر دفتر: احمد جمالی آدرس: تهران - خ کریم خان زند - اول خ میرزای شیرازی - نبش کوچه دوم - پ ۵۴ تلفن: ۸۸۹۰۷۹۱۱ یا ۸۸۸۹۷۹۲۵ (۰۲۱) - نمابر: ۸۸۹۰۰۸۹۳ (۰۲۱)
دفترخانه شماره ۲۴۳	نام سر دفتر: محمود مولایی آدرس: تهران - خ دکتر بهشتی - م تختی - خ صابونچی (مهنار) - پ ۹۵ تلفن: ۸۸۷۶۷۰۷۰ (۰۲۱) - نمابر: ۸۸۷۶۷۰۷۶ (۰۲۱)
دفترخانه شماره ۷۱۴	نام سر دفتر: علیرضا آقاملایی آدرس: تهران - م لژیون - خ یخارست - نبش خ ۱۸ - پ ۷۱ - ط ۳ - واحد ۱۲ تلفن: ۸۸۷۳۱۸۷۹ (۰۲۱) - نمابر: ۸۸۷۲۸۳۳۳ (۰۲۱)
دفترخانه شماره ۸۹۶	نام سر دفتر: مریم امیرنژاد آدرس: تهران - خ طالقانی - خ شهید موسوی (فرست شمالی) - پ ۱۵۸ تلفن: ۸۸۷۲۸۴۴ (۰۲۱) - نمابر: ۸۸۷۲۸۴۵ (۰۲۱)
دفترخانه شماره ۹۳۷	نام سر دفتر: مجید جولای آدرس: تهران - بلوار کشاورز - نبش خ فلسطین - طبقه فوقانی بانک مسکن - پ ۹۰ تلفن: ۸۸۹۷۹۷۶۰ (۰۲۱) - نمابر: ۸۸۹۷۵۲۰۰ (۰۲۱) - همراهِ: ۹۱۲۱۴۸۲۷۷۲
دفترخانه شماره ۸۵۸	نام سر دفتر: احسان معنولیت آدرس: تهران - فلکه دوم صادقیه - بلوار فردوس - نرسیده به چهار راه مخابرات - پلاک ۱۲۱ - طبقه همکف غربی تلفن: ۴۴۰۵۰۲۸۰ (۰۲۱) - نمابر: ۴۴۰۸۳۶۴۴ (۰۲۱) - همراهِ: ۹۱۲۲۸۵۱۲۰۱
دفترخانه شماره ۷۱۸	نام سر دفتر: محمد هنرور آدرس: تهران - خیابان حافظ - بین خیابان فرانسه و جمهوری اسلامی - مقابل بانک ملی شعبه ترجمه - پلاک ۲۵۲ - طبقه همکف تلفن: ۶۶۷۱۰۹۱۹۱-۶۶۷۱۰۲۳۶-۶۶۷۱۰۲۳۱ (۰۲۱) - نمابر: ۶۶۷۲۰۰۲۳۱ (۰۲۱)

استان مازندران	
دفترخانه شماره ۱	نام سر دفتر: رشادقلی جلالی‌فر آدرس: چالوس - خ امام خمینی - روبروی گلانتی ۱۱ تلفن: ۲۲۲۴۴۲۵ (۰۱۹۱) - نمابر: ۲۲۲۵۸۸۸ (۰۱۹۱)
دفترخانه شماره ۲۴	نام سر دفتر: رضا مهدی‌پور آدرس: بهشهر - خ امام - روبروی بانک تجارت - جنب بازار بزرگ شریعت - ط ۲ تلفن: ۵۲۲۳۱۲۱ (۰۱۵۲) - نمابر: ۵۲۲۳۱۲۲ (۰۱۵۲)
دفترخانه شماره ۴۵	نام سر دفتر: مجید ولی پیشه کلانی آدرس: فردین کنار - خ شهدا - جنب قرض الحسنه ولی عصر (عج) طبقه فوقانی تلفن: ۵۶۵۸۴۰ (۰۱۲۱) - نمابر: ۵۶۵۹۴۲ (۰۱۲۱)

لیست دفترخانه‌های مجاز به نقل و انتقال کشتی‌ها و شناورها در ۸ استان

استان خوزستان	
دفترخانه شماره ۴	نام سر دفتر: عیسی طوقی آدرس: تاهوار - خ سلمان فارسی - نبش خ خواستاری - طبقه فوقانی پاساژ امیر المومنین تلفن: ۲۲۴۴۱۷۵ (۰۶۱۱) نمابر: ۲۲۱۶۷۸۲ (۰۶۱۱)
دفترخانه شماره ۱۸	نام سر دفتر: عبدالمجید عالی‌زاده آدرس: خرمشهر خ انقلاب تلفن: ۲۲۲۳۹۶۵ (۰۶۳۲) نمابر: ۲۲۲۳۵۴۱ (۰۶۳۲)
دفترخانه شماره ۲۳	نام سر دفتر: مهران برمکی آدرس: آبادان خ امیری - روبروی سینما متروپل - جنب بانک کشاورزی تلفن: ۲۲۲۴۵۵۰ (۰۶۳۱)
دفترخانه شماره ۸۰	نام سر دفتر: مسعود یزدانی اصل آدرس: شادگان - خ امام - میدان لاله - ساختمان ریحانی تلفن: ۲۲۲۰۱۲۳ (۰۶۳۲)
دفترخانه شماره ۸۴	نام سر دفتر: سید امین اله موسوی آدرس: بندر امام خمینی (ره) - روبروی تاکسی سرویس بلوک - پشت پاساژ روز تلفن: ۲۲۲۴۸۵۳ (۰۶۵۱) نمابر: ۲۲۲۴۰۱۹ (۰۶۵۱)
دفترخانه شماره ۸۸	نام سر دفتر: بهزاد توانگر آدرس: هندیجان - هندیجان شمالی - خ امام حسین - روبروی شهرداری تلفن: ۲۲۲۵۲۸۵ (۰۶۵۲) نمابر: ۲۲۲۷۹۵۹ (۰۶۵۲)
دفترخانه شماره ۱۱۶	نام سر دفتر: سیدحمید موسوی آدرس: هندیجان - خیابان سلمان فارسی - روبروی اداره مخابرات تلفن: ۲۲۲۷۲۰۰ (۰۶۵۲) نمابر: ۲۲۲۷۶۶۶ (۰۶۵۲)

استان گلستان	
دفترخانه شماره ۱۳	نام سر دفتر: علی‌اکبر سفیدگر آدرس: گرگان - اول خیابان ولیعصر - عدالت پنجم - مجتمع آپادانا - ط ۱ تلفن: ۲۲۶۴۳۳۸ (۰۱۷۱) نمابر: ۲۲۵۳۷۵۱ (۰۱۷۱)
دفترخانه شماره ۹۹	نام سر دفتر: عبدالله عسگری آدرس: بندر گز - خ اسدی عرب - جنب مسجد حمیدیه تلفن: ۳۷۲۶۲۹۹ یا ۳۷۲۶۲۶۱ (۰۱۷۲) نمابر: ۳۷۲۲۰۱۸ (۰۱۷۲)

استان گیلان	
دفترخانه شماره ۵۴	نام سر دفتر: محمدصادق معادی آدرس: بندر انزلی - جنب پل - ساختمان امکبجی تلفن: ۴۲۴۲۸۶ (۰۱۸۱) نمابر: ۴۲۴۲۴۰۲ (۰۱۸۱)

استان هرمزگان	
دفترخانه شماره ۵	نام سر دفتر: سیدجواد صدیقی آدرس: بندرعباس - بلوار طالقانی - نرسیده به مسجد جامع اهل سنت - پاساژ نور تلفن: ۲۲۲۲۴۵۴ (۰۷۶۱) نمابر: ۲۲۲۲۶۳۶ (۰۷۶۱)
دفترخانه شماره ۷	نام سر دفتر: مهدی فیروز آبادی آدرس: میناب روبروی داروخانه دکتر امینیان تلفن: ۲۲۲۴۹۹۹ (۰۷۶۵)
دفترخانه شماره ۸	نام سر دفتر: حسینی زارع مهرجردی آدرس: بندرعباس - خ دانشگاه - روبروی باشگاه پروانه - طبقه فوقانی کافی شاپ هیوا تلفن: ۶۶۷۸۳۹۲-۷ (۰۷۶۱)
دفترخانه شماره ۱۴	نام سر دفتر: سید عبدالمنعم قتالی آدرس: بندر خمیر - خ امام خمینی - جنب آموزش پرورش قدیم تلفن: ۲۲۲۲۲۹۷ (۰۷۶۲)
دفترخانه شماره ۱۵	نام سر دفتر: علی‌اکبر رئیس‌یان آدرس: بندر لنگه - خ پاسداران تلفن: ۲۲۴۰۰۴ (۰۷۶۲)
دفترخانه شماره ۱۹	نام سر دفتر: امیر تراکمه آدرس: بندر کنگ - خ آیت الله خامنه‌ای تلفن: ۲۲۲۲۷۱۷ (۰۷۶۲) نمابر: ۲۲۲۲۴۵۸ (۰۷۶۲)
دفترخانه شماره ۲۱	نام سر دفتر: یوسف بحری آدرس: پارسیان (گاو‌بندی) - بلوار حیدادان - نرسیده به سه راه دشتی تلفن: ۴۶۲۲۲۲۲ (۰۷۶۴)
دفترخانه شماره ۲۴	نام سر دفتر: اسحاق موسوی آدرس: قشم - خ ولیعصر - ساختمان طاهری تلفن: ۵۲۲۰۲۵۴ (۰۷۶۳)
دفترخانه شماره ۵۰	نام سر دفتر: اسدالله تقی‌نژاد آدرس: بندرعباس - خ امام موسی صدر (نرسیده به چهار راه سازمان) - جنب میل طوس تلفن: ۲۲۲۵۴۴۱ (۰۷۶۱) نمابر: ۲۲۲۵۴۴۰ (۰۷۶۱)
دفترخانه شماره ۲۷	نام سر دفتر: علی یادگانه آدرس: بندر سیریک - بلوار امام خمینی - محله چالاکو - جنب دفتر خدمات ارتباطی تلفن: ۳۶۲۲۶۳۰ (۰۷۶۶) همراهِ: ۰۹۱۷۱۶۵۴۳۰۱

بررسی وضعیت کارگاه‌های ساخت شناورهای کامپوزیتی

ارتقای کیفیت ساخت

بخش شناورهای کامپوزیتی، رده‌بندی آسیا
m.rezazadegan@asiaclass.org



از آنجا که شناورهای کامپوزیتی یا فایبرگلاس در حمل‌ونقل دریایی و ماهیگیری نقش بسزایی دارند (به علت کاربرد، تنوع و تعداد زیاد آنها) توجه خاص و ویژه به آنها ضروری است. حوادث و اتفاقاتی که رخ داده و تلفات جانی و مالی جبران‌ناپذیر ناشی از آنها، این مهم را دو چندان می‌کند. بنابراین ارتقاء کیفیت ساخت به‌عنوان اولین و مهم‌ترین موضوع باید مورد بررسی قرار گیرد که به تبع آن سایر موارد مرتبط اصلاح خواهند شد.

بخش‌نامه‌ها و ابلاغیه‌های متعدد و متنوعی در این خصوص به کارگاه‌های ساخت شناور فایبرگلاس ارائه شده که هرکدام به نوبه خود حائز اهمیت می‌باشند. اخیراً سازمان بنادر و دریانوردی اقدام به تهیه دستورالعمل جامعی که در برگیرنده تمامی جوانب باشد کرده که قابل تحسین است و تحت عنوان "الزامات کارگاهی ساخت شناورهای فایبرگلاس" می‌باشد و به‌عنوان یک مرجع واحد و مستند قابل استفاده و بهره‌برداری خواهد بود. هدف از صدور بخش‌نامه‌ها، دستورالعمل‌ها و ... در این عرصه، ارتقاء کیفیت شناورهای تولید شده در کارگاه‌های فایبرگلاس با تعیین نحوه اعمال نظارت بر چگونگی ساخت و ایمنی شناورها و حفظ شرایط استاندارد لازم در کارگاه‌های مذکور بوده است. علاوه بر تهیه دستورالعمل جامع، راهکارهای دیگری جهت اجرایی شدن هدف فوق‌الذکر نیز پیش‌بینی شده است که به احتمال قریب به یقین در آینده نزدیک جزء پارامترهای اصلی قرار خواهد گرفت و آن وجوه اداره شده با شرایط خاص است که کارگاه‌های داوطلب استفاده‌کننده از این وجوه اداره شده را موظف به رعایت حداقل استانداردهای تعریف شده اداره کل امور دریایی که در بالا به آن اشاره شد و در حال تدوین است کرده و همچنین فرایند ساخت شناورهای کامپوزیتی باید تحت کنترل

مؤسسات رده‌بندی وظیفه دارند استانداردهای ملی ساخت شناورهای کامپوزیتی در هر یک از کارگاه‌ها را برای اداره کل امور دریایی گواهی کنند.

از آنجا که شناورهای کامپوزیتی یا فایبرگلاس در حمل‌ونقل دریایی و ماهیگیری نقش بسزایی دارند توجه خاص و ویژه به آنها ضروری است.

بوده و ناظر با صلاحیت بر آن نظارت کند که این موضوع نیز همانند مطلب قبل لازم است توسط اداره کل امور دریایی یا واحد فنی سازمان بنادر و دریانوردی تبیین شود.

از دیگر وظایف کارگاه‌های استفاده‌کننده از وجوه اداره شده، مکلف کردن آنها درخصوص بیمه مسئولیت ساخت است که با تعیین مقدار آن باید به تأیید اداره کل امور دریایی برسد. آنچه که در اینجا جالب توجه است این است که کارگاه‌ها یا سازندگانی که به مشتریان خود ضمانت بدهند (گارانتی یا وارانتی)، مورد حمایت و تشویق قرار خواهند گرفت. علاوه بر وظایف کارگاه‌ها، مؤسسات رده‌بندی وظیفه دارند استانداردهای ملی ساخت شناورهای کامپوزیتی در هر یک از کارگاه‌ها را برای اداره کل امور دریایی گواهی کنند.

موضوعات مطرح شده فوق را می‌توان به دو دسته تقسیم کرد: سخت‌افزار و نرم‌افزار که مقوله سخت‌افزاری شامل شرایط عمومی کارگاه‌ها، تجهیزات مورد نیاز جهت تجهیز و موارد مرتبط و نرم‌افزار شامل پرسنل مشغول بکار، آموزش، تخصص، کارایی و ... می‌باشد که از مورد نخست مهم‌تر هستند و با توجه به اینکه عمده کارگاه‌های ساخت شناورهای کامپوزیتی به صورت تجربی در حال فعالیت و تولید هستند و بعضاً بر اساس تجربیات خود محصول تولید می‌کنند، خود را بی‌نیاز به علم روز دانسته و اعتقادی به قوانین مربوط به فرایند ساخت ندارند که مشکلات جدی را بوجود می‌آورد و نتیجه آن ساخت شناور با کیفیت نازل و افت ایمنی ساخت می‌باشد که این موضوع نیاز به فرهنگ‌سازی دارد.

با توجه به مطالب ارائه شده و اقداماتی که در دست تهیه و بررسی است، به نظر می‌رسد قبل از نهایی شدن دستورالعمل‌ها و بخش‌نامه‌ها می‌توان پیشنهادهای ارائه کرد که بشرح ذیل به استحضار می‌رسد:

● مطابق دستورالعمل‌های قبلی و مطالب درج شده در آنها، آنچه که مهم است پرسنل شاغل در این کارگاه‌ها، وضعیت اطلاعات فنی، میزان توانایی و تبحر آنها در زمینه ساخت شناور فایبرگلاس است که در این خصوص می‌توان کارگاه‌ها را موظف کرد نسبت به آموزش پرسنل مشغول بکار در کارگاه‌ها در مراکز معتبر و مورد تأیید اقدام کنند و تا زمانی که این افراد گواهی‌نامه پایان دوره آموزش دریافت نکنند، اجازه فعالیت ندارند و می‌توان مانند سایر شرکت‌ها و سازمان‌ها که به صورت دوره‌ای گواهی‌نامه پرسنل مورد بازبینی و بررسی قرار می‌گیرند در اینجا نیز توسط بازرسان اعزامی به کارگاه‌ها این امر صورت پذیرد.

● از آنجا که به طور قطع و یقین یکی از بندهای دستورالعمل جامع ذکر شده واحد کنترل کیفیت کارگاه سازنده است و کارگاه‌ها باید واحد کنترل کیفیت داشته باشند، نحوه انجام وظیفه این واحد در حین ساخت از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، چرا که به تجربه ثابت شده به دلیل اینکه واحد کنترل کیفیت توسط کارگاه‌ها تعیین می‌شوند و هزینه‌ها متوجه کارگاه است، فعالیت‌های این واحد متأثر از دستورات کارفرما (کارگاه) خواهد بود و کارایی چندانی ندارند که پیشنهاد می‌شود بودجه کنترل کیفیت هر کارگاه از منابع دیگری به جز کارگاه مربوطه تأمین شود تا پرسنل این بخش آزادی عمل بیشتری داشته و بتوانند قوانین و مقررات تعریف شده را به خوبی به مرحله اجراء در آورند.

● مطلب دیگری که باید مدنظر قرارگیرد این است که این دستورالعمل جامع باید کارگاه‌ها و سازندگان شناورهای فایبرگلاس خارج از کشور را پوشش دهد چرا که بی‌توجهی به این موضوع باعث بروز مشکلاتی همچون افزایش شناورهای وارداتی می‌شود. در این حالت امکان دارد پس از اعمال دستورالعمل، هزینه‌ای به کارگاه‌های سازنده داخلی اعمال شود که نتیجه آن افزایش قیمت شناور ساخته شده می‌گردد و مالک را تشویق به خرید شناور از سازندگان غیر داخلی می‌کند (به دلیل قیمت پائین‌تر).

در پایان به این نکته باید اشاره کرد که مؤسسات رده‌بندی و بالاختص رده‌بندی آسیا هماهنگ با سیاست‌های سازمان بنادر و دریانوردی تلاش‌ها، پیشنهادات و راهکارهای زیادی جهت سامان دادن و بهبود وضعیت کارگاه‌های ساخت چه در داخل و چه در خارج از کشور کرده که می‌توان به تهیه جزوه راهنمای نحوه ساخت شناور (کلیات و جزئیات ساخت)، برگزاری دوره‌های آموزشی با عناوینی نظیر "کاربرد مواد کامپوزیت در صنایع دریایی و اصول طراحی شناورهای کامپوزیتی" و "آشنایی با عیوب سازه‌ای و نحوه بازرسی از شناورهای فایبرگلاس" اشاره کرد.





