

بسیار از جهان است

سخن سردبیر ۲

یادداشت مدیرمسئول ۴

رده بندی و بازرسی:

مقدمه‌ای بر نقش مرجع ملی دریایی در تقویت مؤسسه رده بندی ملی ۶

مدل تعالی سازمانی مؤسسات به رسمیت شناخته شده (۲) ۱۰

آیا برای بازرسی مقامات بندری آماده‌اید؟ (۴) ۱۲

نکات مهم برای آگاهی ناخدایان شناورهای کوچک قبل از عزیمت شناور به دریا ۱۶

علل غرق و آتش سوزی شناورهای سنتی ۱۸

محیط زیست:

۱۰ فاجعه بزرگ زیست محیطی به روایت مجله TIME ۲۰

بررسی حادثه نفتی در خلیج مکزیک (۲) ۲۴

حمل و نقل:

نقش شرکت‌های بازرسی کالا در تجارت جهانی ۲۸

اینکو ترمز ۲۰۱۰ در آستانه انتشار ۳۴

مقدمه‌ای بر پیش نیازهای "هاب" شدن یک بندر ۳۶

راهبردی:

راهبرد دریایی، تعاریف و الزامات طراحی ۳۸

برنامه ۶ ساله راهبردی مؤسسه رده بندی آسیا (۱۳۸۸ تا ۱۳۹۳) ۴۲

اقتصادی:

پیشنهاد رده بندی آسیا برای برون رفت از بحران طرح‌های نیمه کاره کمیته وجوه اداره شده ۴۸

ایران در انتهای جدول اقتصاد دیجیتال ۴۹

استفاده مطلوب دولت‌ها از درآمدهای نفتی ۵۲

بیمه و حقوقی:

پاسخگویی مؤسسات رده بندی در مقابل سوانح دریایی ۵۶

قوانین بین المللی و حقوق دریایا (۳) ۵۸

آشنایی با بیمه دریایی (۴) ۶۲

مقالات:

لنگر اندازی ایمن ۶۶

مقابله با آب گرفتگی در کشتی ۶۸

چالش‌های سیستم الکترونیکال در صنعت کشتی سازی داخلی ۶۹

مشکلات کشتی سازی ها در فرایند تولید شناورها با نگاه ویژه به بخش الکترونیکال آنها ۷۲

آشنایی با تنه دختر در بانور دایرانی ۷۳

معرفی و آشنایی:

کتاب: بازرسی مؤسسات رده بندی دریایی ۷۴

اطلاعه ها و اخبار:

معرفی دوره های آموزشی مؤسسه رده بندی آسیا ۷۵

اعلام آمادگی چاپ مقالات در "به هنگام" ۷۷

فرم اشتراک فصلنامه "به هنگام" ۷۷

کنوانسیون های IMO که ایران به آنها ملحق شده است ۷۸

اخبار ۸۰

بخش انگلیسی ۸۴



به هنگام

فصلنامه علمی، تخصصی
آموزشی، پژوهشی، تحلیلی
سال سوم، شماره ۵، تابستان ۱۳۸۹
صاحب امتیاز: مؤسسه رده بندی آسیا
مدیرمسئول: ملک رضا ملک پور قربانی
سردبیر: سعید کاظمی
مدیر اجرایی: ژاله صداقتی منور
امور مالی: محمدحسین ذوقی
امور اداری و روابط عمومی: وحیده اکبری
نشانی: تهران، خیابان کارگر شمالی، کوچه پنجم
پلاک ۳۱، کدپستی ۳۴۵۶۱-۱۴۳۹۶
تلفن: ۰۲۱-۸۴۳۹۶ تا ۰۲۱-۸۸۰۲۵۵۵۸
پست الکترونیک: update@asiaclass.org
پایگاه اینترنتی: www.asiaclass.org

ایرسل

اجراء ویرایش و نظارت فنی:
ماهنامه پیام دریا
تلفن: ۰۲۶۱۰۰۳۶۸
نمابر: ۰۲۶۱۰۰۳۷۱
پست الکترونیک: payam-e-darya@irisl.net
پایگاه اینترنتی: [Http://www.IRISL.Net](http://www.IRISL.Net)
لیتوگرافی: نوید
تلفن: ۰۸۸۸۳۶۸۷۱
چاپ: نقش ایران

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه
توزیع: بین المللی و داخل کشور
عضو بانک اطلاعات نشریات کشور www.magiran.com
• فصلنامه به هنگام آماده دریافت و چاپ مقالات و دیدگاه‌های صاحب نظران و کارشناسان است.
• فصلنامه در ویرایش و تلخیص مطالب آزاد است.
• دیدگاه نویسندگان لزوماً نظر فصلنامه نیست.

سوانح دریایی؛ پر هزینه اما عبرت آموز



در حالی که ایمنی، امنیت و محافظت از محیط زیست دریایی به عنوان اهداف اولیه سازمان بین‌المللی دریانوردی و مؤسسات رده‌بندی تبیین شده و برنامه‌ریزی صنعت بین‌المللی دریایی در جهت نیل به این اهداف و با حفظ منافع اقتصادی انجام می‌گیرد، اما حوادث دریایی همواره به عنوان اصلی‌ترین تهدید، کشتیرانی، بخش فراساحل و صنایع وابسته را تحت الشعاع خود قرار داده است.

در عین حال توسعه قوانین و مقررات دریایی در عرصه‌های ملی و بین‌المللی مدیون دو عامل تحقیق و درس‌های آموزنده از حوادث دریایی می‌باشد، به گونه‌ای که شکل‌گیری اولیه کنوانسیون‌های مهم دریایی نظیر SOLAS از حوادث بزرگی نظیر غرق تایتانیک تأثیر گرفته‌اند. ابتدا سیستم قانون‌گذاری و تدوین مقررات در حوزه دریا چه در سطوح بالای قانونی نظیر سازمان بین‌المللی دریانوردی و مراجع ملی دریایی و چه در سطوح پایین‌تر نظیر مقررات مؤسسات رده‌بندی مبتنی بر روشی انفعالی و صرفاً بر اساس درس‌های آموخته از حوادث رخ داده بود. این در حالی است که روش‌های نوین توسعه قوانین و مقررات مبتنی بر روش‌های پیشگیرانه نظیر روش‌های خطر-محور است. تفاوت اصلی این دو روش در نحوه رویارویی با حوادث دریایی می‌باشد که در روش اول حادثه واقع می‌شود و سپس در صدد یافتن علت وقوع و سپس ارائه راه حل برای سایر شناورها و سیستم‌های دریایی برمی‌آیند. در حالی که در روش دوم، میزان احتمال وقوع یک حادثه چه از نظر شدت و چه از نظر درصد وقوع ارزیابی شده و متعاقب آن برای پیشگیری از حادثه قبل از وقوع آن با اجرای یک فرایند پیشگیرانه، تدبیر مناسب اندیشیده شده، کارایی فرایند فوق نیز به طور مرتب پایش می‌شود.

اهمیت بررسی حوادث دریایی (Marine Accidents Investigations) به حدی است که سازمان بین‌المللی دریانوردی براساس کنوانسیون‌های SOLAS مقرر 1/21 و MARPOL مقررهای 8 و 12 متولیان امور دریایی در هر کشور را موظف به انجام تحقیقات در مورد علت وقوع حوادث رخ داده در ناوگان تحت پرچم و انعکاس نتایج به IMO کرده است. در عین حال با لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون کار دریایی (MLC 2006) که به احتمال زیاد از اواخر سال 2011 میلادی اعلام خواهد شد، با توجه به رویکرد کنوانسیون به اهمیت ارزیابی ریسک‌ها و سوانح کار دریایی، اهمیت ثبت و بررسی سوانح دو چندان خواهد شد. همچنین بخش 9 از آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی (ISM Code) شامل الزامات مربوط به گزارش‌ها و تحلیل عدم انطباق‌ها، حوادث و وقایع خطرناک رخ داده و تبیین فرایندهای اصلاحی در جهت افزایش ایمنی و جلوگیری از آلودگی محیط زیست می‌باشد.

به طور کلی مطالعه و تحقیق بر روی سوانح دریایی با سه هدف کلی صورت می‌گیرد: ریشه‌یابی علل وقوع سوانح، افزایش آگاهی در مورد خطرات و برنامه‌ریزی برای جلوگیری از وقوع سوانح دریایی. از این رو یکی از وظایف مهم بخش تحقیقات و توسعه مقررات مؤسسات رده‌بندی، برقراری یک سیستم ثبت گزارش سوانح دریایی و بهره‌گیری از درس‌های آموخته از این حوادث برای توسعه مقررات و یا بهبود و اصلاح مقررات موجود رده‌بندی می‌باشد. به طور کلی فرهنگ رایج در سیستم‌های نظارتی دریایی استفاده از درس‌های آموخته از حوادث دریایی برای جلوگیری از وقوع مجدد آنها می‌باشد.