صنعت کشتی سازی در ایران شناخت نقاط ضعف و توسعه زیرساخت ها

رضا محمدعلی بیگی - کارشناس صنایع دریایی
.....
reza.marine@yahoo.de

امروزه داشتن علم مدیریت کشتی سازی و تعمیر کشتی، فناوری طراحی و فناوری تولید، تضمین کننده حضور در بازار رقابتی و به تبع آن درآمدزایی و اشتغالزایی پایدار است. تعریف، تدوین و یا بهینه کردن شاخصه های قیمت، کیفیت و زمان در ساخت و تعمیر کشتی از ضروریات اجتناب ناپذیر در جهت سنجش میزان توسعه و پیشرفت هر کارخانه کشتی سازی می باشد. از طرفی، حمایت های دولتی زمانی منجر به کمک به رشد و توسعه صنعت کشتی سازی می شود که این حمایت ها ابتدا در راستای تحقق علوم و فناوری های فوق الذکر انجام گیرد. به بیانی دیگر، حمایت های مالی دولت باید در توسعه زیرساخت ها بکار گرفته شود.

امروز شاهدیم که بدون توجه به این مهم و با داشتن حمایت های شرکت های بزرگ کشتیرانی ایرانی در قالب سفارش های متعدد برای ساخت کشتی به کشتی سازان داخلی، این سازندگان داخلی موفق عمل نکرده اند!

آیا در تهیه، تدوین و تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و نیز تشکیل صندوق مذکور از نقطه نظرات کارشناسان خبره استفاده شده است



حمایت در جهت توسعه زیرساخت‌ها به این گونه که ابتدا باید مدیران ارشد دولتی و غیردولتی از طرح مشارکت در زمینه‌های طراحی، مدیریت و تولید با شرکت‌های صاحب نام و توسعه یافته، استقبال و حمایت نمایند و پس از شناخت کامل از ضعف‌ها و کمبودهای موجود، از طریق همین همکاری‌های مشترک، در راستای تدوین و اصلاح قوانین و دستورالعمل‌های مربوطه در خصوص صنایع دریایی اقدام کنند. همان طور که مؤسسات رده‌بندی ملی با استفاده از روش رده‌بندی دوگانه شناورها (Dual Class) به سوی این همکاری‌ها روی آورده‌اند. در مرحله بعد و در بخش ساخت کشتی (Ship Newbuilding) به منظور شناخت و رشد هر چه بیشتر دانش و تجربه کارشناسان ایرانی از قوانین و دستورالعمل‌های بین‌المللی در خصوص رده‌بندی و بازرسی، ترتیبی اتخاذ شود که تا ساخت تمامی کشتی‌های با تناژ ناخالص بالای ۲۰۰۰ حداقل به مدت پنج سال تحت نظارت مؤسسات بازرسی و رده‌بندی معتبر بین‌المللی انجام پذیرد و از مالکان دولتی شناورها درخواست شود تا در بخش نظارت بر تمامی مراحل ساخت از همکاری با شرکت‌های معتبر بین‌المللی در جهت استفاده از بازرسان مجرب این شرکت‌ها تحت عنوان نمایندگان مالک در کارخانه کشتی‌سازی استفاده شود. به بیانی ساده‌تر، به مدت پنج سال کشتی‌هایمان را تحت نظارت بازرسان خبره بین‌المللی که از جانب مالک و مؤسسه رده‌بندی بین‌المللی در یارد حضور دارند بسازیم و سپس بازرسان مؤسسه رده‌بندی ملی را در بخش بازرسان ساخت و کارشناسان بخش محاسبات و تایید نقشه‌ها از میان افراد شاغل در این یاردها که به ترتیب در بخش کنترل کیفی، مهندسی، تولید و راه‌اندازی فعال بوده‌اند انتخاب نماییم و یا مؤسسات رده‌بندی داخلی، کارشناسان بخش ساخت کشتی خود را در طول این مدت زمان پنج سال تحت عنوان کارآموز و زیر نظر این یاردها آموزش و تربیت کنند. زیرا با توجه به تجربه خود و کسب نظر از کارشناسان خبره و آگاه، انتقال دانش و تجربه از کارشناسان خبره و بین‌المللی را فقط می‌توان در این نوع از همکاری انتظار داشت. (New Challenges – New Opportunities) از طرفی دیگر در طول این مدت زمان (پنج سال) و تحت نظارت همین مؤسسات و شرکت‌های بین‌المللی می‌توانیم قدم‌هایی حساب شده بر پایه اصول علمی و تجربی معتبر در جهت رشد و توسعه صنایع جانبی و وابسته به این صنعت برداریم. در بخش کشتی‌های در حال عملیات (Ships in operation) با استفاده از روش رده‌بندی دوگانه شناورها (Dual Class) با همکاری مؤسسات معتبر و بین‌المللی و با در اختیار داشتن دریانوردان مجرب با حداقل پنج سال سابقه دریانوردی در شرکت‌های معتبر

بین‌المللی می‌توان انتظار رشد و ترقی در این بخش را هم پیش‌بینی کرد. به نظر نگارنده با این طرز نگرش می‌توان به صراحت و اطمینان بیان نمود که در آینده‌ای نه چندان دور (شاید تا ۱۰ سال آینده) ما هم در این صنعت حرفی برای گفتن خواهیم داشت. به امید آن روز!

حال با این مقدمه و با طرح چند پرسش از خوانندگان می‌خواهم به بررسی وضع موجود این صنعت در کشور بپردازم.

• آیا بهتر نیست با استفاده از علم و تکنولوژی‌های ذکر شده در بالا در جهت کسب رضایت مالکان شناور و سازندگان شناور حرکت کرد؟

• آیا بهتر نیست با تجزیه و تحلیل دقیق‌تر از وضع موجود این صنعت در کشور و با استفاده از اصول علمی و تجربی معتبر و پذیرفته شده بین صاحبان و مجامع موفق این صنعت، بر طرح پرسش‌هایی دقیق و واقع‌گرایانه از خود بپردازیم؟

• آیا توان عدم تمایل تولیدکننده (کشتی‌سازان) به شناخت و دستیابی به علم مدیریت، فناوری تولید و فناوری طراحی را مشتری باید پرداخت کند؟ آیا فعال کردن بخش تحقیق و توسعه در کارخانه‌های ساخت و تعمیر کشتی جهت دستیابی به تولید محصول استاندارد و قابل قبول از ضروریات نمی‌باشد؟ به‌طوری که در حال حاضر کارخانه‌های ساخت و تعمیر کشتی در کشور فاقد این بخش در چارت سازمانی خود می‌باشند.

• آیا در تهیه، تدوین و تصویب قانون توسعه و حمایت از صنایع دریایی و نیز تشکیل صندوق مذکور از نقطه نظرات کارشناسان خبره استفاده شده است؟ آیا بهتر نیست کار کارشناسی را به کارشناسان متعهد، با دانش و با تجربه سپرد؟ آیا مدیرانی که با توجه به سفارشات کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت ملی نفتکش ایران به کارخانه‌های کشتی‌سازی داخلی و نبود اجرای تعهدات سازندگان در قبال این سفارشات، باز هم دلیل اصلی عدم موفقیت صنایع دریایی کشور را نبود حمایت‌های مالی دولت از این صنعت می‌دانند! و مدام در مقام مقایسه با کشورهای صاحب نام این صنعت از جمله کشورهای کره جنوبی و چین در خصوص حمایت‌های دولتی آنها بدون شناخت از قوانین و ضوابط آنها به طرح پرسش‌ها و نظرات خلاف واقع می‌پردازند را می‌توان در زمره آگاهان و صاحب نظران به امور دریایی کشور به حساب آورد؟

• در خصوص صنایع دریایی، نقش مؤسسات رده‌بندی و بازرسی در جهت افزایش کیفیت استانداردهای فنی و انتقال دانش بسیار حائز اهمیت می‌باشد. از این رو مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی در انتخاب مدیران و کارشناسان فنی خود سعی بر این دارند تا از افرادی با دانش و تجربه کافی استفاده کنند تا بتوانند در

تا رسیدن به مرحله خودکفایی کامل
در ساخت کشتی توسط شرکت‌های
ایرانی و داشتن یک مؤسسه رده‌بندی
ملی با ویژگی‌های غیرانتفاعی، مستقل
و علمی راه طولانی در پیش است.



راستای شرط بقاء و موجودیت‌شان که همان خوش‌نامی آنها می‌باشد حرکت کنند و حفظ رضایت مشتری از مسائل و کارهای فنی این مؤسسات، تا زمانی است که شایستگی و درستی این مسائل تداوم داشته باشد و رقابت بین این مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی باید بر پایه تنوع خدماتی باشد که به صنایع دریایی ارائه می‌دهند و نه مصالحه و سازش بر روی اصول ایمنی و استانداردهای فنی. حال این پرسش مطرح است که آیا برای بازرسان مؤسسات رده‌بندی داخلی شرط داشتن تجربه دریانوردی بر روی کشتی‌های اقیانوس‌پیما (تجاری و نفتکش) و کار در کارخانه‌های کشتی‌سازی و تعمیراتی به عنوان حداقل شایستگی در کنار تحصیلات آکادمیک مرتبط منظور شده است؟

- در اینجا توجه مدیران متعهد و دلسوز را به دو موضوع مهم جلب می‌کنم: آیا مسئولیت طرح تدوین و اجرای نظام مهندسی دریایی و نیز طرح رتبه‌بندی شرکت‌های فعال در صنایع دریایی را نباید به افراد متعهد، متخصص و بی‌طرف سپرد؟ و نیز آیا بهتر نیست که در تدوین سند ملی توسعه صنایع دریایی با توجه به حساسیت و نقش تأثیرگذاری آن در صنعت، از کارشناسان زبده در قالب کارگروه‌های مستقل استفاده شود؟ آیا با طرح اعضاء غیرثابت در ساختار دبیرخانه شورای عالی صنایع دریایی و همچنین اعطای حق حضور اشخاص حقیقی و حقوقی در جلسات شورای عالی صنایع دریایی بنا به دعوت دبیرخانه شورای مذکور، نباید مراقب نفوذ افکار غیرکارشناسی بود؟

- آیا برای ارائه مجوزهای قانونی در جهت بازرسی و رده‌بندی شناورهای با تناژهای بالاتر به این مؤسسات رده‌بندی داخلی، کار کارشناسی تمام عیار انجام می‌شود؟ آیا کارشناسان این مؤسسات توانایی تدوین برنامه‌ها و استانداردهای مورد نیاز جهت رسیدن به اهداف تعیین شده در کمیته‌های تخصصی سازمان جهانی دریانوردی (IMO) را دارا می‌باشند؟ آیا حضور مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی دیگر از جمله مؤسسه رده‌بندی چین و یا ژاپن در کنار مؤسسات بین‌المللی فعال دیگر از جمله نروژ، آلمان، انگلستان و فرانسه در کشورمان به نفع صنعت کشتی‌سازی و تعمیر کشتی نمی‌باشد؟

با توجه به موارد ذکر شده، قطعاً تا رسیدن به مرحله خودکفایی کامل در ساخت کشتی توسط شرکت‌های ایرانی و داشتن یک مؤسسه رده‌بندی ملی با ویژگی‌های غیرانتفاعی، مستقل و علمی راه طولانی در پیش است هرچند که با اعتقاد به توانایی‌ها و شایستگی‌های کارشناسان ایرانی امری غیرممکن نخواهد بود.

امروزه داشتن علم مدیریت کشتی‌سازی و تعمیر کشتی، فناوری طراحی و فناوری تولید، تضمین‌کننده حضور در بازار رقابتی و به تبع آن درآمدزایی و اشتغال‌زایی پایدار است.

آیا تاوان عدم تمایل تولیدکننده (کشتی‌سازان) به شناخت و دستیابی به علم مدیریت، فناوری تولید و فناوری طراحی را مشتری باید پرداخت کند





سرگذشت کشتی غرق شده رافائل از دیروز تا امروز

غولی در ساحل بوشهر

امید پارسایی فر

صبح یک روز بهاری سال ۱۳۵۶ موج‌های دریا بوق بلند و غریبی را به گوش اهالی شهر بوشهر می‌رساند. مردمان بندر بوشهر وقتی از پنجره خانه‌های بافت قدیم به بیرون نگاه کردند حیرت‌زده، غول سفید و با شکوهی را دیدند که به ساحل بوشهر نزدیک می‌شد. کسی خبر نداشت که این کشتی بزرگ و سفید که تراکم دود از دودکش‌های عقبش به هوا بر می‌خاست و بدنه‌اش این چنین سفید و درخشان بود، قرار است سال‌ها مهمان ذهن و جان مردمان این شهر شود. بوشهری‌ها که تا به حال کشتی‌های زیادی را دیده بودند فوج فوج می‌آمدند، در ساحل جمع می‌شدند و با اشتیاق این کشتی زیبا را می‌دیدند و با آن عکس می‌گرفتند.





نخستین طرح کشتی‌های «میکل‌آنژ» و «رافائل» در سال ۱۹۵۸ میلادی کشیده شد. قرار بود هنر تاریخی طراحی ایتالیایی‌ها با هنر و صنعت مهندسی کشتی‌سازی آن زمان در هم ممزوج شود.

این یکی با بقیه کشتی‌ها فرق داشت. کاخی شناور و مدرن در کنار شهر و مردمان بوشهر لنگر انداخته بود و زیبایی‌های فوق مدرنش را به رخ چهره قدیمی و سنتی شهری می‌کشید که دوران واپسین پادشاهی پهلوی دوم را از سر می‌گذراند. در ذهن مردم همه شهرها برخی چیزها تبدیل به یک «خاطره جمعی» شده‌اند. این چیزها می‌تواند اشیایی در دسترس باشد یا حوادثی در دوردست. این ماجرا وقتی می‌تواند نمود بیشتری داشته باشد که با پیدایش مظاهر دنیای جدید و ابزار و اشیای مدرنیزاسیون هم‌زمان شده باشد.

بوشهر نیز پر از این یادها، نام‌ها و خاطره‌هاست. از سینمای محمد غوص تا کنسول‌خانه بریتانیا و زمین تنیس و عمارت کلاه فرنگی و مزار آل‌عصفور و فانوس دریایی و طاق خونی و عمارت حاج رئیس تا گداخانه و عمارت‌های تنگک و مساجد چهار محل و کلیساها. اما یکی از این نام‌ها که به شکل حیرت‌انگیزی همیشه با بوشهری‌ها - کسانی که دهه پنجاه شمسی را در این شهر تجربه کرده‌اند - همراه بوده، کشتی رافائل است. آنها که کشتی را دیده‌اند با حسرت یادش می‌کنند و آنهايي هم که ندیده‌اند در پی این هستند که حکایتش چه بوده است. این کشتی که می‌گویند مردم شهر روز و شب به خاطرش به دریا می‌زدند و از دل آب و از میان پاره‌های آهن و فولاد و چوب، قاشق و چنگال نقره و ظروف مطلا بیرون می‌آوردند و فیلم‌های فیلم‌خانه‌اش را می‌بردند از کجا سر و کلاهش پیدا شده بود. سرگذشت کشتی رافائل در بوشهر در میان کلافی از افسانه‌های شنیدنی پیچ و





تاب می خورد. اینکه چه شد که به ناگاه در صبحی سپید رافائل به مانند غولی در کنار ساحل بوشهر ظاهر شد، اصلاً از کجا آمده بود و عاقبتش چه شد؟!

تلفیق هنر و صنعت ایتالیایی ها

در دهه ۴۰ و ۵۰ میلادی زمانی که هواپیماهای مسافربری، مسیر اقیانوس آتلانتیک را به خوبی و به سرعت می پیمودند، ایتالیایی ها که نمی خواستند شکست و ضعف خود را در صنعت حمل و نقل هوایی پذیرا شوند، به تقویت صنعت دریانوردی خود پرداختند و به همین دلیل مدیران ارشد دریانوردی ایتالیا دستور ساخت دو شاهکار را صادر کردند. شاهکارهایی که پشتوانه اش دولت ایتالیا بود و چیزی نگذشت که به پروژه ای ملی تبدیل شد.

نخستین طرح کشتی های «میکل آنژ» و «رافائل» در سال ۱۹۵۸ میلادی کشیده شد. قرار بود هنر تاریخی طراحی ایتالیایی ها با هنر و صنعت مهندسی کشتی سازی آن زمان در هم ممزوج شود و دو شناور بزرگ را ایجاد کند. طراحی ها در ابتدا، دو کشتی را با بدنه سیاه رنگ و دو دودکش بزرگ سفید نشان می داد. اما برخلاف دیدگاه سنتی کشتی سازان ایتالیایی، طراح این پروژه تصمیم به طراحی یک کشتی مدرن گرفت. بنابراین دوباره تیم طراحان دست به کار شدند و کشتی را با بدنه سفید همراه با دو دودکش بزرگ مشبک به سرپرستی پرفسور «موتورینو»، استاد دانشگاه پلی تکنیک تورینو طراحی کردند. طراحی غریب و بی سابقه ای شده بود. در ۱۶ سپتامبر ۱۹۶۲ (یکشنبه ۲۵ شهریور ۱۳۴۱) ابتدا کلید ساخت خواهر کوچک تر، کشتی میکل آنژ زده شد. پنج ماه بعد ساخت جفت بزرگ تر این کشتی آغاز شد و رافائل نیز رخ نشان داد. سه سال بعد در ۱۹۶۵ م (۱۳۴۴ ش) کشتی میکل آنژ به آب انداخته شد و سفر خود را میان بندر جنوا و نیویورک آغاز کرد. اندکی بعد هم رافائل با ۲۷۶ متر طول و ۳۱ متر عرض ساخته شد. رافائل را از همان ابتدا بسیار بزرگ تر و مجلل تر ساخته بودند. این کشتی تنها در دریای مدیترانه به سفرهای دریایی فرستاده می شد. کمی بعد رافائل گران بها نیز سفرهای عظیم دریایی اش را با یک هزار و ۷۷۵ مسافر میان جنوا و نیویورک آغاز کرد. امکاناتی که در رافائل و میکل آنژ تعبیه شده بود حیرت انگیز بود. در کشتی رافائل ۸۵۰ خروجی رادیو تلفنی، ۶ استخر شنا، ۷۵۰ کابین، ۱۸ آسانسور، ۳۰ سالن اجتماعات، تالار نمایشی با ۵۰۰ صندلی و باشگاه های ژیمناستیک و پرورش قوای جسمانی و... ساخته شده بود. اما باید اعتراف کرد که این دو خواهر زیبارو و پرچاه و جلال، هیچگاه نتوانستند حتی لیره ای برای خطوط دریایی کشتیرانی ایتالیا منفعت به ارمغان بیاورند! چرا که با وجود استقبال زیادی که از این دو کشتی می شد، هزینه های سنگین نگهداری آنها دیگر جایی را برای منفعت به ارمغان نمی گذاشت. هر چند کسی نمی تواند این نکته را نادیده بگیرد که ایتالیا با اسم و شهرتی که به خاطر داشتن این دو کشتی در دنیا صاحب شده بود، دستگاه تبلیغاتی خوبی را برای خود ایجاد کرده بود.