بر اساس مطالعات صورت گرفته در مناطق مختلف دریایی، علل عمده سوانح دریایی بر روی کشتی‌های اقیانوس پیما را به ترتیب تصادم و برخورد با شناورهای دیگر، به گل نشستن، آتش‌سوزی و انفجار، سوراخ شدن و آب‌گرفتگی برشمرده‌اند که مهم‌ترین عامل ایجاد چنین سوانحی خطای انسانی ارزیابی شده است.

هر چند که خطای انسانی عامل اساسی در بروز حوادث دریایی می‌باشد، اما باید به این نکته توجه داشت که اهم عوامل انسانی مؤثر در بروز یک حادثه ناشی از مجموعه‌ای از عوامل به هم پیوسته سازمانی می‌باشد که تا رفع معایب ساختاری درون سیستم بروز چنین اشتباهات انسانی اجتناب‌ناپذیر است. از جمله می‌توان مواردی نظیر شرایط نامساعد و سختی کار، آموزش ناکافی، فقدان و یا عدم اجرای صحیح سیستم مدیریت ایمنی را نام برد. بنابراین نقش نظارتی مرجع ملی دریایی هر کشور در ثبت، بررسی و تحلیل حوادث، استفاده از خدمه آموزش‌دیده بر روی ناوگان تحت پرچم مبتنی بر کنوانسیون STCW، شرایط کاری مناسب برای دریانوردان و افزایش ایمنی سازه و ماشین‌آلات و تجهیزات با تقویت حضور مؤسسات رده‌بندی و در نهایت تقویت رابطه سه ضلع مثلث کار دریایی شامل مرجع ملی دریایی (سازمان بنادر و دریانوردی)، انجمن صنفی دریانوردان و انجمن صنفی مالکان کشتی در کاهش حوادث دریایی مؤثر خواهد بود.

سعید کاظمی
s.kazemi@asiaclass.org



تأثیر قطعنامه ۱۹۲۹ بر حمل و نقل دریایی ایران

قطعنامه ۱۹۲۹ شورای امنیت تأکید مضاعفی بر ۶ فقره قطعنامه‌های جداگانه‌ای است که در فاصله سال‌های ۲۰۰۶ تا ۲۰۰۹ از طرف شورای امنیت در خصوص فعالیت‌های هسته‌ای ایران صادر شده است. از جمله موارد اشاره شده در این قطعنامه نکات زیر در بخش حمل‌ونقل دریایی حائز اهمیت می‌باشد:

- **اعمال تحریم نسبت به فعالیت‌های بازرگانی و حمل و نقل دریایی ایران**
 - ❖ لازم است همه کشورها طبق مقررات داخلی و یا مطابق با قوانین بین‌المللی، همه محموله‌های عازم ایران یا از ایران به مقاصد دیگر را مورد بازرسی قرار دهند. بازرسی مذکور توسط کشورها در صورتی انجام می‌گیرد که اطلاعاتی در دست باشد و دلایل مناسبی دال بر این امر ارائه کنند که شناور حامل محموله حاوی اقلام و موادی است که تأمین، فروش، انتقال و صدور آنها بر اساس قطعنامه‌های قبلی ممنوع شده‌اند.
 - ❖ لازم است کشورها طبق قوانین بین‌المللی از کشوری که شناور مورد نظر با پرچم آن کشور تردد می‌کند، قبلاً اجازه کلی را اخذ کنند.
 - ❖ همه کشورها باید مانع از تأمین خدمات ذخیره‌سازی مانند ذخیره سوخت و مواد یا خدمات به کشتی‌ها و شناورها توسط اتباع خود به شناورهای ایرانی یا تحت اجاره ایران شوند، مگر آن که برای تأمین اهداف انسان‌دوستانه باشد.
 - ❖ کشورها باید تغییر نام یا ثبت مجدد هواپیماها، شناورها و کشتی‌ها را به کمیته ناظر شورای امنیت اطلاع دهند.

- **سایر موارد تحریم مربوط به فعالیت‌های تجاری**
 - ❖ کشورها باید از هرگونه فعالیت نهاد‌های مالی ایران در قلمرو آنها جلوگیری کنند، البته در صورتی که در ارتباط با گسترش فعالیت‌های هسته‌ای باشد.

- **تحلیل آثار تحریم‌های فوق**
 - ❖ در سال‌های ۲۰۰۶، ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸ موضوع بازرسی از کالاهای وارداتی و صادراتی ایران مطرح شده است. ایران به هیچ وجه با این امر برخورد کارشناسی نکرده است. بدیهی است که بازرسی کالا در محل استافینگ می‌توانسته مانع بازرسی از کشتی و کانتینر به مقصد ایران یا از مبدأ ایران باشد و متأسفانه این مسئله مسکوت باقی مانده است.
 - ❖ ممانعت از فعالیت‌های بانکی باعث خواهد شد امکان انتقال حق بیمه کشتی و کالا از طرف بیمه‌گذاران ایرانی و امکان پرداخت غرامت از سوی بیمه‌گران از طریق شبکه بانکی میسر نباشد. در نتیجه کشتی‌های ایرانی بدون پوشش بیمه‌ای تردد خواهند کرد و این امر باعث می‌شود مستقل از قطعنامه ۱۹۲۹، از ورود و خروج کشتی‌های ایرانی به بنادر جهان جلوگیری شود.
 - ❖ صراحتاً در قطعنامه ذکر شده است اگر ظرف ۹۰ روز (تا ۱۹ شهریور ۱۳۸۹) ایران اقدام جدی به عمل نیاورد تصمیم جدیدی اتخاذ خواهد کرد که این تصمیم در جهت تنگ‌تر کردن حلقه تحریم می‌باشد.





SHAHID RAJAEI SPECIAL ECONOMIC ZONE'S CONTAINER TERMINAL

SHAHID RAJAEI SPECIAL ECONOMIC ZONE'S CONTAINER TERMINAL

CONTAINER TERMINAL

تأثیر قطعنامه ۱۹۲۹ بر حمل و نقل دریایی ایران



مقدمه‌ای بر نقش مرجع ملی دریایی در تقویت مؤسسه رده‌بندی ملی

تفویض اختیار

مؤسسات رده‌بندی، سازمان‌هایی تخصصی با عملکرد غیرانتفاعی، مستقل و بی‌طرف بوده که مأموریت آنها تشریک مساعی در تدوین و اعمال استانداردهای ایمنی در مورد حفاظت جان و مال انسان و محیط زیست در دریاست.^۱

مؤسسات رده‌بندی الزامات فنی و ایمنی مربوط به طراحی، ساخت و بازرسی از کشتی‌ها، سازه‌های فراساحلی و تمام تأسیسات دریایی را برقرار و جاری می‌سازند. الزامات فوق تحت عنوان قواعد رده‌بندی در بخش تحقیقات این مؤسسات تدوین و به طور مستمر به روز می‌شوند.

قواعد رده‌بندی به منظور عملیات امن کشتی و با هدف اطمینان از استحکام سازه‌ای، یکپارچگی بخش‌های اساسی بدنه کشتی، اطمینان از عملکرد سیستم‌های رانش و سکان، قدرت ژنراتورها و سایر اجزا و سیستم‌های اضطراری تعبیه شده در کشتی، تدوین می‌شوند.

با این حال مؤسسات رده‌بندی متضمن ایمنی جان و مال انسان‌ها در دریا و یا قابلیت شناور نیستند؛ زیرا مؤسسات رده‌بندی کنترلی بر نحوه راهبری و نگهداری کشتی مابین زمان بازرسی‌های انجام شده توسط آنان ندارند.

مالکان کشتی‌هایی که بر اساس قواعد مؤسسه رده‌بندی، طراحی، ساخته و آزمایش می‌شوند، می‌توانند از آن مؤسسه درخواست گواهی‌نامه کلاس کنند. مؤسسه ذریبط، گواهی‌نامه کلاس را پس از تأیید مطابقت کشتی با قواعد مربوطه، متعاقب تکمیل تأیید نقشه و بازرسی‌ها صادر می‌کند.

تمام بازرسی‌های رده‌بندی به وسیله بازرسان واجد شرایط و

سعید کاظمی

مرکز تحقیقات رده‌بندی آسیا

s.kazemi@asiaclass.org



قواعد رده‌بندی به منظور عملیات امن کشتی و با هدف اطمینان از استحکام سازه‌ای، یکپارچگی بخش‌های اساسی بدنه کشتی، قابلیت اطمینان از عملکرد سیستم‌های رانش و سکان، قدرت ژنراتورها و سایر اجزا و سیستم‌های اضطراری تعبیه شده در کشتی، تدوین می‌شوند.