در واقع ایتالیایی ها در گرمای مسابقه ساخت تجهیزات و توربین ها و موتورهای غول پیکری که بویینگ ها را به هوا می فرستاد، با این دو کشتی نشان می دادند که آنها نیز قادرند پایه پای سایر اروپایی ها در صنعت جایگاهی داشته باشند و کشتی های درجه یکی را برای استفاده طبقه مرفه دنیا تولید کنند. اتاق های خواب و سالن های تشریفات رافائل بی نهایت لوکس و شیک بودند. حداقل در هر کابین یک حمام و توالت لوکس که با مرمهرای ایتالیایی تزئین شده بود وجود داشت. همان طور که گفته شد روی هر کشتی ۶ استخر (سه استخر برای بزرگسالان و سه استخر برای کودکان) ساخته شده بود و سالن تفریحات خاصی داشت که مسافران به محض ورود به آن، با چلچراغ های غول آسای کریستال بسیار گران قیمتی مواجه می شدند. در کنار اینها دو سالن نمایش بزرگ هم ایجاد شده بود که در هر کدام دو تلویزیون بزرگ قرار داده بودند. این کشتی با چنین امکانات افسانه ای بارها به دلایل مختلف در دنیا رسانه ای شد. از جمله در سال ۱۹۶۶ زنی ثروتمند دو ماشین شیک و گران قیمتش را روی عرشه بزرگ و وسیع کشتی آورد و در آنجا یک کورس مسابقه برگزار کرد.

صبح یک روز بهاری سال ۱۳۵۶ مردمان بندر بوشهر وقتی از پنجره خانه های بافت قدیم به بیرون نگاه کردند حیرت زده، غول سفید و با شکوهی را دیدند که به ساحل بوشهر نزدیک می شد.

رافائل در سال ۱۹۶۵ تا ۹۰ میلیون دلار نیز قیمت گذاری شده بود اما ایتالیایی ها آن را به مبلغ دو میلیون دلار به ایران فروختند!

ساخت فیلم در کشتی

در سال ۱۹۷۰ کارگردانی ایتالیایی قسمتی از فیلم سینمایی اش را در این کشتی تهیه و ضبط کرد. بعدها در همین سال بود که به درخواست عده‌ای از مسافران قسمتی از سالن بزرگ نمایش کشتی به زمین بازی اسکیت روی یخ تبدیل شد هر چند که سال ۱۹۷۰ (۱۳۴۹ ش) رافائل با یک نفتکش نیروی تصادف کرد و به قول ایتالیایی‌ها کشتی‌شان چشم زخم خورد! هیچ‌کدام از دو کشتی میکال آنژ و رافائل برای مالکانش پول و ثروتی به ارمغان نیاوردند و دولت ایتالیا با سوبسید بالایی این دو کشتی پرخرج را زنده نگاه می‌داشت. در واقع دولت ایتالیا برای هر مسافر رافائل ۷۰۰ دلار سوبسید پرداخت می‌کرد. رافائل با اینکه ۹ سال بعد در سفرهای دریایی در اقیانوس‌های دیگر هم مورد استفاده قرار گرفت اما باز هم هزینه‌های گزاف و سرسام‌آورش به مانند خواهر دو قلویش، میکال آنژ اجازه نمی‌داد که این کشتی به سوددهی برسد. بحران نفت در ۱۹۷۴ م (۱۳۵۴ ش) باعث افزایش ۲۱۷ درصدی (!) هزینه‌های کشتی برای دولت ایتالیا شد. روزنامه‌های ایتالیایی شروع به انتقاد کردند و نوشتند که چرا باید پول مالیات‌دهندگان ایتالیایی برای زنده نگاه داشتن خاطرات دوران عهد عتیق و رمانتیک بازی دولت به این شکل هزینه شود. با فشار پیاپی مطبوعات بالاخره دولت ایتالیا در ۱۹۷۵ اعلام کرد که قادر نیست برای حفظ این دو کشتی روزانه ۱۰۰ میلیون لییره پرداخت کند. در بهار ۱۹۷۵ دولت ایتالیا رسماً اعلام کرد که خطوط کشتیرانی ایتالیا نمی‌تواند کمک‌های دولت را دریافت کند. این سخن به معنای مرگ این دو خواهر بود. در ۲۱ آوریل ۱۹۷۵ (۱ اردیبهشت ۱۳۵۴) رافائل برای آخرین بار بدون هیچ تشریفاتی، بندر نیویورک را به سمت ایتالیا ترک کرد و در ۳۰ آوریل در بندر جنوا لنگر انداخت و بعد از ۱۱۳ سفر دریایی به نیویورک از حرکت کناره گرفت. سه ماه بعد هم میکال آنژ در بندر کم رونقی به نام لاس‌پیزا به او پیوست و هر دو در آنجا به خاموشی فرو رفتند. در ۱۹۷۶ (تابستان ۱۳۵۵) صاحب شرکتی آمریکایی به نام «هوم لاین» حاضر شد در قبال خرید این دو کشتی مبلغ خوبی بپردازد البته به شرطی که دولت ایتالیا اجازه دهد این دو کشتی در همان مسیر ایتالیا، نیویورک سفر کند و از خدمه‌های ایتالیایی استفاده شود. اما شرکت خطوط دریای ایتالیا از آنجا که نمی‌خواست بار دیگر مورد انتقاد رسانه‌های کشور قرار بگیرد که چرا دوباره این دو کشتی در ایتالیا به حرکت در آمدند، به این پیشنهاد توجه نکرد و اعلام کرد که قصد دارد این دو کشتی را به خارج از کشور بفروشد. چیزی نگذشت که سر و کله خریدار دوم در پاییز سال ۱۹۷۶ (پاییز ۱۳۵۵) پیدا شد. شاه ایران، محمدرضا شاه پهلوی؛ مردی که بلندپروازی‌هایش در دنیا معروف شده بود و همه می‌دانستند که با ثروت افسانه‌ای که از پول فروش نفت در خزانه ایران جمع شده، او خریدار دست به نقد تمامی تسلیحات و امکانات نظامی و مدرن دنیا است. بی‌دلیل نبود که تصویر شاه ایران به نام «امپراتور نفت» روی جلد مجله معتبر تایم منتشر شده بود. این شاه مغرور که خبر نداشت که کمتر از دو سال دیگر سلطنتش برچیده خواهد شد، به ایتالیایی‌ها اعلام کرد که می‌خواهد این دو کشتی را بخرد تا آنها را به محلی تبدیل کند که کارگران شرکت نفت، پرسنل نیروی دریایی و کارآموزان ارتش ایران در آنجا و در ایام تعطیلات و مرخصی‌شان استراحت کنند. خطوط دریایی ایتالیا مانعی در این معامله مشاهده نکرد. مهم این بود که کشتی از ایتالیا بیرون می‌رفت و جنجال معترضان خاموش می‌شد. بالاخره در آذر ماه ۱۳۵۵ کشتی‌ها به ایران فروخته شدند.

فروش کشتی ۴۵ میلیون دلاری به ۲ میلیون دلار

به نظر می‌رسید ایران معامله خوبی با ایتالیایی‌ها کرد. رافائل در سال ۱۹۶۵ تا ۹۰ میلیون دلار نیز قیمت‌گذاری شده بود اما ایتالیایی‌ها از سرناچاری و اجبار و شرایط بحرانی اقتصادی‌شان، ۱۰ سال بعد رافائل و میکال آنژ را که هر کدام حدود ۴۵ میلیون دلار قیمت داشتند به مبلغ دو میلیون دلار به ایران فروختند! با اینکه دلان ایرانی/ ایتالیایی هم در این معامله عجیب نقش خود را برای ارزان خریدن این کشتی خوب ایفا کردند اما می‌گویند



که ایتالیایی‌ها قول کمک و مساعدت مالی زیادی از شاه ایران برای عبور از بحران مالی‌شان گرفتند. هنوز که هنوز است ایتالیایی‌ها و مورخان‌شان دولت و مسئولان‌شان را به خاطر این معامله عجیب که این کشتی‌ها را به ثمن بخش به ایران فروختند تمسخر می‌کنند. در واقع برنده واقعی این معامله ایرانی‌ها بودند که این دو خواهر اقیانوس‌پیما را به بهترین قیمت از خطوط بین‌المللی بیرون کشیدند و از آن ایران کردند. روزی که قرار بود رافائل و میکال آنژ ایتالیا را برای همیشه ترک کنند عده زیادی از مردم ایتالیا در بندر جنوا جمع شده بودند و با چشم‌گریان با کشتی‌ها وداع کردند. در بهار ۵۶ بود که دوخواهر زیبای دولو قدم به آب‌های گرم خلیج فارس گذاشتند. این دو کشتی به محض ورود به آب‌های خلیج فارس از یکدیگر جدا شدند. میکال آنژ در بندرعباس لنگرانداخت و رافائل، این کاخ شناور با ۵۰ خدمه ایتالیایی و با افزایش ظرفیت در حد سکنای ۱۸۰۰ نفر در بندر بوشهر پهلو گرفت. به محض ورود رافائل به بوشهر، مردم شهر دسته دسته به دیدار مهمان جدید و چشم‌نوازش‌شان آمدند و با آن عکس گرفتند و ساعت‌ها در کنارش نشستند و تماشایش کردند. کسی اجازه حضور در آن را نداشت تا وضعیت کشتی اعلام شود. دقیقاً کسی نمی‌دانست که حضور این کشتی به چه دلیل در بوشهر رقم خورده است. در سال ۱۹۷۸ به شاه پیشنهاد شد که از این کشتی استفاده تجاری نیز بشود و آن را برای مسافران ثروتمند و اشراف‌منش ایرانی و خارجی بازسازی کرده و به سفرهای دریایی گسیل داشته و با کاهش ظرفیتش به ۱۳۰۰ نفر برای کشور یک منبع درآمد ایجاد کنند. شاه پذیرفت. هیتی که به این منظور برای انجام و بررسی این کار از ایتالیا آمده بودند بلافاصله متوجه وضعیت نامطلوب کشتی شدند. بدنه کشتی در همان یک سال پهلوگرفتن و کار نکردن و تعطیلی تأسیسات کشتی، بر اثر میزان بالای رطوبت و رسوبات آب دریا به شدت زنگ‌زده و تخریب شده بود. چوب‌های عرشه مجلل کشتی توسط آفتاب داغ و سوزان بندر بوشهر تغییر حالت داده و از همه وحشتناک‌تر موش‌های بندر بوشهر بودند که در داخل کشتی به شکل دیوانه‌واری زیاد شده و از درون، کشتی را جویده و پوسانده بودند. با سقوط سلطنت محمدرضا شاه پهلوی و پیروزی انقلاب اسلامی و تغییر شرایط قراردادهای جامعه، خدمه و نیروهای ایتالیایی کشتی که نقش مهمی در نگهداری و حفظ تأسیسات کشتی داشتند رافائل را رها کرده و به ایتالیا بازگشتند. این امر باعث شد که وضعیت تأسیسات و ظاهر کشتی روز به روز نامطلوب‌تر شده تا جایی که عده‌ای از این فرصت استفاده کرده و دست به تاراج اموال عمومی کشتی بزنند. اوضاع عجیبی شده بود.

اصابت موشک

از آن قصر سفید کمتر نور شکوه و آبادی به چشم می‌خورد. به نظر می‌رسید



رافائل در کنار ساحل بوشهر رها شده تا به صورت یک آهن قراضه فروخته شود. زمزمه‌هایی نیز شنیده می‌شد که قرار است این کشتی توسط واسطه‌های غیرایتالیایی به ایتالیا بازگرداند شود. در سال ۱۳۶۲ تصمیماتی برای بازگرداندن رافائل و میکِل آنژ به سفرهای دریایی گرفته شد اما هنوز این تصمیم عملی نشده بود که در روز پنجشنبه ۲۶ آبان ۱۳۶۲ هواپیماهای عراقی بالاخره در گرماگرم بمباران خارگ و بوشهر آن را هدف موشک قرار داده و به آن آسیب جدی وارد کردند به حدی که رافائل تا نیمه در آب‌های کم عمق ساحلی لنگرگاه بوشهر فرو رفت. چیزی نگذشت که یک کشتی باری به نام ایران سلام (ایران سیام) ناگهان به صورت اتفاقی با آن برخورد کرد و به بدنه‌اش آسیب جدی رساند و کاری را که هواپیماهای عراقی آغازش کرده بودند تمام کرد؛ رافائل کاملاً در اعماق خلیج فارس غرق شد و آنگاه مورد هجوم عده‌ای از غواصان محلی واقع شد. عده‌ای از این افراد که از گنجینه‌های درون کشتی خبر داشتند، آثار گرانبها و هنری آن را که هنوز در کابین‌ها و سالن اجتماعات کشتی و رستوران‌هایش باقی مانده بود به یغما بردند. به این ترتیب کشتی اقیانوس‌پیمای رافائل نتوانست بیشتر از هفت سال در کنار سواحل جنوبی ایران دوام بیاورد و خیلی زود به افسانه‌ای غریب تبدیل شد. کشتی میکِل آنژ اما سالم و ظاهراً تا سال ۱۹۹۱ در ایران باقی ماند اما بعد به دلیل مستهلک شدن زیاده به یک شرکت اوراق چینی پاکستانی - بنگلادشی فروخته شد تا اوراق شود. امروزه با وجود شایعاتی که وجود دارد رافائل دیده نمی‌شود و زیر هفت متر آب، در فاصله دو کیلومتری نیروگاه اتمی بوشهر قرار گرفته است، اما چیزی که جالب است خاطره این کشتی است که همچنان باقی مانده و بسیاری با هر جزر و مد و پدیدار شدن جسمی از زیر آب می‌گویند رافائل از آب درآمده... در بوشهر به مناسبت‌های مختلف یادی از این کشتی می‌شود. پوستره‌های این کشتی در ابعاد بزرگ منتشر شده و به فروش می‌رسد. در منطقه‌ای از آب‌های ساحلی بوشهر بقایای یک کشتی وجود دارد که عده‌ای می‌گویند این همان رافائل معروف است در صورتی که این تپه فلزی که هر از گاهی، سر از آب در می‌آورد بقایای همان کشتی «ایران سلام» یا «ایران سیام» است که ۴۰ متر از بدنه‌اش بیرون آب آمده و امروزه مکانی برای ماهیگیران شهر شده است. این گونه بود که کشتی رافائل چه پیش از غرق شدن و چه پس از فرو رفتنش در اعماق آب‌های بوشهر چنین مورد اهمال ما واقع شد و تنها خاطره‌ای و یادی مبهم از آن باقی مانده است. آیا ماجرای رافائل درسی بزرگ برای جامعه ما جهت حفظ و نگهداری آثار فرهنگی، تاریخی نیست؟ دقیقاً همان اتفاقی برای رافائل افتاد که امروز برای بافت قدیم بوشهر و کتیبه سنگ نوشته خارگ روی داده. صدای بوق بلندی می‌آید، این بار صدای بوق یک کشتی نیست، صدای بوق بلند هشدار است. هشدار به همه ما تا به خود آییم.

منبع: هفته نامه دلیران تنگستان



آیا ماجرای رافائل یک درسی بزرگ برای جامعه ما جهت حفظ و نگهداری آثار فرهنگی، تاریخی نیست؟

یکی از نام‌هایی که به شکل حیرت‌انگیزی همیشه با بوشهری‌ها همراه بوده، کشتی رافائل است.

آلودگی نفتی خلیج فارس

مؤلف: دکتر رضا آذین، استادیار مهندسی شیمی و نفت دانشگاه خلیج فارس بوشهر
ناشر: دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی استان بوشهر با همکاری انجمن مهندسی شیمی ایران - شعبه استان بوشهر



خلیج فارس آبراه مهم و استراتژیک انرژی در جهان است. در سال ۲۰۰۷ میلادی روزانه، بیش از ۱۷ میلیون بشکه نفت خام از این آبراه، به مناطق مختلف جهان حمل شده است. علاوه بر حمل و نقل نفت خام، وجود تأسیسات متعدد نگهداری و ذخیره‌سازی، حفاری، تولید و بهره‌برداری نفت و گاز، تأسیسات پالایشگاهی و پتروشیمی در دریا و ساحل، این آبراه را به یکی از آلوده‌ترین دریاهای جهان، از نظر آلودگی نفتی مبدل ساخته، به نحوی که حیات آبریان و مناطق ساحلی خلیج فارس در معرض خطر جدی قرار گرفته است. شناخت بهتر از منابع آلاینده و حجم آلودگی نفتی ریخته‌شده به دریا، در ترسیم نقشه سیاست‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های ملی و منطقه‌ای، با هدف حفاظت از

خلیج فارس و زیست‌بوم وابسته به آن، بسیار مفید و مؤثر خواهد بود.

کتاب حاضر مشتمل بر پنج فصل و پنج پیوست است. فصل یک به بررسی اجمالی ویژگی‌های خلیج فارس می‌پردازد. در فصل دو به اختصار، به چگونگی شکل‌گیری نفت خام، انواع نفت خام و فراورده‌های نفتی و ویژگی‌های آنها، رفتار نفت خام و فراورده‌های نفتی در آب و تعریف آلودگی نفتی پرداخته شده است. فصل سه به عملیات نفتی دریایی و آلودگی نفتی ناشی از آن اختصاص دارد که در آن اطلاعات مستندی درباره مقادیر ریزش نفت و آلاینده‌های نفتی به خلیج فارس، به تفصیل آمده است. در فصل چهار، روش‌های حذف آلودگی نفتی شامل روش‌های مکانیکی، شیمیایی و زیستی که برای پاک‌سازی محیط‌های دریایی و سواحل به کار می‌روند، به اختصار بررسی شده‌اند. فصل پنج به شرح هزینه‌های عملیات پاک‌سازی آلودگی نفتی دریایی پرداخته است. در این فصل، فهرستی

از اقلام هزینه‌ای که باید هنگام ارزیابی هزینه عملیات پاک‌سازی تعیین شوند، ارائه و در پایان فصل، دو الگوی برآورد هزینه عملیات پاک‌سازی آلودگی نیز معرفی شده است.

کتاب پنج پیوست دارد. چهار پیوست نخست در دو بخش فنی و حقوقی تنظیم شده‌اند. بخش فنی شامل پیوست‌های «الف»، «ب»، «ج» و «د» است که به ترتیب در آنها اطلاعاتی درخصوص خواص انواع نفت و فراورده‌های نفتی، تغییرات خواص فیزیکی نفت بر اثر هوازدگی و انحلال‌پذیری هیدروکربن‌ها در آب ارائه شده است. بخش حقوقی شامل پیوست «د» است و برخی قوانین زیست‌محیطی مرتبط با دریا، بندر و کشتی در آنها ارائه شده که شامل قانون حفاظت دریا و رودخانه‌های مرزی از

آلودگی با مواد نفتی (مصوب ۱۳۵۴/۱۱/۱۴)، آئین‌نامهٔ احداث و استفاده از تأسیسات در فلات قاره و منطقه انحصاری اقتصادی ایران در خلیج فارس و دریای عمان (مصوبه شماره ۵۴۶۴/ت/ ۱۵۰۹۷، مورخ ۱۳۷۵/۱۰/۴، هیئت وزیران) و متن یکپارچه شده کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (مصوب ۱۹۹۲ میلادی) است. در پایان این بخش نیز پیوست «ه» آمده که در آن نقشه پراکندگی میدان‌های نفت و گاز در خلیج فارس و مناطق خشکی هم‌جوار آن ارائه شده است.

این کتاب حاوی اطلاعات ذی‌قیمتی از آلودگی نفتی خلیج فارس است که می‌تواند مورد استفاده اساتید دانشگاه، کارشناسان و متخصصان محیط‌زیست، دانشجویان و علاقه‌مندان به محیط زیست خلیج فارس واقع شود.

معرفی دوره‌های آموزشی مؤسسه رده‌بندی آسیا قابل توجه سازمان‌ها، صنایع و مؤسسات آموزشی دریایی

و با توجه به نیازمندی‌های ویژه مؤسسات و شرکت‌های متقاضی را نیز خواهد شد.

همچنین مرکز تحقیقات مؤسسه رده‌بندی آسیا از همکاری اساتید، پژوهشگران و دانشجویان در انجام پروژه‌های تحقیقاتی مرتبط با صنایع دریایی استقبال می‌کند.

جهت هرگونه اطلاع از محتوا، مدت زمان و نحوه برگزاری هر یک از دوره‌های فوق با واحد آموزش تلفن ۰۲۱-۸۴۳۹۷۱۰۵، نمابر ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸ و یا آدرس پست الکترونیکی واحد آموزش training@asiaclass.org و نیز برای ارائه پیشنهاد پروژه‌های تحقیقاتی با آدرس پست الکترونیکی واحد تحقیقات research@asiaclass.org مکاتبه می‌کند.

مؤسسه رده‌بندی آسیا با بهره‌گیری از تجارب ارزشمندی که در همراهی با صنایع کشتی‌سازی، فراساحل، دانشگاه‌ها و اساتید و متخصصان خبره صنعت دریایی و در انجام پروژه‌های مختلف تحقیقاتی کسب کرد، با رویکردی کاملاً غیرانتفاعی و با الگوگیری از نقش سازنده مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی در ارتقاء سطح علمی و دانش فنی متخصصان شاغل در کلیه بخش‌های صنعت دریایی، دوره‌های آموزشی ذیل را در سطح استانداردهای آموزشی بین‌المللی معرفی می‌کند.

برای شرکت‌کنندگان در دوره‌های مذکور در صورت قبولی در آزمون نهایی، گواهی‌نامه معتبر صادر خواهد شد.

این مؤسسه امکان برگزاری دوره‌های فوق به صورت کاملاً اختصاصی

دوره‌های آموزشی مؤسسه رده‌بندی آسیا

ردیف	کد دوره	عنوان دوره
۱	ACS-TC-001	آشنایی با سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)؛ اهداف و وظایف
۲	ACS-TC-002	آشنایی با کنوانسیون بین‌المللی نجات جان انسان در دریا (SOLAS 74) و الزامات مربوطه
۳	ACS-TC-003	آشنایی با کنوانسیون بین‌المللی تناژ (ITC 69) و نحوه محاسبه تناژ خالص و ناخالص (NT & GT)
۴	ACS-TC-004	آشنایی با کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین (ILL 66) و نحوه محاسبه ارتفاع آزاد (Freeboard) بر اساس این کنوانسیون
۵	ACS-TC-005	آشنایی با کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی آب دریا (MARPOL 73 - 78)
۶	ACS-TC-006	آشنایی با آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی شناورها (ISM Code)
۷	ACS-TC-007	آشنایی با آیین‌نامه بین‌المللی امنیت کشتی‌ها و تسهیلات بندری (ISPS Code)
۸	ACS-TC-008	آشنایی با مقررات ایمنی کشتی‌های غیرکنوانسیون
۹	ACS-TC-009	آشنایی با شناورهای تندرو (High Speed Crafts) و آیین‌نامه بین‌المللی شناورهای تندرو (HSC Code)
۱۰	ACS-TC-010	آشنایی با معیارهای سازمان بین‌المللی دریانوردی در مورد پایداری شناورها (IMO Code on Intact Stability for All Types of Ships)
۱۱	ACS-TC-011	آشنایی با اصول و نحوه محاسبه تعادل شناورهای دریایی در حالت صدمه‌دیده (Damage Stability)
۱۲	ACS-TC-012	آشنایی با صنعت دریایی و نقش بازرسی‌های رده‌بندی و قانونی در آن
۱۳	ACS-TC-013	نحوه بازرسی از بدنه و اجزاء سازه‌ای شناورهای دریایی (Hull & Structural Surveys)
۱۴	ACS-TC-014	نحوه بازرسی از ماشین‌آلات کشتی‌ها (Machinery Survey)
۱۵	ACS-TC-015	نحوه بازرسی از تجهیزات ایمنی و اطفاء حریق (Safety Survey)
۱۶	ACS-TC-016	مدیریت ریسک و ارزیابی آن (FSA) در شناورها و سکوها دریایی
۱۷	ACS-TC-017	آشنایی با اصول و نحوه رده‌بندی شناورهای نظامی
۱۸	ACS-TC-018	آشنایی با مؤسسات رده‌بندی و نقش آنها در فرایند طراحی و ساخت شناورها



دوره‌های آموزشی مؤسسه رده‌بندی آسیا

آشنایی با انواع سکو های دریایی و صنعت فراساحل	ACS -TC-019	۱۹
کاربرد مواد کامپوزیت در صنایع دریایی و اصول طراحی شناورهای کامپوزیتی	ACS -TC-020	۲۰
آشنایی با عیوب سازه‌ای و نحوه بازرسی از شناورهای فایبر گلاس	ACS -TC-021	۲۱
آشنایی با سیستم‌های برق (Electrical Systems) در شناورهای دریایی	ACS -TC-022	۲۲
آشنایی با سیستم‌های لوله‌کشی کشتی‌ها (Piping Systems)	ACS -TC-023	۲۳
آشنایی با نحوه محاسبه و طراحی نقشه‌های ایمنی و کنترل آتش (Safety & Fire Control Plan)	ACS -TC-024	۲۴
مبانی هیدروستاتیک و روش تهیه کتابچه تعادل شناورها	ACS -TC-025	۲۵
مبانی هیدرودینامیک و روش محاسبه و طرح سیستم رانش شناورها	ACS -TC-026	۲۶
مواد و جوشکاری	ACS -TC-027	۲۷
عیوب شایع در اتصالات جوشکاری	ACS -TC-028	۲۸
آشنایی با نحوه تهیه دستورالعمل‌های جوشکاری (WPS) براساس AWS	ACS -TC-029	۲۹
بازرسی رنگ و پوشش‌های محافظ در تعمیرات شناورها	ACS -TC-030	۳۰
طراحی سازه کشتی به روش مستقیم	ACS -TC-031	۳۱
ساختمان کشتی	ACS -TC-032	۳۲
آشنایی با فرایند مدیریت بهداشت، ایمنی و محیط زیست (HSE) در صنایع دریایی	ACS -TC-033	۳۳
دوره ممیزی داخلی ISM	ACS -TC-034	۳۴
آشنایی با نحوه انجام بازرسی نفت	ACS -TC-035	۳۵
آشنایی با نحوه انجام بازرسی کالا	ACS -TC-036	۳۶
آشنایی با نرم افزار AutoCAD	ACS -TC-037	۳۷
آشنایی با نرم افزار AutoShip	ACS -TC-038	۳۸
آشنایی با نرم افزار Maxsurf	ACS -TC-039	۳۹

قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

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

مؤسسه رده‌بندی آسیا در تعامل سازنده با اساتید و متخصصان خبره و دانشجویان علوم و فنون دریایی و استفاده عملی از دانش و تجربیات ایشان، به دستاوردهای ارزشمندی در حصول به اهداف ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی دست یافته است. این نشریه که حاصل کوشش بی‌وقفه کلیه همکاران در مؤسسه رده‌بندی آسیا در جهت ارتقاء سطح ایمنی دریایی و اعتلای فرهنگ دریایی می‌باشد، آمادگی خود را برای چاپ و نشر مقالات شما عزیزان در زمینه‌های ذیل اعلام می‌کند:

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

خواهشمند است مقالات خود را به همراه مشخصات کامل نویسنده (نویسندگان) بر روی CD و به صورت فایل Word 2003 به آدرس مؤسسه و یا به صورت فایل الکترونیکی به آدرس update@asiaclass.org ارسال فرمایید. پیشاپیش از بذل توجه کلیه محققان و پژوهشگران دریایی کمال تشکر را داریم.

باسپاس
سردبیر فصلنامه "بهنگام"

فرم اشتراک فصلنامه علمی - تخصصی بهنگام

سازمان درخواست‌کننده:

نام و نام خانوادگی: شغل:

نوع درخواست:

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

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

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

نشانی:

کد پستی: تلفن: صندوق پستی:

خواهشمند است هزینه‌های مربوطه را به حساب بانکی شماره ۰۱۰۶۸۲۸۲۸۲۰۲۰۲ نشریه «بهنگام»

قابل پرداخت در کلیه شعب بانک ملی واریز کرده و رسید آن را به همراه فرم تکمیل شده به نشانی فصلنامه «بهنگام» قسمت مشترکین ارسال کنید.

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

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

تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۶ فاکس: ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸ کد پستی: ۱۴۳۹۶-۳۴۵۶۱

پست الکترونیک: update@asiaclass.org

پایگاه اینترنتی: www.asiaclass.org

ابطال مصوبه شماره ۱۳۲۰ سازمان بنادر و دریانوردی

یکی از مالکان کشتی که به دلیل شرط سنی موفق به احراز تابعیت ایرانی برای کشتی موکل خود نشده بود، طی دادخواستی خواهان ابطال مصوبه شماره ۱۳۲۰ سازمان بنادر و دریانوردی شد.

هیئت عمومی دیوان عدالت اداری پس از استماع دفاعیات و کلاهی طرفین، با استناد به قسمت دوم اصل ۱۷۰ قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران و مقررات ماده ۴۲ قانون دیوان عدالت اداری رأی به ابطال مصوبه شماره ۱۳۲۰ مورخه ۱۳۸۱/۱۰/۲ سازمان بنادر و دریانوردی مبنی بر ایجاد شرایط سنی از حیث ثبت کشتی برای اتباع ایرانی داد. به این ترتیب هر کشتی با هر سنی به شرط رعایت مواد یک و دو قانون دریایی ایران و با دارا بودن ظرفیت غیرخالص حداقل ۲۵ تن می‌تواند بدون هر نوع محدودیت، کشتی اقیانوس‌پیمای خود را به ثبت برساند و پرچم ایران را به عنوان مشخصه تابعیت بر فراز آن افراشته کند.

افزایش دوره زمانی بین تعمیرات ادواری کشتی‌ها

لیبریا به کشورهای خواهان افزایش دوره مابین تعمیرات ادواری کشتی‌ها از پنج سال به هفت سال و نیم پیوسته است. لیبریا برنامه‌ای را برای افزایش دوره بین تعمیرات ادواری طراحی کرده است تا مالکان بتوانند شرایط بحرانی فعلی را راحت‌تر پشت سر گذارند. دوره زمانی تعمیرات ادواری کشتی‌ها در کنوانسیون سولاس تعریف و مشخص و در مقررات مؤسسات رده‌بندی حداقل دو دوره بازرسی در طول پنج سال دوره اعتبار ضمانت ایمنی سازه‌ای دیده شده است. این در حالی است که دست‌اندرکاران امر اذعان دارند در سال‌های اخیر و نسبت به زمانی که این مقررات مورد تصویب قرار گرفت پیشرفت‌های قابل ملاحظه‌ای در فناوری روکش کردن بدنه کشتی و ورود محصولات با کیفیت و عمر کاری بیشتر حاصل آمده است. کشور لیبریا معتقد است نتیجه این پیشرفت کاهش نیاز به داک بردن کشتی در دوره‌های کوتاه‌مدت و قبول این موضوع است که دوره‌های تعمیرات ادواری کشتی‌ها دیگر چندان به دوره‌های تجدید کلاس وابسته نیست.

در مقابل تمدید کلاس باید از طریق بازرسی‌های زیرآبی، صورت گرفته و کشتی‌ها الزام تعمیرات ادواری را در مراحل بعدی دریافت کنند. براساس برنامه جدید یک کشتی باید در طول هفت سال و نیم دو بار تعمیرات ادواری انجام دهد؛ البته این موضوع مشروط به این است که در طول این مدت نتایج دو بار بازرسی زیرآبی صورت گرفته از کشتی در دریا رضایت بخش باشد. در این ارتباط لیبریا پروژه‌هایی را با مؤسسات NK، GL و Det Norske Veritas آغاز کرده است. این برنامه تا سن ۱۵ سالگی کشتی ادامه دارد؛ اما می‌تواند در صورت وجود سوابق خوب کشتی تا سن ۲۰ سالگی نیز ادامه یابد. به اعتقاد برخی کارشناسان این برنامه که توسط لیبریا تهیه شده است ممکن است راه‌حل نهایی برای همه نباشد اما مسلماً باعث کاهش فشار وارده به مالکان و اپراتورها بدون کاهش ایمنی و کارایی شود.

شرکت مرسک قصد دارد به صورت آزمایشی با همکاری موسسه دانمارکی DMA طرحی را برای افزایش دوره بین بازرسی‌های ویژه به اجرا درآورد که براساس این برنامه کشتی‌های با مشخصات روکش بدنه قابل قبول، تا سن ۱۵ سالگی به دو بار تعمیرات ادواری به منظور بازرسی ویژه، بجای سه بار بازرسی مؤسسات رده‌بندی و پرچم نیاز خواهند داشت. این موضوع می‌تواند کشتی‌های کانتینربر بزرگ مرسک را از هزینه‌های چند ۱۰ میلیون دلاری تعمیرات ادواری به دور نگاه داشته و امکان خدمات‌رسانی کشتی‌ها را افزایش دهد.

منبع: پایگاه اطلاع‌رسانی مانا

توسط استاد دانشگاه صنعتی شریف؛

نتایج طرح مطالعاتی چشم‌انداز حمل‌ونقل مسافری دریایی در ۱۴۰۴ اعلام شد

نتایج طرح مطالعاتی ترسیم تصویر وضع مطلوب حمل‌ونقل مسافری دریایی در سال ۱۴۰۴ که بر اساس قراردادی بین سازمان بنادر و دریانوردی و دانشگاه صنعتی شریف انجام شد؛ در جلسه‌ای توسط دکتر محمدرضا اکبری مدیر این پروژه ارائه شد. دکتر محمدرضا اکبری، استاد دانشگاه صنعتی شریف و مدیر این پروژه، با اشاره به اینکه این طرح مطالعاتی در مدت زمان بیش از یک سال با هدف ترسیم تصویر وضعیت



مطلوب حمل و نقل مسافری دریایی در سال ۱۴۰۴ به دوروش میدانی و تطبیقی انجام شده است، افزود: نتایج این مطالعات در دو شکل کیفی و کمی ارائه شده است. اکبری افزود: بر اساس نتایج این مطالعات، تا سال ۱۴۰۴ بسیاری از نقاط پرجاذبه به لحاظ گردشگری در سواحل شمال و جنوب و جزایر جنوبی کشور با همکاری دولت و بخش خصوصی مجهز به ناوگان حمل و نقل مسافری منطبق با استانداردهای جهانی خواهد بود.

وی افزود: نتایج این مطالعات به صورت شاخص‌های کمی نیز مشخص شده تا اعداد و ارقام ارائه شده، بتواند مبنای کارهای اجرایی قرار گیرد. وی گفت: این اعداد و ارقام در قالب ترسیم وضعیت مطلوب ۶ شاخص اصلی ۱- تعداد مسافران دریایی، ۲- سهم تعداد مسافران کشتی‌های تفریحی از تعداد کل مسافران دریایی، ۳- تعداد کشتی‌های مسافری استاندارد، ۴- تعداد نیروی انسانی شاغل در صنعت حمل و نقل مسافری دریایی، ۵- تعداد بنادر مسافری استاندارد و ۶- حداکثر تعداد سانحه دریایی قابل قبول با استفاده دو روش مصاحبه با خبرگان و فعالان این صنعت و بررسی وضعیت کشورهای جهان و تطبیق آن با وضعیت کشور، جمع‌آوری و ارائه شده است.

اکبری گفت: بر اساس اظهار نظر خبرگان در سال ۱۴۰۴، ۳۰ میلیون نفر/ سفر دریایی خواهیم داشت و تعداد کشتی‌های مسافری استاندارد ۱۳۳ فروند، تعداد نیروی انسانی شاغل در صنعت حمل و نقل مسافری دریایی ۱۸۳ هزار نفر، تعداد بنادر مسافری استاندارد ۶۹ بندر و تعداد سوانح قابل قبول ۸/۹ سانحه به‌ازای هر پنج میلیون سفر دریایی است.