با استفاده از شیوه بازرسی عینی و نمونه‌برداری انجام می‌شوند. این بازرسی‌ها تصدیق و بازمی‌بینی‌های فراگیر را شامل نمی‌شوند. در صورت بروز عیبی که بر رده‌بندی شناور یا بروز صدمه به کشتی اثرگذار باشد، لازم است مالک کشتی یا کارخانه کشتی‌سازی در زمان ساخت کشتی بدون فوت وقت مؤسسه رده‌بندی مربوطه را از موضوع مطلع سازد. ابقاء کلاس کشتی در صورتی که به تشخیص مؤسسه رده‌بندی شرایط زیر حاکم باشد، امکان‌پذیر است:

- کشتی براساس قواعد رده‌بندی آماده انجام بازرسی‌ها باشد؛
- بازرسی‌ها حاکی از تأیید تطابق وضعیت بدنه، ماشین‌آلات، تجهیزات و ابزارآلات ویژه با قواعد مربوطه در زمان بازرسی باشد.
مؤسسه رده‌بندی به امور طراحی، ساخت، تملیک، راهبری، مدیریت، نگهداری، تعمیر، سرمایه‌گذاری، بیمه یا کرایه کشتی‌ها نمی‌پردازد. ساخت صحیح کشتی وابسته به انجام درست وظایف توسط طراح و سازنده کشتی است. راهبری امن و نگهداری کشتی برای خدمات مورد نظر اساساً وابسته به مالک، نمایندگان مالک و خدمه‌ای است که به طور روزمره مسئول راهبری، مدیریت و نگهداری کشتی هستند.
مؤسسات رده‌بندی همچنین ممکن است از طرف کشورهای صاحب پرچم به عنوان سازمان‌های مورد تأیید، مسئولیت تصدیق تطابق کشتی با مقررات قانونی ملی و بین‌المللی را عهده‌دار شده، متعاقب انجام بازرسی‌های مرتبط (Statutory Surveys) گواهی‌نامه‌های قانونی را به نیابت از مراجع دریایی (Administration) صادر کنند.

وظایف اصلی مؤسسات رده‌بندی را می‌توان در دسته‌بندی ذیل خلاصه کرد:

- Classification of Ships and Offshore Structures
- Statutory Survey and Certification
- ISM Code Assessment and Certification
- ISPS Code Assessment and Certification
- Type Approval of Equipments (Radio Communication, Navigation, etc.)
- Workshop Approval

از آنجا که بخشی از اختیارات مراجع ملی دریایی به مؤسسات رده‌بندی تحت عنوان سازمان‌های به رسمیت شناخته شده اعطاء می‌شود، سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) طی قطعنامه شماره A.739(18) شرایطی را برای این‌گونه سازمان‌ها بر شمرده که به اختصار در ذیل می‌آید:

- ۱- منابع کافی فنی - بازرسی، مدیریت و توانایی تحقیق و پژوهش؛
- ۲- موافقت‌نامه کتبی بین مرجع دریایی کشور و سازمان ذیربط؛
- ۳- تصریح اقدامات مورد نیاز برای کشتی غیرایمن و آلاینده محیط زیست دریایی؛
- ۴- تجربه کافی در رابطه با ارزیابی طراحی و ساخت شناورها و تجهیزات دریایی و سیستم مدیریت ایمنی؛
- ۵- توانایی تهیه و به روزنمایی قواعد و مقررات برای طراحی، ساخت و صدور گواهی‌نامه کشتی‌ها؛

۶- دارا بودن خطمشی و اهداف کیفی و یک سیستم کیفیت داخلی. قابلیت‌های مورد نیاز برای سازمان‌های مورد تأیید که به نیابت از طرف مرجع ملی دریایی اقدام به بازرسی و صدور گواهی‌نامه می‌کنند (Resolution A.789 (19):

الف - مدیریت: سازماندهی، اداره و کنترل بازرسی و صدور گواهی‌نامه، نگهداری و بروز رسانی مستندات؛

ب- ارزیابی‌های فنی شامل سازه، ماشین‌آلات، تعادل، خط بارگیری، ظرفیت، تجهیزات ایمنی، جلوگیری از آلودگی و ...؛

ج- بازرسی‌ها؛

د- صلاحیت‌ها و آموزش.

پایش عملکرد مؤسسات رده‌بندی

روند کسب اطمینان از صحت عملکرد و تضمین کیفیت مطلوب در سیستم‌های نظارتی صنعت بین‌المللی کشتیرانی به گونه‌ای است که 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 بنابر 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 غیر اجباری منتشره در قطعنامه‌های IMO نظیر A.739(18) که در بالا ذکر شد و هدف از آنها بررسی و تأیید قابلیت‌ها و توانایی‌های سازمان‌های متقاضی بوده، صورت می‌گیرد، 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 هم‌اکنون 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 قانونی‌اعضاء 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 کیفیت و نیاز به رعایت پاراهای الزامات و استانداردها توسط سازمان‌های به رسمیت شناخته شده به حدی است که هم‌اکنون 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 Directive 2009/15/EC و Reg.(EC) No.391/2009 را احراز و نتایج ممیزی‌های مرتبط انجام گرفته توسط ممیزان اتحادیه اروپا از دفتر مرکزی، شعب و کشتی‌های تحت رده‌بندی مؤسسه متقاضی رضایت بخش باشد.