به گفته وی، این در حالی است که در مطالعات میدانی ۶۰ میلیون نفر/ سفر دریایی، تعداد ۱۵۴ فروند کشتی مسافری، ۳۳۵ هزار نفر شاغل در صنعت حمل و نقل مسافری دریایی، ۱۱۵ بندر مسافری و ۱۲/۲ سانحه دریایی به‌ازای هر ۵ میلیون سفر دریایی را به عنوان تصویر وضعیت مطلوب ترسیم کرده است.

وی در ادامه به ارائه پیشنهادهایی برای بهبود حمل و نقل دریایی مسافر در کشور پرداخت که محورهای آن، از این قرار بود:

۱- معرفی جاذبه‌های دریایی و رشد صنعت گردشگری مهم‌ترین مزیت توسعه حمل و نقل مسافری دریایی؛
۲- ایجاد تورهای تفریحی با کمک کشتی‌های بزرگ تفریحی بین چند شهر ساحلی و چند کشور همسایه مهم‌ترین روش سودمند جهت توسعه حمل و نقل مسافری دریایی؛

۳- نقص در اعمال مدیریت صحیح مهم‌ترین مانع توسعه حمل و نقل مسافری دریایی؛

۴- دولت باید برای توسعه حمل و نقل مسافری دریایی سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، حمایت و نظارت کند و سرمایه‌گذاری توسط بخش خصوصی انجام شود؛

۵- دولت باید شرایطی فراهم کند که سرمایه‌گذار از بازگشت سرمایه خود اطمینان یابد و زیرساخت‌هایی را برای ایجاد بازار رقابتی برای بخش خصوصی فراهم کند؛

۶- دولت در این زمینه باید از استعدادهای داخلی و خارجی و سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی استفاده کند.

در ادامه این جلسه، مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی با اشاره به اینکه "تصویری که از این مطالعات حاصل شده، باید مبنای تهیه یک نقشه راه باشد"، گفت: باید برنامه‌ریزی کنیم تا برای رسیدن به این چشم‌انداز مطلوب چه امکانات نرم‌افزاری/ سخت‌افزاری، نیروی انسانی و قوانین و مقرراتی را باید تدوین و فراهم کرد.

سیدعطاء... صدر گفت: برای توسعه حمل و نقل مسافری دریایی، باید تقاضای آن را در جامعه ایجاد کنیم که این امر، از طریق ارائه خدمات مطلوب و مورد قبول امکان‌پذیر می‌شود.

منبع: سایت سازمان بنادر و دریانوردی

برگزاری سمینار "اسناد حمل و مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی"

سمینار "اسناد حمل و مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی" از سوی کمیسیون حمل و نقل کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) برگزار شد. طی این سمینار که در تاریخ ۸ اردیبهشت و در محل اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران تشکیل شد، مواردی از جمله بارگیری و بارشماری توسط فرستنده، محتویات کانتینر و صندوق‌ها بر اساس اظهار فرستنده، هزینه‌های اضافه بر کرایه حمل، اسناد حمل بدون نقص و حمل بر روی عرشه توسط محمود رستم افشار (دبیر کمیسیون حمل و نقل کمیته ایرانی ICC)، دکتر نادر مظلومی (دبیر کمیسیون بیمه کمیته ایرانی ICC)، ملک‌رضا ملک‌پور (مدیر عامل رده‌بندی آسیا) و محمد صالح ذوقی (دبیر کمیسیون بانکداری کمیته ایرانی ICC) در قالب چندین سخنرانی و در پایان با پرسش و پاسخ به بحث و بررسی گذاشته شد. لازم به ذکر است که مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی (UCP۶۰۰) توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) و با هدف ساده‌تر کردن امور اجرایی عملیات اعتباری اسنادی، سرعت عمل بیشتر و تسهیل در مبادله اسناد و پرداخت وجه، تدوین شده و مورد نظر و توجه قرار گرفته است که با استفاده از آن امور تجارت و بازرگانی بین‌المللی با آسودگی خاطر بیشتری انجام شود.

نهمین همایش ICOPMAS آذر ماه برگزار می‌شود

سازمان بنادر و دریانوردی نهمین همایش بین‌المللی سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی (ICOPMAS 2010) را با شعار "تأثیر تغییرات آب و هوایی و گرمایش زمین بر سواحل، بنادر و سازه‌های دریایی" آذر ماه ۸۹ در تهران برگزار می‌کند.

به گزارش روابط عمومی سازمان بنادر و دریانوردی به نقل از اداره کل مهندسی سواحل و بنادر همایش امسال با موضوعات، هیدرونیامیک و مهندسی دریا، مدیریت سواحل و بنادر، سازه‌های دریایی، آبراهه‌ها و کانال‌های کشتیرانی و ایمنی و محیط‌زیست دریایی و با حضور متخصصان، دانش‌پژوهان، دانشگاهیان، مشاوران، پیمانکاران داخلی و خارجی برگزار می‌شود.

در این همایش سازمان‌های معتبر دریایی از قبیل سازمان بین‌المللی هواشناسی (WMO) انجمن بین‌المللی چراغ‌های دریایی (IALA)، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO)، کمیته هماهنگی هواشناسی، آب‌شناسی و مراقبت زیست محیطی دریای خزر (CASPCOM)، انجمن بین‌المللی دریانوردی (PIANC)، انجمن بین‌المللی بنادر و لنگرگاه‌ها

(IAPH) و سازمان بین‌المللی هیدروگرافی (IHO) شرکت می‌کنند.

سازمان بنادر و دریانوردی از علاقمندان دعوت به عمل می‌آورد در صورت تمایل به حضور در همایش به نشانی اینترنتی icopmas.pmo.ir مراجعه کنند.



توافق مؤسسه رده‌بندی ABS و Maersk برای افزایش زمان بین دو بازرسی زیرآبی

مؤسسه رده‌بندی ABS و مولر مرسک توافق‌نامه افزایش زمان انجام دو بازرسی زیرآبی در حوضچه تعمیراتی را از پنج سال به هفت و نیم سال برای شناورهای واجد شرایط امضاء کردند.

توافق‌نامه که در اسفند ماه ۸۸ به امضاء رسید شامل ۱۴ کشتی کانتینری این شرکت می‌باشد. این طرح که به صورت پایلوت به انجام می‌رسد توسط سازمان بنادر و دریانوردی کشور دانمارک مورد تأیید قرار گرفته است که شامل دو بازرسی زیرآبی تا زمان بیرون کشیدن کشتی در حوضچه خشک می‌باشد. طرح پایلوت همچنین توسط سازمان بنادر کشورهای سنگاپور و انگلستان مورد تأیید قرار گرفته است که در عین حال شرایط سختی را برای شمول کشتی در طرح و باقی ماندن آن در طرح مذکور وضع می‌کند. این طرح برای شناورهای با سن زیر پنج سال قابل اجرا بوده و پس از رسیدن سن شناور به ۱۵ سال از آن خارج می‌شود. از الزامات طرح تضمین سازنده جهت استفاده از پوشش‌های زیرآبی مقاوم تا زمان مورد نظر، اجرای فعال پایش وضعیت (condition monitoring) و سیستم پیشگیرانه نگهداری (preventative maintenance program) و اجرای بازرسی بدنه به صورت نظام‌مند می‌باشد.

طبق اظهارات یکی از بازرسان ارشد مؤسسه ABS "این گزینه با مولر مرسک و چندین کشور در سه سال گذشته مورد بحث قرار گرفته است و دارای قراردادی کلی می‌باشد. ما باید قانع شویم که پوشش زیرآبی شناور طول عمر کاری مورد نظر سازندگان را تأمین می‌کند. ما اکنون فکر می‌کنیم که هفت و نیم سال بین دو بازرسی زیرآبی قابل اجراست؛ ولی همچنین این حق را برای خود حفظ می‌کنیم که اگر احساس کنیم شناور به دلایل مختلف از جمله صدمه و یا از بین رفت پوشش شناور احتیاج به حوضچه خشک دارد این برنامه را به صورت معلق در آوریم."

دو طرف توافق‌نامه به این نتیجه رسیده‌اند که صنعت دریانوردی امروز بسیار متفاوت با زمانی است که بتوان بسیاری از بازرسی‌ها را به صورت سنتی انجام داد و نحوه بازرسی‌ها متفاوت می‌باشد. روش‌های ساخت جدید، الزامات پوشش‌های مواد و ابزارآلات موجود، بررسی شرایط بدنه و ساختار کشتی تماماً موضوعاتی بوده‌اند که روش‌های بازرسی را متحول کرده‌اند.

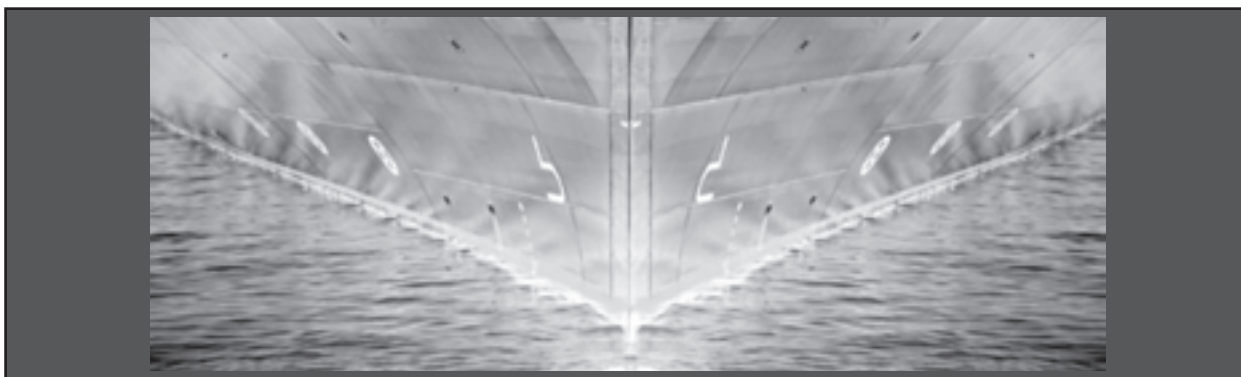
پس از بررسی‌های نهایی و تأیید، قرارداد برای اولین سری ۱۴ فروند کشتی منعقد شد و علامت "بازرسی و نگهداری اختیاری حال و بدنه" (HIMP) از مؤسسه ABS دریافت کرده‌اند و از برنامه نرم‌افزاری بازرسی بدنه مؤسسه مذکور که جهت این کار و به صورت بسیار ساده برای استفاده کشتی و دفتر مرکزی تهیه شده است استفاده می‌کنند. APM - Maersk یکی از همکاران مؤسسه ABS بوده که در توسعه و آزمایش برنامه بازرسی بدنه این مؤسسه را یاری کرده است.

استفاده از سیستم چراغ‌های هشداردهنده در برنامه‌ای که در آن شناور به مناطق و حوزه‌های مختلف، متناسب با معیارهای شرایط پوششی، پوسیدگی، خوردگی‌های نقطه‌ای، تغییر شکل، شکستگی و تمیزی دسته‌بندی شده، پایه‌ریزی شده است. هم زمان با تحویل نرم‌افزار یک واحد از ABS مشخصات و نقشه‌های هر شناوری را که وارد برنامه شده است برای شرکت APM - Maersk ارسال می‌کند.

پرسنل معرفی شده از روی شناورهای شرکت مرسک توسط مؤسسه ABS تحت آموزش قرار می‌گیرند تا با نحوه و موارد بازرسی مربوط به برنامه بدنه شناور آشنا شوند و در عمل آن را به نحوه کامل به اجرا در آورند. خط کشتیرانی مرسک یک بخش از گروه A.P. Moller-Maersk می‌باشد که کنترل بیش از ۵۰۰ شناور را در اختیار دارد و یکی از شرکت‌های پیشرو در خطوط کشتیرانی می‌باشد.

Clear regulations on liability and compensation for accidents involving hazardous goods

At an international conference in London, agreement has just been reached about the new regulations.



United Nations' International Maritime Organization (IMO) has adopted new regulations on compensation in connection with accidents at sea where hazardous and polluting substances can cause comprehensive damage that may affect, among other things, the marine environment. Hereby a decisive decision has been made to ensure broad support for a Convention the intention of which is to improve the victims' possibilities of being compensated.

In this way, a solution has been found to the problems that have meant that the so-called HNS Convention from 1996 has never entered into force. The intention behind the HNS Convention was, precisely, to create a clear international set of regulations that should become effective in case of pollution accidents. Unfortunately, it was hard to meet the requirements of the Convention and, consequently, a number of countries never acceded to it.

Facts

The IMO hosted an International Diplomatic Conference in London on 26-30 April 2010. The Conference adopted a Protocol to the HNS Convention from 1996. The Convention deals with liability and compensation for damage in connection with the carriage of hazardous and noxious substances by sea (HNS substances).

HNS substances are a number of substances including

chemicals known from the household, fertilizers and substances used in the chemical industry.

The compensation scheme of the Convention is two-fold. First of all, ships carrying HNS substances must take out liability insurance. Secondly, an international HNS Fund will be established to cover claims exceeding the shipowners' liability limit. Importers of HNS substances carried in bulk are to contribute to the Fund. This is similar to the scheme known from the carriage of heavy oil.

The new regulations take account of countries that have not ratified the Convention because they found that it was administratively difficult – not least as regards the administration of imports of special substances carried in packaged form by sea. This meant that some countries had problems ensuring that the importers of such substances also made payments to the International HNS Compensation Fund. As a consequence, these importers are now exempted from paying to the Fund. Instead the shipowner's liability for ships carrying HNS substances in packaged form is increased, and the other HNS importers must also help cover damage caused by these substances.

In connection with each individual accident, it is possible to cover damages for a total of 250 million Special Drawing Rights, SDR.

Use and carriage of oil in the Arctic area

It was decided to add a chapter to MARPOL, Annex I, prohibiting the use and carriage of heavy oil in Arctic areas. The prohibition will enter into force on 1 August 2011.

Ballast water

The Committee approved a number of systems for cleaning ships' ballast water. Consequently, eight systems received a "basic approval" and three systems received a "final approval".

The procedures governing the work of the ballast water working group (GESAMP-BWWG) were discussed, and it was decided that, at the next meeting in May, the GESAMP-BWWG should, as an experiment, carry out discussions with applicants requesting approval of new systems, but only as regards applicants for "final approval".

Recycling of ships

After the adoption of the IMO Convention on the Recycling of Ships in May 2009, the work drafting a number of guidelines for the Convention was continued. In particular, considerable progress was made with the guidelines for scrapping facilities; in addition, a work plan until 2012 was laid down

for the drawing up of the remaining necessary guidelines. A correspondence group was established for the continued work until the next session of the Committee.

New agenda item for the Sub-Committee on Bulk Liquids and Gases (BLG)

On the initiative of Denmark, the Committee agreed to include a new item on the agenda of the BLG Sub-Committee: "Drafting of a Code for the Transport and Handling of Limited Amounts of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk in Offshore Support Vessels". The intention was to throw light on the already existing sets of regulations for offshore supply vessels.

Interim guidelines for recordings in the Oil Record Book

Denmark had submitted a proposal for interim guidelines for recording operations in the Oil Record Book. These guidelines were discussed by an informal working group. But since a few member States and industrial organisations were still unsure about the consequences of introducing the interim guidelines, the final decision was postponed until MEPC 61.



Summary of the 60th session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC 60) of the International Maritime Organization

The session was held in London from 22 to 26 March 2010.



The main subject at the session was the shipping industry's CO₂ emissions.

Among the other subjects at the Committee's meeting were the following:

Air pollution

The Committee designated an area up to 200 nautical miles off the US and Canadian coasts an emissions control area (ECA area). In ECA areas, special requirements are made for SO_x (sulphur oxides) and NO_x (nitrogen oxides) emissions. Ships operating in these areas must use low sulphur content fuels or other methods for reducing NO_x and SO_x in their exhaust gas.

The regulations will enter into force on 1 August 2011.



About The Seafarers Section

The ITF has been helping seafarers since 1896 and today represents the interests of seafarers worldwide, of whom over 600,000 are members of ITF affiliated unions. The ITF is working to improve conditions for seafarers of all nationalities and to ensure adequate regulation of the shipping industry to protect the interests and rights of the workers. The ITF helps crews regardless of their nationality or the flag of their ship.

The ITF has opposed the system of Flags of Convenience (FOCs) for over 50 years. These flags, including the largest register in the world (Panama) allow shipowners, who have no genuine link to the flag state, to register their ships there in order to avoid the taxation and regulation which their own countries would impose. As of 1 January 1999, shipowners in countries that are members of the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) controlled 69% of the world fleet in terms of deadweight tonnage and of this 67% were flagged out to FOCs, a steadily increasing amount. FOCs have a disproportionately high percentage of casualties and Port State Control detentions with respect to their share of the world fleet. They are mainly registers which exercise little or no control over their owners and who do not adequately exercise their responsibilities as flag states with regard to International Labour Organisation (ILO) or International Maritime Organisation (IMO) conventions and recommendations.

The ITF Seafarers Section provides international coordination for, and support to, affiliated unions and individual seafarers through:

- involvement with the ILO, IMO, OECD and other international agencies
- assisting seafarers
- the maintenance of a network of over 100 ITF inspectors around the world
- ITF agreements for FOC ships which specify minimum conditions of employment for crews, including wages
- policy making through committees where affiliated unions are represented
- the provision and dissemination of information.

Source: ITF Website: www.itfglobal.org



What does the ITF do?

The ITF's role is to support its member trade unions and find ways of defending the interests of transport workers in the global economy.

Union coordination

The ITF brings unions together to share information and build common strategies. Unions meet in major union international conferences to discuss their industry or their transnational employer. Specialist international task groups deal with more specific and technical issues such as occupational health.

Mobilising solidarity

The ITF supports its affiliates to take solidarity action with each other. When transport unions in one country are in conflict with employers or governments and need direct help from unions elsewhere, the ITF can provide international support. In recent disputes, international action and international pressure have proved a major, sometimes decisive, factor in achieving union objectives.

Campaigns

To highlight issues of particular concern to transport workers, the ITF runs international campaigns. These have included worldwide actions by rail workers on safety, aviation workers against 'air rage', road transport workers against excessive working hours and port workers fighting union-busting in ports. The ITF's oldest and most famous campaign is against Flag of Convenience shipping.