نقش سازمان بنادر و دریانوردی

سازمان بنادر و دریانوردی نیز به عنوان مرجع ملی دریایی و در راستای اجرای قطعنامه‌های فوق‌الذکر نسبت به ممیزی و اعطای اختیارات خود به مؤسسات رده‌بندی متقاضی اقدام می‌کند.

این در حالی است که تشکیل و حضور مؤسسات رده‌بندی داخلی در صنعت دریایی کشور و تجربه بیش از ۳۰ سال در این عرصه، ذهن بسیاری از

در صورت بروز عیبی که بر رده‌بندی شناور یا بروز صدمه به کشتی اثرگذار باشد، لازم است مالک کشتی یا کارخانه کشتی‌سازی در زمان ساخت کشتی مؤسسه رده‌بندی مربوطه را از موضوع مطلع سازد.

دست‌اندرکاران دریایی را به تقویت این حضور در عرصه‌های بین‌المللی معطوف کرده و این همان مسیری است که بسیاری از کشورها نظیر ترکیه در پیشرفت Turk Loydu و هندوستان در گسترش IRS در پیش گرفتند. به عنوان نمونه یکی از سیاست‌های تشویقی که مرجع دریایی ترکیه برای تقویت مؤسسه رده‌بندی ملی خود در پیش گرفت کاهش ۵۰ درصدی تعرفه ثبت شناورهای تحت رده‌بندی TL و یا دارای رده‌بندی دوگانه با TL بوده است. با این ترفند هم تعداد و تناژ شناورهای تحت رده‌بندی TL افزایش یافت و هم باعث رونق کار تحقیقات و مشارکت با دانشگاه استانبول شد. پیشرفت چشمگیر صنعت کشتی‌سازی نیز یکی از عوامل اصلی رشد فعالیت‌های مؤسسات رده‌بندی ملی شده است که در این راستا می‌توان از KR در کره جنوبی و CCS در چین نام برد. اصولاً پیوند مستحکمی بین صنعت کشتی‌سازی و صنایع وابسته آن با صنعت رده‌بندی وجود دارد. به این معنا که با وجود مشکلات عدیده در صنعت دریایی نمی‌توان یک مؤسسه رده‌بندی ملی قوی را توقع داشت. تعامل بین بازرس رده‌بندی، کنترل کیفی و مهندسی ساخت و نصب تجهیزات و ماشین‌آلات است که در نهایت باعث ارتقاء سطح صنعت و مؤسسه رده‌بندی می‌شود.

در عین حال، رکود کشتیرانی و حمل‌ونقل دریایی که در نهایت منجر به رکود صنعت کشتی‌سازی نیز شده و تضعیف بنیه اقتصادی مالکان و شرکت‌های کشتیرانی و کارخانه‌های کشتی‌سازی باعث افزایش فشار به مؤسسات رده‌بندی داخلی برای تعدیل و یا چشم‌پوشی از بعضی توصیه‌ها و الزامات می‌شود که این به معنای نقض اصول اولیه تشکیل چنین مؤسسه‌ای می‌باشد. در این مواقع است که نقش سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی امور دریایی در جهت پشتیبانی از مؤسسه رده‌بندی ملی در پای‌بندی به اصولی که عدول از آنها موجب لطمه به ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست دریایی می‌شود، اهمیت دوچندان پیدا می‌کند.

پی‌نوشت:.....
 ۱- امروزه گستره خدمات در مؤسسات رده‌بندی به حدی وسعت یافته که علی‌رغم وحدت رویه در امر بازرسی و رده‌بندی شناورها به عنوان وظیفه اصلی بخش رده‌بندی این گونه مؤسسات، دیگر نمی‌توان یک الگوی واحد سازمانی برای آنها تعریف کرد. به عنوان مثال در مقایسه دو عضو IACS این تفاوت‌ها دیده می‌شود. در حالی که مؤسسه رده‌بندی GL تماماً تحت مالکیت یک خانواده آلمانی (HERZ Family) و به صورت یک شرکت خصوصی اداره می‌شود و با الحاق به شرکت‌های تخصصی نظیر شرکت انگلیسی Noble Denton، شرکت مالزیایی Trident و شرکت کانادایی PVI به ترتیب در زمینه‌های خدمات فنی فراساحل، انرژی و بازرسی‌های صنعتی خدمات خود را گسترش داده است، یک مؤسسه رده‌بندی دیگر نظیر ClassNK به صورت غیرانتفاعی به ثبت رسیده و تا همین اواخر صرفاً در بخش دریایی و به طور مشخص در رده‌بندی کشتی‌ها فعالیت می‌کرد.