Information

The ITF aims to keep its affiliates informed of worldwide developments that have an impact on their local or national activities. The ITF also provides analysis to others such as the press and media on developments in the transport industry which affect workers. The ITF publishes 'Transport International', a quarterly magazine covering issues of importance to transport workers around the world. The ITF maintains this web site with information about all its current activities.

Representation

The ITF represents transport workers' interests in international bodies which take decisions affecting jobs, employment conditions, or safety. Such bodies include the International Labour Organisation, the International Maritime Organisation, and the International Civil Aviation Organisation,. The ITF also takes up the interests of transport workers with the OECD, the International Monetary Fund, the World Bank and the World Trade Organisation.

Who can join the ITF?

Any trade union with members in the transport industry can apply to join the ITF. There are criteria and procedures which a union must follow before it can become an affiliate. For an application form and further information, please contact the ITF.

How is the ITF financed?

The ITF's general activities are financed from the affiliation fees of its member unions. The size of the fee is based on the size of the union's membership. Reduced affiliation rates may be available for unions with fewer resources.

The ITF uses these funds to run its activities and support its affiliates. Maritime activities have their own special funding which supports the FOC Campaign and provides welfare support for seafarers worldwide.

Who runs the ITF?

The ITF is run by its member unions. The main policy-making body is the Congress which meets every four years. All affiliates can send voting delegates to the Congress. They elect:

The President and five Vice-Presidents (four from different world regions and one Women's Vice-President).

The General Secretary who is in charge of the ITF Secretariat with its full-time staff.

The Executive Board made up of 40 representatives from affiliates; this meets twice a year and is in overall charge of the ITF between Congresses.

Introduction to the International Transport Workers' Federation and its Seafarers Section

Prepared by: Iranian Merchant Mariners Syndicate



What is the ITF?

The International Transport Workers' Federation (ITF) is a truly global organisation. It is a federation of 751 transport trade unions in 154 countries, representing around 4,600,000 workers.

The ITF was founded in 1896 in London by European seafarers' and dockers' union leaders who realized the need to organise internationally against strike breakers. Today the ITF organises workers in ships, ports, railways, road freight and passenger transport, inland waterways, fisheries, tourism and civil aviation.

The ITF represents transport workers at world level and promotes their interests through global campaigning and solidarity. It is dedicated to the advancement of independent and democratic trade unionism, and to the defence of fundamental human and trade union rights. It is opposed to any form of totalitarianism, aggression and discrimination.

The ITF is one of several Global Federation Unions allied with the International Trade Union Confederation (ITUC).

4. Asia Classification Society, Iran- could not attend due to visa problems BKI Indonesia and Vietnam Register had attended earlier meetings and are still part of the forum; but they were not able to attend this meeting due to other reasons/preoccupations.

e) As many members showed interest in forming a formal association, Chairman Mr.

Punnoose suggested that IRS can commence informal consultations between participants and start preparing the charter for proposed association. The participants agreed to this proposal.

xiii. Possibilities to bring more societies to this forum

a) Mr. Punnoose requested all participants to bring more societies to this forum for which all responded positively.

b) Chairman also gathered opinion regarding the next meeting and interval between meetings.

CR, SCM, RBNA and Sing Lloyd requested for 6 monthly meetings. Mr. Punnoose suggested to have meeting annually and also requested other participants to host the meetings.

c) Mr. Jayachandran Karumathil of IRS mentioned that in order to complete all follow up actions based on the decisions of each meeting and to have sufficient number of issues to discuss in each meeting, it is better to maintain one year gap.

d) The forum unanimously decided to have next meeting after 12 months in Feb 2011 unless there is an urgent matter to consider.

xiv. Sharing of Training Resources

a) Chairman requested all participants to look in to the possibility of sharing training resources which will be mutually beneficial.

b) Mr. Said Nassif explained that IRS has number of training courses for internal as well as for outside clients, which can be shared for mutual benefit. He mentioned that IRS training institute is an IRCA (UK) accredited training center.

c) Mr. Punnoose mentioned that the idea is to benefit commercially by offering courses through mutual agreements as well as using the resources for training of internal staff.

d) Dr. Mustafa Insel of Turk Loydu and Ms. Ying-Ru Liu of CR mentioned that they have number of courses, but mentioned that most of them are in regional languages.

e) Other participants also showed interest in sharing the training resources.

f) Mr. Punnoose suggested all organizations to submit the details of training which each of them have so that this information can be shared and if suitable mutual agreements for training courses can be considered. All participants agreed to submit the list of training courses for consideration regarding this.

Closing of the meeting:

a) All participants commented the efforts of International Register of Shipping in coordinating the activities of the forum.

b) Dr. Mustafa Insel of Turk Loydu made special remarks regarding selection of agenda items by IRS for this meeting and compiling relevant documents as handout for all these issues for discussion in the forum.

c) It was also agreed that date and venue of the next meeting be finalized by the correspondence group, taking in to account suggestions made by the participants.

d) Meeting was adjourned at 5: 30 PM followed by a dinner hosted by the International Register of Shipping.

Abstract of actions needed from participants based on this meeting:

1. All participating societies to review the proposal regarding RO Code by IRS submitted through Nigeria, St Kitts and Nevis and Sierra Leone to IMO and submit their opinions, disagreements and to use the influences they have with the various IMO member states to submit their proposal regarding RO Code to FSI-18 (the next FSI meeting in London, 5-9 July 2010) to actively influence the decision in our favour.

2. A working group is to be created for conducting the feasibility study for developing common class rules.

3. IFCS participants to try and participate in next IMO MSC session from 12 to 21 May 2010 to influence formulation of the regulation in our favour.

4. Initiate a new work program in the appropriate body of IMO for development of an IMO code which could be adopted by various class societies thus avoiding the need for developing class rules.

5. All organizations to submit the details of training courses they have so that this information can be exchanged among the participants to see any possibility of sharing training resources.

6. IRS to commence informal consultations and start preparing a charter for proposed association.

7. All participants agreed to review the proposal for an alternative Quality Scheme by ACS and to give feed back to them. All participants to give their feedback about ACS proposal to IRS for further passing to ACS.

for further passing to ACS.

x. Possibility developing common class rules for IFCS participants

a) As discussed earlier during the topic of Goal Based ship construction standards, all participants agreed to form a working group to do a feasibility study to look into the possibility of development of common class rules. Rinave reserved their position regarding this matter.

b) Dr. Mustafa Insel (TL) mentioned that we should also look the possibility of sharing information and developing the rules along with IACS by joining in their technical committee.

xi. Exclusive Surveyors IMO Res. A 739(18)

a) Chairman mentioned regarding the exclusive surveyor regulation effective from 1st July 2010 and encouraged other societies to have mutual agreements for sharing surveyors. Mr.

Punnoose mentioned that IRS already has arrangement with CR, SCM and Sing Lloyd.

b) Mr. Said Nassif of IRS mentioned that they are open for partnerships with like minded societies.

xii. Future Course of Action for IFCS

a) Chairman asked opinion of all participants

regarding formation of a duly formed association.

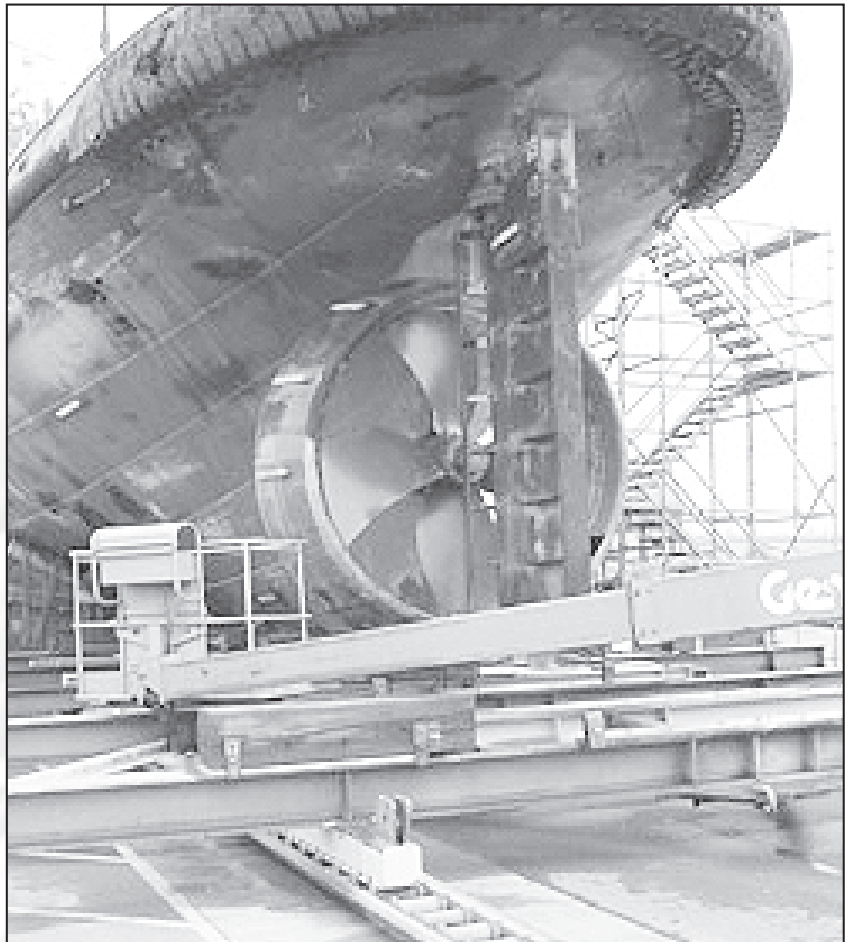
b) China Corporation Register, Ship classification Malaysia, Sing Lloyd, International Register of Shipping favored formation of an association. Turk Lloyd mentioned at this point they are not willing to join; but will continue to participate in the forum. RBNA also showed interest.

Mr. Abdiel S. Ibanez of RBNA mentioned that decision regarding joining association need to be taken by the management; Mr. Joao Miguel Morgado of Rinave reserved his position regarding formation of association.

c) Turk Lloyd mentioned that they will be applying for IACS membership in 2010.

d) Mr. Said Nassif informed other participants that the following classification societies have also shown interest in IFCS's activities and is interested to join:

1. Bulgarian Register of Shipping, Bulgaria- could not attend due to other preoccupations
2. Hellenic Register of Shipping, Greece -could not attend due to other preoccupations
3. International Naval Surveys Bureau, Greece -could not attend due to other preoccupations



another set of rules or even why IMO should spent resources for another set of rules, instead the common structural rules of IACS could be adopted. f) Dr. Mustafa Insel of Turk Loydu pointed out that adopting IACS common structural rules are not the issue because the perspective of the goal based ship construction standard is different.

He mentioned that initial proposal by Bahamas and Greece was to have maintenance free ships lasting long years.

g) Concluding the discussion on this topic, Chairman mentioned the consensus on the following:

1. A working group is to be created for conducting the feasibility study for developing common class rules. Rinave of Portugal reserved his position regarding this matter.

2. Try and participate in next IMO meeting MSC session in May 2010 to influence formulation of the regulation in our favor.

3. IFCS participants to try and initiate a new work program in the appropriate body of IMO for development of an IMO code which could be adopted by various class societies thus avoiding the need for developing class rules.

viii. Presentation by Mr. Malek Reza Malekpour, Managing Director, Asia Classifications Society, Iran (through WebEx online teleconferencing from 12 noon to 12.25 pm)

a) Chairman thanked ACS for their efforts in trying to contribute to the success of IFCS and to Mr. Malekpour personally for his leadership and hardship taken to stay late in night to present to the forum over the internet.

b) Mr. Malekpour presented the Quality Scheme of Recognized Organization (QSRO) prepared by ACS Research center. He suggested this as an alternative to IACS-QSCS and requested feedback from all participants to further develop this. The conclusions from Mr. Malekpour's paper are:

1. Adoption of common rules for construction and classification of ship through group work of associations concerned with the subject;
2. Specific internal requirements (procedures) based on every RO research activities;
3. Incorporation of the scope of activities in RO Standard of Practice Performance;
4. QSRO - independent assessment and certification;
5. Format for Assessment Reports and Model for Accreditation and Certification is needed to cover

requirements of the subject standards and IMO tools in order to assure that unified and harmonized services are offered by ROs all over the world and satisfaction of customers are assured.

6. A Model for Accreditation and Certification is indispensable.

c) Mr Punnoose suggested that all participants to review the proposal by ACS and to give feed back to them. He suggested all participants can give their feedback to IRS for further passing to ACS.

d) Mr. Malekpour mentioned that they will be able to come out with complete quality scheme in next three months.

e) The paper by Mr. Malek Reza Malekpour was included in the meeting handout given to all participants and was sent by e mail to all participants of the forum.

ix. IACS - Membership criteria changes and the new IACS-QSCS

a) Mr. Bijimon Punnoose invited Mr. Said Nassif to present the topic. Mr Nassif presented the membership criteria of IACS and explained the details of the IACS meeting in London on 22 September 2009 which he attended. He mentioned that as per this, from 2010 during transition period, Societies applying in 2010 for IACS Membership will be subject to both IACS QSCS audit and ACB audit. From 2011, IACS Member Societies and Applicants for IACS Membership shall be solely audited and certified by independent ACBs for verifying their compliance with QSCS requirements.

b) Chairman suggested all participants to try and attend IACS technical committee meeting in rotation and share the information as IACS has opened doors for other societies for this.

c) Dr. Mustafa Insel of Turk Loydu said that in order to attend the IACS technical meeting, first, a class society has to meet the five criteria defined by IACS. So any RO not meeting these criteria will not be treated as a class society by IACS.

d) Mr. Punnoose pointed out the unreasonableness in a group of classification societies deciding if the others are class societies or not.

e) Dr. Mustafa Insel mentioned that in near future, the flag state may also make it mandatory for all RO to comply with QSCS.

f) Based on the discussions Mr Punnoose concluded that all participants agreed to review the proposal for an alternative Quality Scheme by ACS and to give feed back to them. All participants agreed to give their feedback to IRS

standards at the Maritime Safety Committee meeting. Mr. Karumathil gave an overview of the history starting from initial proposal from Greece and Bahamas and current scenario of Goal Based Ship construction standards. Mr. Karumathil presenting the topic brought to the attention of the group that IMO is in the process of finalizing the tier III requirements concerning approval of classification rules for bulk Carriers and Tankers. The estimated cost by IMO secretariat for approval of the class rules for each society by a group of experts appointed by the IMO secretary General is \$297,000.00. He explained its impact on classification societies such as need for approval of class rules and the financial burden for this approval. He also pointed out that the possible denial of approval of class rules may also be interpreted as incapacity to issue safety construction certificates. Mr. Karumathil mentioned that this new requirements proposed for approval of class rules etc, may again affect the sovereignty and independency of flag and ROs.

b) Initiating the discussion on the topic, Chairman Mr. Punnoose mentioned that the initial request from Greece and Bahamas was to set up GBS was with the intention of increase the life of ships and reduce maintenance, but the discussion in IMO is now going in another direction. He expressed concern about the cost for individual approval of class rules. He pointed out about the last MSC meeting regarding the self assessment by each class society, but there is no final outcome on this, the final decision could go either way. Mr. Punnoose asked participants opinion regarding creating common class rules and requested participate to conduct feasibility study for developing common class rules which was agreed by all participants.

c) Dr. Mustafa Insel of Turk Loydu pointed out that this is applicable to vessels more than 150 m and most of the participants are not building vessels of this size, so it may not affect us immediately.

d) Mr. Jayachandran Karumathil of IRS explained that even if the construction of these vessels of more than 150 m long may be under supervision of IACS or other class societies, but eventually when the owner decides to transfer such a vessel to our class after construction, if we do not have the approved class rules as per the GBS, we may not be able to initiate the transfer of class; therefore we need to address this issue.

e) Ms. Ying-Ru LIU, speaking for CR commented that why we spent our time and money on developing



Assessment Certification Entity), to assess and certify the classification societies recognized by the EU. This entity will be very similar to the one created by IACS called QSCS. The entity will be able to delegate on Accredited Certification Bodies (ACBs) the duties to carry out the assessment and certification of the quality system of each EU recognized Classification Society. The ACBs will then report the results to the entity. The entity does the analysis of the results and provides feedback to class societies Flag Administrations and to the European Commission.

e) Ms. Ying-Ru LIU, speaking for CR mentioned that they are very concerned regarding this issue and supported the position adopted by International Register and other participants.

f) Capt. M. Prathaban of Ship Classification Malaysia mentioned that many countries including Malaysia are not even aware of the implications of such regulations.