مؤسسات رده‌بندی ممکن است از طرف کشورهای صاحب پرچم به عنوان سازمان‌های مورد تأیید، مسئولیت تصدیق تطابق کشتی با مقررات قانونی ملی و بین‌المللی را عهده‌دار شوند.

بخشی از اختیارات مراجع ملی دریایی به مؤسسات رده‌بندی تحت عنوان سازمان‌های به رسمیت شناخته شده اعطاء می‌شود.



مدل تعالی سازمانی مؤسسات به رسمیت شناخته شده - ۲

۵ ویژگی کلیدی

مرکز تحقیقات رده بندی آسیا
research@asiaclass.org

• سازوکارهای اجرایی

یک سازوکار اجرایی باید پنج ویژگی کلیدی داشته باشد. این ویژگی‌ها عبارتند از:

۱- رویکرد

به وجود فرایندی مناسب و مشخص برای پاسخگویی به نیازمندی‌های آن سطح از سازوکار اشاره دارد. هر رویکرد در RO باید دارای یک شناسنامه باشد به گونه‌ای که ورودی‌ها، خروجی‌ها و مسئولیت رویکرد در آن شناسنامه مشخص شده باشد.

۲- جاری سازی

استفاده از رویکرد طراحی شده در پیاده‌سازی سازوکار با ثبات و سیستماتیک در سراسر RO را بیان می‌کند.

۳- یکپارچگی

هماهنگی و مطابقت با استراتژی، جهت‌گیری‌ها، خطمشی‌ها و سیاست‌های RO و همچنین با سایر سازوکارهای RO را مورد توجه قرار می‌دهد.

۴- برنامه ریزی و کنترل

به وجود یک برنامه مشخص مبتنی بر داده‌ها و اطلاعات واقعی و کنترل عملکرد سازوکارها و بهبود آنها و نوآوری اشاره دارد.

۵- یادگیری

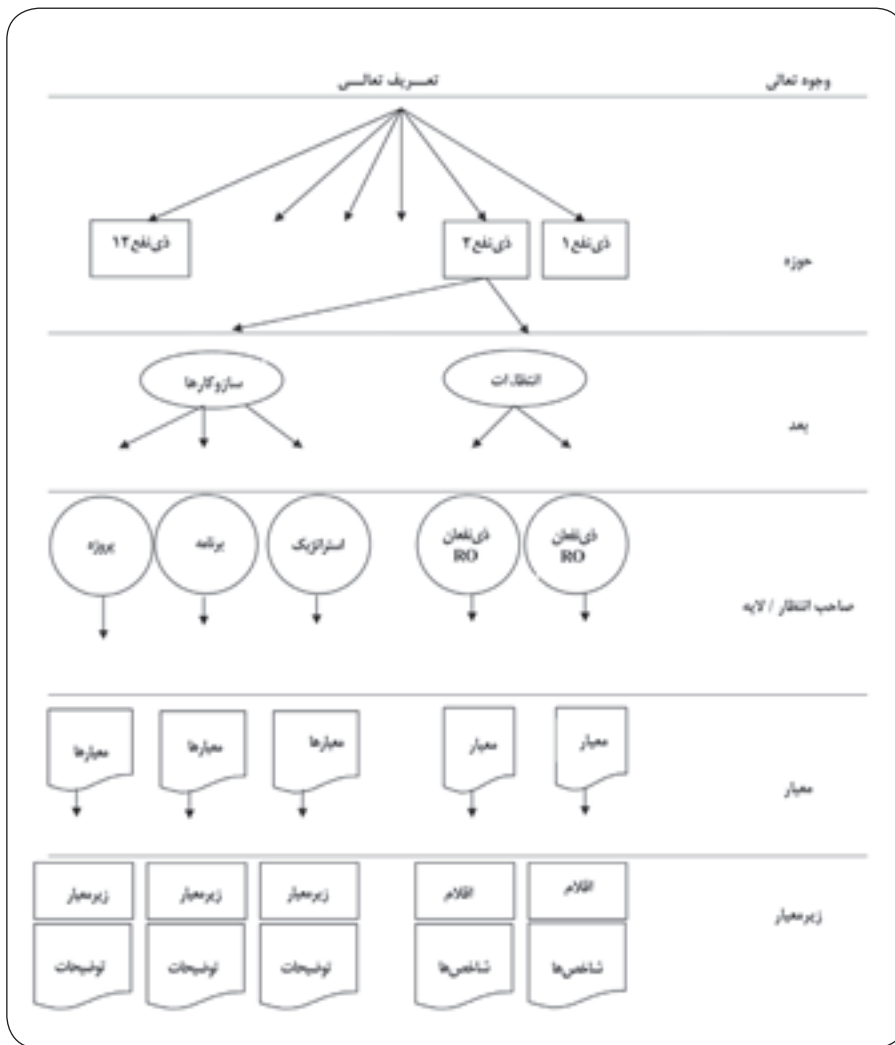
مستندسازی تجربیات و استفاده از آموخته‌های گذشته درون و برون RO در کلیه بخش‌ها را شامل می‌شود.