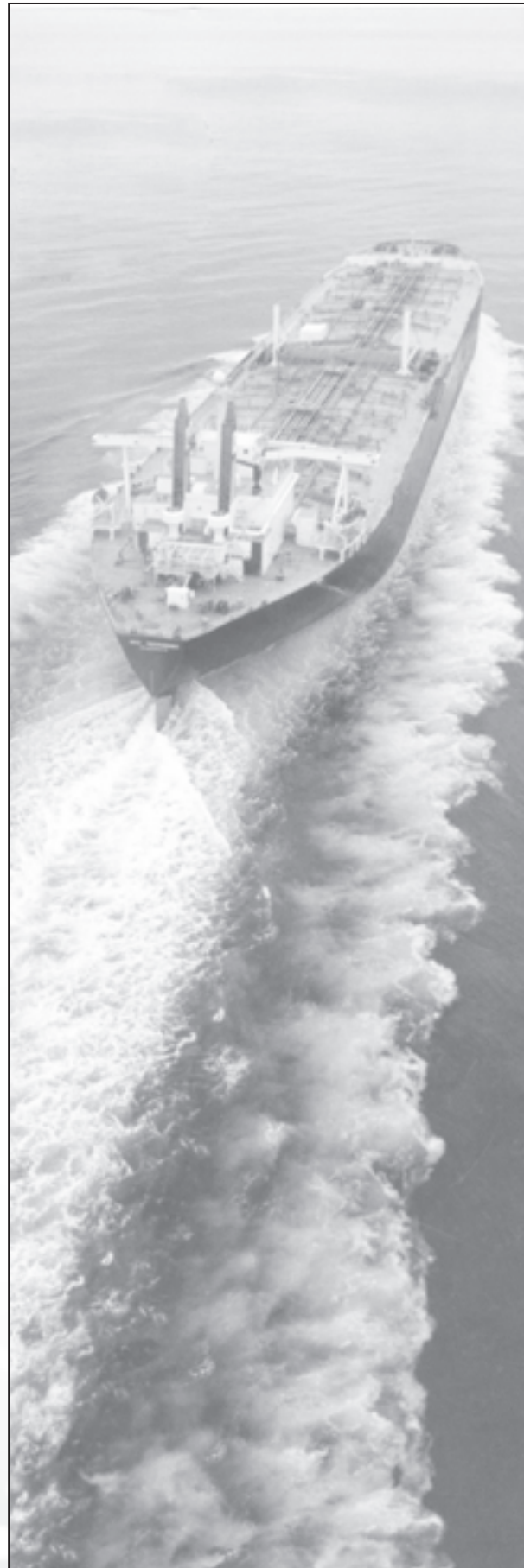
g) Mr. Richard Chen of Sing-Lloyd expressed his concern and supported the IRS proposal while emphasizing the need for maintaining the authority of the flag.

h) Mr. Abdiel S. Ibanez A of RBNA, Brazil mentioned that they are also concerned like other small class societies.

i) Based on the comments from all participating IFCS societies, Chairman concluded that there is consensus that any monitoring shall be done with maintaining the sovereignty and authority of the flag state and there shall be multiplicity of auditing bodies (ACB) to choose from. The Chairman called upon all participating societies to use the influences they have with the various IMO member states to submit their proposal to FSI-18 (the next FSI meeting in London, 5-9 July 2010) to actively influence the decision in our favor. Based in the discussion, Chairman requested all participating bodies to review the proposal by IRS submitted through Nigeria, St Kitts and Nevis and Sierra Leone to IMO and submit their opinions, disagreements. He also urged all participants to try and attend the FSI 18, in July 2010, through the member states with whom they have close relations.

vii. Goal Based New Ship Construction Standards:

a) Chairman invited Mr. Jayachandran Karumathil to present the topic and the current status of the development of Goal Based New Ship Construction



organizations auditing the Recognized Organizations and to facilitate cooperation between the flag Administrations to share information on performance of their Recognized Organizations as well as use of common auditing organizations to reduce the number of audits the Recognized Organizations have to undergo.

b) Chairman pointed out that according to the discussions at the last meeting, IRS prepared the submission and contacted various flag state and successfully submitted the document to IMO cosponsored by Nigeria, Sierra Leone and St. Kitts and Nevis. Though the EU member states and others requested for a working group at the FSI or an inter-sessional working group, these were not agreed by the subcommittee. For the benefit of those participants who did not come to Vietnam, Mr. Punnoose also pointed out that there was an effort by the Danish government to gather support for a proposal that requires licensing of classification societies by IMO, etc.

Chairman commented that our aim mainly is make

sure that we try our best to avoid a system where our ability to continue in business depend on a few auditors temperament on the day of the audit, who will become a mandatory authority under IMO, if only one audit body is created. We need to ensure that the sovereign authority of the flag states is not compromised and there are multiplicity of the auditing firm that audit ROs. Chairman requested members to comment on the item in general and specifically about the proposal presented by Mr. Said Nassif.

c) Dr. Mustafa Insel of Turk Loydu mentioned that there is a possibility that there will be only two or three auditing bodies (ACB) to choose from. He also mentioned concern regarding some provisions of the ISO/IEC standard 17020 that if an organization is to be accredited, it need to be from the own country.

d) Mr. Joao Miguel Morgado speaking for RINAVE pointed out that classification societies recognized in EU, as required by the new 391/2009 EC regulation are now in the process of setting up an independent entity, called QACE (Quality



MINUTES OF THE MEETING OF INTERNATIONAL FORUM OF CLASSIFICATION SOCIETIES (IFCS)

1. Date and Time: February 23rd, 2010, 9:30 A.M to 5:30 PM

2. Venue: International Register of Shipping, Technical Head office in Miami, FL, USA

3. Participants:

1. Ms. Ying-Ru LIU, Dy. Chief Surveyor & Manager of Planning Dept, China Corporation Register of Shipping (CR), Taiwan
2. Mr. Bijimon Punnoose, Member, Management Committee, International Register of Shipping (IRS) USA
3. Mr. Said Nassif, Managing Director, International Register of Shipping (IRS) USA
4. Dr. Mustafa Insel, Chairman of the Board, Turk Loydu(TL), Turkey
5. Capt. M. Prathaban, Senior Manager, Ship Classification Malaysia (SCM)
6. Mr. Jayachandran Karumathil, Technical Director, International Register of Shipping (IRS) USA
7. Mr. Joao Miguel Morgado, Head of Dept- New Buildings, RINAVE, Portugal
8. Mr. Richard Chen, Principal Surveyor, Sing-Lloyd, Singapore
9. Mr. Abdiel S. Ibanez A, Naval Architect/Marine Surveyor, RBNA, Brazil

4. Minutes:

i. Meeting commenced at 9:30 AM at the Conference Room of the International Register of Shipping, Technical Head Office in Miami USA under the Chairmanship of Mr. Bijimon Punnoose of International Register of Shipping. Mr. Punnoose mentioned that he is glad to see more organizations participating at the 3rd forum, as compared to the earlier ones and especially thanked new participants Turk Loydu of Turkey, Rinave of Portugal and RBNA of Brazil.

ii. Mr. Punnoose proposed the following items as the agenda for the meeting:

1. Welcome and introduction to each other
2. Adoption of the agenda
3. Review of last minutes of the meeting
4. Code of Recognized Organizations
5. Goal Based ship construction standards - Approval of Class Rules by IMO.
6. IACS - membership criteria changes and the new

IACS-QSCS.

7. Possibility sharing resources to participate in IACS technical committees

8. Exclusive Surveyors IMO Res. A 739(18)

9. Possibility of developing common classification rules for IFCS members

10. Possibilities to bring more participants

11. Sharing of Training Resources

12. Future Course of Action for IFCS

13. Duly formed an association for the Forum

14. Report of the meeting.

iii. Meeting unanimously agreed the agenda.

iv. Mr. Said Nassif welcomed the participants to the third meeting of IFCS and thanked them for taking their time to attend the meeting. All participants introduced themselves and gave a brief overview about their organizations.

v. Mr. Punnoose reviewed the minutes of last meeting held on February 26, 2009 in Vietnam and reported the progress made on various items discussed at the last meeting. Mr. Punnoose thanked Mr. Said Nassif for the tremendous efforts he put in contacting various potential participants as well as for the excellent organization of the present meeting. Mr. Punnoose pointed out there are progress made on various aspects discussed at the last forum, which are being reported at the respective agenda items.

vi. Code for Recognized Organizations:

a) Mr. Punnoose invited Mr. Said Nassif to present the topic. Mr. Nassif explained the status of the RO code and details of deliberations in the IMO meetings. Mr. Nassif mentioned that IRS believes that the decision to recognize and authorize individual organizations rests with the flag Administration and sufficient criteria and guideline already exist. He also presented the IRS proposal submitted by Nigeria, St Kitts and Nevis and Sierra Leone to IMO in FSI-17.

The main points of this proposal are:

a) combine all existing mandatory requirements in relation to the Recognized Organizations into one IMO instrument;

b) clearly identify the criteria to be met by the Recognized Organizations corresponding to the actual scope of the authority delegated to them;

c) develop a framework for the auditing of the Recognized Organizations by the flag Administrations or an auditing organizations appointed by flag Administrations;

d) develop guidelines for appointment of auditing organizations by the flag Administrations; and

e) develop a framework for accreditation of

Minutes of the Meeting of IFCS in Miami USA-February 23-2010



International Forum of Classification Societies (IFCS)

5.8 The RO's expectants

Criterion 1.4.1

Title: Fulfillment of the RO's expectations from PMO

8. Related titles: Satisfaction of the RO

Sub criteria

Code	Items	Criteria
1	Protection of the RO's business and resolving problems facing RO	❖ PMO perception of the RO's business ❖ Resolve of problems by PMO either directly or through associations, syndicates and NGOs
2	Deletion of reasonable cost	

Criterion 1.4.2

Title: Fulfillment of PMO's expectations from the RO

9. Related titles: Satisfaction of PMO

Sub criteria

Code	Items	Criteria
1	Satisfaction of PMO from the RO's performance as a responsible RO	❖ Response ❖ Parties concerned with maritime affairs/public opinion poll ❖ News, reports and media ❖ Communication of information to PMO on performances and success ❖ Interaction with associated researchers and thinkers
2	Effects of maritime safety and security	❖ Share in local/national/international defined criteria ❖ Share in local/national/international cultural criteria ❖ Support of local/national/international maritime and port security ❖ Share benevolent activities in total costs and RO's cost and benefit in these areas ❖ Interaction with associated researchers and thinkers ❖ Job opportunities and employment of human resources
3	Effects on marine environment	❖ Local/national/international pollutant criteria ❖ RO's reports/notices/letters of encouragements from PMO and other associations ❖ Wastes and recycling in marine sector from environment point of view

Criterion 1.3.2

Title: Appropriate interaction with PMO for accomplishment of mutual targets and assessment of extent of effectiveness of such interaction

6. Related titles: Management of communication with PMO and local authorities

Sub criteria

Code	Items
1	Establishment of proper and constructive interaction with key departments within PMO or other entities in the place of operation involved with the RO's activities
2	Constant and valid evaluation of extent of effectiveness of the RO's interaction with PMO and local authorities and taking corrective actions if necessary
3	Initiating favorable perception of PMO on the RO and gaining support of the public opinion and proper and timely communication of information to PMO and local authorities
4	Inquiry on the complaints and requests in connection with relations with PMO local entities, associations and the public

Criterion 1.3.3

Title: Taking action to ensure that the RO's activities and the service products have positive effects on safety, security and protection of marine environment

7. Related titles: The RO's safety, security and environmental management

Sub criteria

Code	Items
1	Identification of effects of the RO's activities on safety, security and protection of marine environment and their outcome
2	Preparation of a comprehensive plan for fulfillment of requirements stated in the relevant procedures and checklists
3	Preparation of a comprehensive report on review of effects of safety, security and environmental aspects of the RO's activities based on standards and IMO instruments
4	Periodical audit of effects of the RO's activities on these issues and taking corrective actions if necessary
5	Promoting and communicating the RO's policy on these issues and also the RO's comprehensive plans among personnel and other beneficiaries of RO's services

Criterion 1.2.3

Title: Initiating favorable perception of PMO on the RO, gaining support of the public opinion and communication of information

4. Related titles: Communication management and organizational image

Sub criteria

Code	Items
1	Identification of focal points relating to the RO's activities at PMO
2	Determination of content and schedules for communication of information required by the focal points and expectations of the RO from each of them
3	Determination of appropriate communication channel for proper communication of information to each focal point based on their requirements
4	Constant, accurate and timely communication of information to each focal point
5	Control and analyses of the RO's image at PMO and also evaluation of efficiency of the RO's mechanism for communication of information

5.7 Project layer

Criterion 1.3.1

Title: Identification and analysis of key parts of PMO and mutual expectations of the RO from PMO and appropriate planning for it

5. Related titles: The RO's social responsibility

Sub criteria

Code	Items
1	Identification of characteristics of the social environment covering the RO's activities
2	Identification of key government institutions, societies, and NGOs having influence on the RO's activities or vice versa
3	Identification of mutual requirements of government institutions or NGOs and the RO
4	Analyses of opportunities and threats due from social environment and PMO local elements on fulfillment of the RO's objectives and vice versa
5	Planning for encountering with opportunities and threats and efforts for maximization of positive effects of activities and role of the RO on PMO and the society

5.6 Planning layer

Criterion 1.2.1

Title: Establishment of process and structure for vindication of rights of the RO and response to claims against the RO in courts of law and submission of explanations in different sessions at PMO

2. Related titles: Legal and administration affairs

Sub criteria

Code	Items
1	Utilization of the structure for determination of relevant rules and regulations and communication of information to concerned departments of the RO
2	Reviewing and investigating claims against the RO and ensuring conformity of its activities with relating rules, regulations and instructions
3	Employing all organizational capacity for vindication of rights of the RO within relevant rules and regulations

Criterion 1.2.2

Title: Constructive and sustainable interaction with PMO through application of suitable mechanisms

3. Related titles: Constructive interaction of the RO with PMO

Sub criteria

Code	Items
1	Identification and determination of key departments at PMO in relation with the RO
2	Establishment of constructive relations with these departments relating to the RO's business and efforts to strengthen these ties
3	Membership and effective participation in working groups, meetings and conferences
4	Raising problems and environmental challenges facing PMO and endeavors to resolve these problems
5	Participation in PMO's cultural, social, economical and political affairs

5.4 Structure of the Domain

Mechanisms

Layer	Criterion
Strategic	1. Setting goals, objectives and method of fulfillment of mutual expectations of the RO and PMO
Plan	2. Establishment of process and structure for vindication of rights of the RO and response to claims against the RO in courts of law and submission of explanations in different sessions at PMO 3. Constructive and sustainable interaction with PMO through application of suitable mechanisms 4. Initiating favorable perception of PMO on the RO, gaining support of the public opinion and communication of information
Project	5. Identification and analysis of key departments of PMO and mutual expectations of the RO from PMO and appropriate planning for it 6. Appropriate interaction with PMO for accomplishment of mutual targets and assessment of extent of effectiveness of such interaction 7. Taking action to ensure that the RO's activities and the service products have positive effects on safety, security and protection of marine environment

Expectant	Criterion
RO	8. Fulfillment the RO's expectations from PMO
PMO	9. Fulfillment of PMO's expectations from the RO
Results	

5.5 Strategic layer

Criterion 1.1.1

Title: Setting goals, objectives and method of fulfillment of mutual expectations of the RO and PMO

1. Related titles: Strategic planning for management of interaction with PMO

Sub criteria

Code	Items
1	Determination of PMO expectations and the regulatory and statutory requirements in support of PMO expectations
2	Identification of rules and regulations relating to the RO's business
3	Determination of potentiality of the RO and mechanisms for social and political participations and interaction with PMO, instituted in the RO's business
4	Setting long term and short term qualitative and quantitative objectives in interaction with PMO
5	Classifying and selection of group/groups from PMO key structure relating to and having effect on the RO's activities
6	Selection and indication of goals and policies on management of correlation of the RO with PMO

Excellence

In

Recognized Organizations A Proposed Model

Part III

*Research Centre, Asia Classification Society
research@asiaclass.org*

5. Ports & Maritime Organization (PMO) Domain

5.1 Definition of the Domain

Ports & Maritime Organization is affected by the RO's activities directly or indirectly. PMO is an entity entitled to adopt and implement maritime regulations and affects the RO's activities directly or indirectly.

5.2 Relevant titles (relevant organizational position)

- ❖ General Director Maritime Affairs - **Head of Ship Registration & Certification Dept. in Tehran and affiliated ports**
- ❖ **General Director of Safety and Marine Protection in Tehran and affiliated ports (FSC and PSC)**
- ❖ **General Director of Specialized and International Organizations in Tehran**
- ❖ **General Director of Standards, Training and Seafarers Certification in Tehran**
- ❖ **Deputy Maritime and Port Affairs in Tehran and affiliated Ports**

5.3 Considerations of the Domain

This domain studies state of implementation of rules, regulations and procedures relating to maritime safety, promotion of maritime and port security, protection of marine environment as well as vindication of rights of the RO on relations with Ports & Maritime Organization.

domain, a comprehensive description and indicative applicability of each domain will be provided.

4.2 Dimension

Here expectations of each domain are separated from the corresponding mechanism and in fact two dimensions of excellence in each domain will be analyzed separately. This would mean that expectations of the RO from the stakeholder and vice versa will be examined.

4.3 Expectant/Layer

Each dimension (expectations and mechanisms) in different layers and in the dimension of the RO's expectations from the domain and vice versa will be analyzed. In the dimension and mechanism, 3 layers of strategic, plan and project will be examined.

4.3.1 Strategic layer

Covers required mechanism for designation of the RO's goals in interaction with that domain.

4.3.2 Plan layer

Includes all mechanisms required for establishment of long term relation with stakeholder and integration between projects and development of procedures for project execution by recognized organization. Plan layer covers mid section of permanent part of the RO and temporary part (projects). Subjects included in this layer relate to all activities of the

recognized organization and the projects and does not concentrate on a single subject or a particular project.

4.3.3 Project

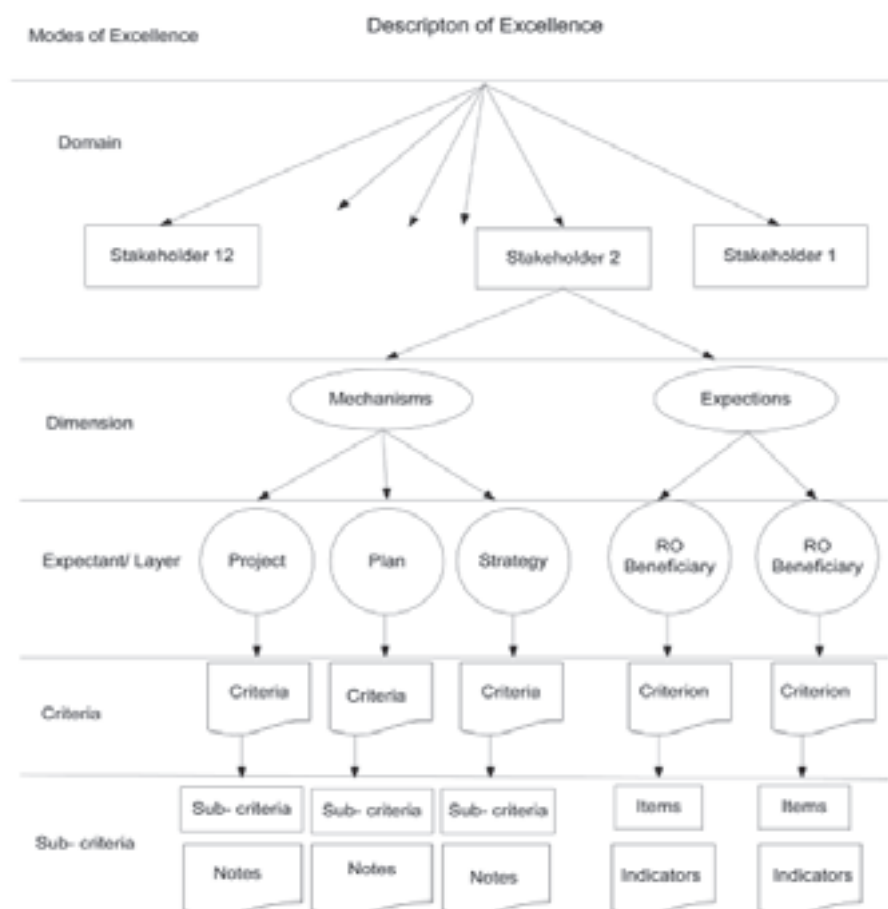
Cover all vital mechanisms for successful management of a single project of the RO's projects. Scope of a project starts from the signing of the contract until its completion and delivery.

4.4 Criteria

Explain key factors for success in each layer of each domain within defined criteria. In each layer specific criteria have been defined which in addition to criteria title, titles related to that criteria are also given in order to explain terms current in the management science and corresponding to that criteria. For ease of reference each criteria are identified by a specific number.

4.5 Sub criteria

Sub criteria are determined in order to establish a common view on the scope and content of each criterion. These sub criteria could differ from one RO to another depending on the prevailing conditions. Issues raised in this level are for indication of model's view to the content of criteria and could vary relevant to the RO or consensus of assessors.



Excellence

In

Recognized Organizations A Proposed Model

Part II

Research Centre, Asia Classification Society
research@asiaclass.org

3. Performance Mechanisms

A performance mechanism should have 5 key characteristics. These characteristics are as follows:

3.1 Approach

This describes the proper process for responding to the requirements of the level of the mechanism. Each approach in the RO should have an identity card in which inputs, outputs and responsibility for that approach is entered.

3.2 Implementation

This describes employment of designed approach in implementation of consistent and systematic mechanism in the RO.

3.3 Integration

This outlines attention to conformance with strategic plans, goals and policies of the RO and also other mechanisms employed by the RO.

3.4 Planning and monitoring

This implies the existence of a defined plan based on data and true information and control of performances of mechanisms, their improvement and innovation.

3.5 Learning

This includes documentation of experiences and use of past learning within or outside the RO in all sections.

4. Hierarchy Structure of Criteria

For better perception of the model and possibility for a particular design covering different requirements of the RO, excellence criteria for various levels have been defined. Each level has its specific analysis logic and by applying it, appropriate analyses of the RO status could be presented.

These classifications are useful for reporting and assistance in describing the different aspects of the RO's activities. Following that, level of analyses of criteria and description of each level will be added.

4.1 Domain

Is the group of stakeholders expectations of which from the RO and vice versa are similar. For better understanding of jurisdictions covered in the



requirements is to be based on priorities.

Invitation, filtration, selection and signing of contracts with suppliers are to be conducted properly. Supplier's management after selection and signing of contract and storage, logistics management and resolving of disputes at the completion of contract are to be considered carefully.

2.3.10 Needs, Demands and Expectations of Technologists and Universities

Preservation of the rights and intellectual property, provision of required information, compliance with professional ethics and long term relations are part of expectations of technologists and universities from the RO.

For the purpose of fulfilling the mutual expectations of technologists and universities and the RO, goals of the RO on the level of technology, means of accomplishing it and maintaining the condition compared to the competitors are to be determined.

Methods for technology management and relation with universities are to be developed and the technology needed is to be adequately chosen and proper proficiency to be attained and its application be facilitated and expedited. Organizational knowledge management and keeping technological

supremacy of the RO in the long run is essential.

Proper estimation, appropriate management and suitable maintenance of required equipment are to be practiced and proper means for adopting and deployment of selected technology (especially in the IT sector) to be appropriately provided.

2.3.11 Needs, Demands and Expectations of Partners and Shareholders

Realization of values and fundamental philosophy of the RO, profitability and distribution of share benefits (on activities excluding those related to maritime safety, security and protection of the environment), compliance with professional ethics, view on the future and success in accomplishing the goals are main expectations and demands of the RO's partners and shareholders. Shareholders as spirit of the RO for achievement of objectives, take advantage of different stakeholders and have specific expectations from each of them.

In order to achieve them, it is essential that the RO's fundamental values and its state of existence philosophy be determined and with view on expectations of the stakeholders be directed on the path of ideal future.

Based on the above notion, the shareholders determine the responsibility and authority centers in the RO's structure and monitor the organization through these spots.

Furthermore design and implementation of the organizational structure, management information system and assets management system are among obligations of the partners and stakeholders.

To influence the stakeholders and to apply suitable mechanisms, partners and shareholders should always play a model role for other managers and personnel of the RO and strongly support functions relating to the organizational excellence.

By establishing an integrated system, partners and shareholders monitor all key performance indicators and respond timely against any deviations.

2.3.12 Needs, Demands and Expectations of Insurers, Banks and Finance-Credit Institutes

Conducting precise surveys, preparing accurate reports based on facts and issue of certificates are among expectations and demands of insurers and banks from the RO.

In order to fulfill the mutual expectations of insurers and banks and the RO, goals and objectives of the RO in interactions with insurers and banks are of priorities. Appropriate procedure for these interactions is to be developed.

with time schedule, clear communication, receipt of updated and accurate information and preservation of reverence and compliance with code of ethics are part of customers' demands and expectations.

For the purpose of fulfillment of customers and the RO's mutual expectations, aims of the RO for sectioning and selection of the proper section, service delivery and pricing objectives are to be defined. Appropriate method for customer management by the RO to be developed and fundamental steps are to be taken for establishment of long term relations and also customers' commitments.

Identification, categorization, prioritization and selection of customers based on extent of their participation in the RO achieving its strategic goals and monitoring of it are to be carried out. Technical and financial proposals in accordance with customers' expectations from the RO are to be developed. In respect of short term projects, preparation, implementation and finalization of the project and its proper management is to be taken in to consideration.

2.3.7 Needs, Demands and Expectations of Employees

Appropriate remuneration for services, suitable working conditions, job security, preservation of reverence and dignity, proper working hours and justice are part of expectations of the RO's personnel which result in job satisfaction.

In order to fulfill the mutual expectations of the personnel and RO, its goal in invitation, selection and deployment of personnel based on the general condition of the RO is to be determined.

Human resource management system in the RO is to be specifically determined. Relations and long term commitments with human resource are to be established and work forces to be designated based on the priorities of the organization. Special attention is to be paid to health and security of the personnel and insurance and retirement coverage to be properly provided.

2.3.8 Needs, Demands and Expectations of Accreditation Bodies

Accreditation bodies are those legal entities who give the RO certificate or accreditation for a specific activity.

Preservation of the rights and intellectual property, appropriate compensation for services, provision of required information, compliance with professional ethics and long term relations are part of expectations of the accreditation bodies.



Fulfillment of the requirements and correlation with each of the accreditation bodies within the scope defined and released by them are also part of demands and expectations of these bodies from the RO.

Goals and objectives of the RO are to be defined in its interactions with these accreditation bodies and an appropriate procedure to be developed for these interactions.

2.3.9 Needs, Demands and Expectations of Suppliers

Feasibility to respond to requests, suitable and timely compensation for services, long term relations, preservation of reverence and dignity and proper transfer of information are among most important expectations of the suppliers.

In order to fulfill the mutual expectations of suppliers and the RO, goals of the RO on methods of supply, purchase, delivery and storage are to be determined.

Specific processes for supply management are to be developed by the RO and long term relations with and commitment to key suppliers to be maintained. Integration in supply of the RO's different

proper approach, planning and monitoring, integration, implementation and learning.

2.3.1 Mutual Needs, Demands and Expectations of PMO from the RO

Safeguarding safety of navigation, promotion of maritime and port security, protection of marine environment, avoidance of controversy with competitors, active participation in working groups dealing with pervasive problems facing marine society are expectations of PMO.

Goals and objectives of RO are to be defined in its interaction with PMO and an appropriate procedure to be developed for this interaction.

Vindication of PMO rights in interaction with realization of the RO responsibilities in the long run will be put in the schedule.

2.3.2 Needs, Demands and Expectations of the ISIRI from the RO

Protection of health, safety and environment for all the country's population, active participation in the working groups, resolving the pervasive problems facing the industry and attention to consumers' rights are among ISIRI expectations.

Goals and objectives of the RO are to be defined

in its interaction with ISIRI and an appropriate procedure to be developed for this interaction.

Vindication of ISIRI rights in interaction with realization of the RO's responsibilities in the long run will be put in the schedule.

2.3.3 Needs, Demands and Expectations of ISO and IMO from the RO

Application and updating ISO and IMO instruments in the operational procedures and checklists and active participation in working groups of these organizations through the respective national member are among expectations of these two organizations. Goals and objectives of the RO are to be defined in its interactions with ISO and IMO and an appropriate procedure to be developed for these interactions.

2.3.4 Needs, Demands and Expectations of IACS and IFCA member classifications societies and IFIA member survey organizations from the RO

Compliance with code of ethics and instructions for change of class, and cooperation with the secretariats of each of the 3 associations above are among expectations of these entities.

Goals and objectives of the RO are to be defined in its interactions with above 3 associations and an appropriate procedure to be developed for these interactions.

2.3.5 Needs, Demands and Expectations of the Government and Society from the RO

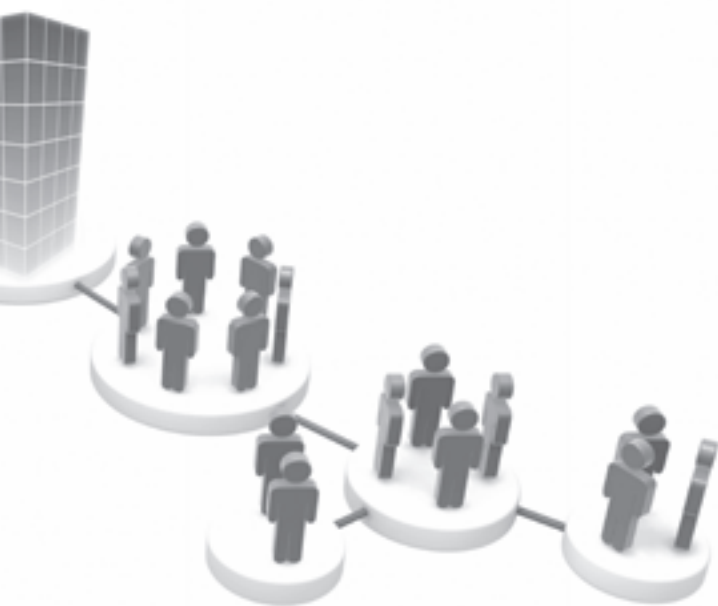
Contribution to economical, cultural and social developments, preservation of heritage and reverence of the ancestors and future generations, participation in resolving the pervasive problems facing the society are among the most important expectations of the government and the society.

Goals and objectives of the RO are to be defined in its interactions with the government and the society and an appropriate procedure to be developed for these interactions.

Vindication of rights of the government and the society and realization of the RO's long term responsibility are to be put in the schedule. Social responsibilities, main centers and influential domains of the society and government are to be identified and interactions between RO and these centers to be managed in the best way possible.

2.3.6 Needs, Demands and Expectations of Customers

Customers demand to get product that comply with their expectations on operation, technical and non-technical specifications, quantity and cost aspects. After sale services, reasonable cost and compliance



2.2 Definition of Excellence: Excellence is defined and set here. RO's ideal condition which is the best sustainable condition imaginable for the RO is set.

2.3 Dimensions of Organizational Excellence: Implicitly explains excellence for the RO.

2.4 Criteria: Using a hierarchical structure, describes applicability of excellence in all levels. Each level details its upper level.

2.5 Model of Rating: Shows method of summing the extent of realization of criteria in different levels and designation of general rating of the RO.

2.6 Evaluation Process: Gives detailed description of evaluation process. Several self declaration and self assessment processes have been designed in this model. Moreover, independent evaluation is also foreseen.

2.7 Evaluation Logic: Describes the aspects of an ideal mechanism and realization of expectations.

2.8 Information Society: Introduces the relation between evaluation body, external assessors, internal assessors and representative of the RO with the purpose of facilitating the evaluation process.

2.2 Description of Excellence

Out of different approaches in the literature of management science, stakeholders' approach is used in this model.

Excellent RO continually fulfils all needs, requirements and expectations of all stakeholders and holds appropriate mechanisms for maintaining this position.

The ROs targeting this ideal position should move on achieving it as fast as possible.

An RO on the excellence route is an organization that increases the extent of accomplishment of the needs, requirements and expectations of all stakeholders and continually improves mechanisms employed for this purpose.

2.3 Dimensions of Organizational Excellence

To define the RO's dimensions of excellence, key stakeholders should be identified. The RO's stakeholders can be categorized as follows:

2.3.1 Ports & Maritime Organization (PMO) (Marine Administration)

2.3.2 Institute of Standards & Industrial Research of Iran (ISIRI)

2.3.3 International Standards Organization (ISO) and International Maritime Organization (IMO)

2.3.4 Members of International Association of Classification Societies (IACS), International Forum of Classification Societies (IFCA) and International Federation of Inspection Agencies (IFIA)

2.3.5 Government and society (including Ministry of Labor, Ministry of Culture and Islamic Guidance, The Municipality, Social Welfare Organization, Ministry of Economic Affairs and Finance, Security in the case of ISPS Code)

2.3.6 Customers

2.3.7 Employees

2.3.8 Accreditation bodies

2.3.9 Suppliers

2.3.10 Technologists and maritime academies in the country and abroad

2.3.11 Partners and shareholders

2.3.12 Insurers, banks and other finance-credit institutes

All these 12 groups are gathered around leadership of the RO.

An excellent RO should continually fulfill the expectations of its stakeholders. Constant fulfillment of stakeholders' expectations expresses one of the dimensions of excellence. Therefore considering the main 12 stakeholders, 12 dimensions of excellence are related to these stakeholders. For this purpose appropriate mechanisms are to be employed.

Characteristic of an appropriate mechanism is:



is to define the strengths and opportunities for organizational improvement and to set priorities to tackle the obstacles.

International Association of Classification Societies (IACS) member classification societies have been able to maintain and improve the standards of their services through focus on quality control activities within IACS secretariat and recently through ACB, but the concern still remains that the number of small ships trading all over the world which are not covered by IACS member is considerable. The volume of transportation of passengers by these types of vessels and the number of incidents occurring each year is not negligible.

While models such as Deming, Malcolm Baldrige and EFQM are used all over the world, none can specifically address the unique characteristics and requirements of the ROs.

Hence, a comprehensive model is required to define improvement opportunities and encourage the ROs to take advantage of such opportunities to achieve the basic level of excellence in their performance and capabilities.

Specifications of the Model:

1. Setting forth the key elements most important to the RO
2. Capability for implementation based on self declaring and self assessing for independent evaluation
3. Providing knowledge and efficient personnel to the RO

4. Presenting variety of choices for improvement opportunities
5. Adoption of process approach
6. Reducing the time and expense
7. Minimizing evaluation errors
8. Presenting a firm systematic view on activities of the RO
9. Providing a basis for evaluation and presentation of organizational excellence award

This model is not meant to work through audits, detection of major or minor non conformities and issue of certificate of conformity after rectifications, instead it works through self assessment and independent evaluation where the rating of ROs are specified and declared. Consequently, insurance coverage for the classed vessels by ROs is defined according to the ratings. In this way, the prospect of uniform implementation of IMO instruments and the defined scope of activities of ROs is foreseen and in time lapse specified organizational excellence model is formulated.

2. Structure of the model

The structure of the model is hierarchical. Each sector is designated to meet a specified requirement. It is intended that in scheming all sectors, specific requirements of an RO are taken into consideration. Herein, the elements of the model and description of each element is presented.

2.1 Elements of the RO Excellence Model

The excellence model is divided into 7 elements where each element describes particulars of the model.



Excellence

In

Recognized Organizations A Proposed Model

Part I

*Research Centre, Asia Classification Society
research@asiaclass.org*

1. Statement of Requirements

Recognized Organizations (ROs) are charged to execute functions with view to IMO instruments which reflect the requirements of National Maritime Administrations of member countries. The Scope of Activities of each RO contains their services and the extent to which these services are provided.

Maritime Administrations delineate their pertinent requirements with a look on their own social, cultural, technical and sometimes political conditions which vary from one country to another. However, qualification of ROs for delegated duties is not assessed independently which brings forth concerns on the qualification and capability of each Organization.

In practice, a vessel surveyed and certified by an RO travels from one jurisdiction to another where ignorance to observe the mandatory standards potentiates further risks.

Although it is assumed that the port state controls would be remedial, case by case studies defies it. In addition, pressure on port state control officers would imperil the smooth process of control as shown in some MSC sessions where concern for unhealthy transactions was raised.

An unpretentious concept is that IMO can resolve the problem through means such a Goal Based Standards or voluntary audits by Maritime Administration, while political and diplomatic relations from one side and formalities from the other practically deter the concept.

Lack of infrastructure and sufficient investment in many IMO member states hinder proper protection of marine environment, safety and security controls as well as search and rescue operations in a considerable number of these countries.

Therefore, a new approach is needed to control the ROs performances through implementation of an efficient system where the bulk of responsibility and conformity is laid on ROs through application of self declaration and self assessment methods.

A number of top managers of ROs believe that actions are to be taken to increase the efficiency and proficiency of their organizations. A primary step

In The Name of God



Excellence in Recognized Organizations A Proposed Model	2
Minutes of the Meeting of IFCS in Miami USA-February 23-2010	16
Introduction to the International Transport Workers' Federation and its Seafarers Section	24
Summary of the 60th session of the Marine Environment Protection Committee (MEPC 60) of the International Maritime Organization	27
Clear regulations on liability and compensation for accidents involving hazardous goods	29



Update

Asia Classification Quarterly Magazine
Volume 3, Issue 4, Spring 2010

Publisher:

Asia Classification Society

Address:

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

Postal Code: 14396-34561

Tel: 0098 21 84396

Fax: 0098 21 88025558

E-mail: update@asiaclass.org

Website: www.asiaclass.org

Legal Representative:

Malek-Reza Malekpour Ghorbani

Chief Editor:

Saeid Kazemi

Executive Affairs:

Jaleh Sedaghati Monawar

Financial Affairs:

Mohammad-Hossein Zoghi

Administrative Affairs:

Mohammad-Ali Sobhani



Monthly Magazin

Printed and Published by:

Islamic Republic of Iran

Shipping Lines

Performance &

technical supervision:

Payam-e- Darya

Tel: 0098 21 26100368

Fax: 0098 21 26100371

E-mail: payam-e-darya@irisl.net

web site: www.IRISL.net