• ساختار سلسله مراتبی ملاک‌ها

به منظور شناخت بهتر مدل و امکان طراحی ویژه آن برای نیازهای مختلف RO، ملاک‌های تعالی در سطوح مختلف معین شده است. هر یک از این سطوح منطق تجزیه خاص خود را دارد و با استفاده از آن می‌توان تحلیل‌های مناسبی را از وضعیت RO ارائه داد.

این دسته‌بندی‌ها برای گزارش‌دهی و کمک به تبیین جنبه‌های مختلف فعالیت

به منظور شناخت بهتر مدل و امکان طراحی ویژه آن برای نیازهای مختلف RO، ملاک‌های تعالی در سطوح مختلف معین شده است. هر یک از این سطوح منطق تجزیه خاص خود را دارد.



RO نیز بسیار مناسب است. در ادامه سطوح تجزیه ملاکها و تعریف هر سطح آورده می‌شود.

۱ - حوزه

گروهی از ذی‌نفعان است که انتظارات آنها از RO و انتظارات RO از آنها مشابه می‌باشد. به منظور درک دقیق افراد از قلمرو مشمول هر حوزه، تعریفی جامع و مانع و همچنین مصادیق معرف آن حوزه آورده خواهد شد.

۲ - بعد

در هر حوزه انتظارات را از سازوکارهای متناظر با آنها تفکیک کرده و در حقیقت دو بعد تعالی را در هر یک از حوزه‌ها به تفکیک بررسی می‌کند.

یعنی هم انتظارات RO از ذی‌نفع و هم انتظارات ذی‌نفع از RO بررسی می‌شود.

۳ - صاحب انتظار / لایه

هر یک از ابعاد (انتظارات و سازوکارها) در لایه‌های مختلف مورد بررسی قرار گرفته و در بعد انتظارات RO از حوزه و انتظارات حوزه از RO مورد بررسی قرار می‌گیرد. در بعد سازوکارها، سه لایه استراتژیک، برنامه و پروژه مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۳-۱- لایه استراتژیک

سازوکارهای لازم برای تعیین جهت‌گیری RO در نحوه تعامل با آن حوزه را پوشش می‌دهد.

۳-۲- لایه برنامه

مجموعه سازوکارهای لازم برای برقراری ارتباط بلندمدت با ذی‌نفع و ایجاد یکپارچگی میان پروژه‌ها و تدوین روش کلی اجرایی پروژه‌های RO را شامل

می‌شود. اصولاً لایه برنامه بخش میانی قسمت دائمی RO و بخش موقتی (پروژه‌ها) را در بر می‌گیرد. موضوع‌های مطرح شده در این لایه مربوط به تمامی فعالیت‌های RO و پروژه‌هاست و در یک موضوع یا پروژه خاص متمرکز نمی‌باشد.

۳-۳- لایه پروژه

کلیه سازوکارهای حیاتی برای مدیریت موفق یک پروژه مستقل RO را در بر می‌گیرد. قلمرو یک پروژه از زمان عقد قرارداد تا تحویل نهایی محصول پروژه را در بر می‌گیرد.

۴- معیار

عوامل کلیدی موفقیت در هر لایه از هر حوزه را در قالب معیارهای مشخص بیان می‌کند. در هر لایه معیارهای مشخصی بیان شده است که علاوه بر عنوان معیار عناوین مرتبط با آن معیار نیز ارائه می‌شود تا اصطلاحات معمول در علم مدیریت که متناظر با آن معیار می‌باشد را تشریح کند. هر معیار با شماره‌ای مشخص شده که ارجاع‌دهی به آن را تسهیل می‌کند.

۵- زیرمعیار

به منظور ایجاد نگرشی مشترک نسبت به حدود شمول و محتوای هر معیار، زیرمعیارهایی ارائه شده‌اند. این زیرمعیارها در شرایط مختلف از یک RO به RO دیگر می‌تواند تا حدودی متفاوت باشد.

موارد اشاره شده در این سطح به منظور تبیین دیدگاه مدل نسبت به محتوای معیارها بوده و می‌تواند به فراخور RO و یا اجماع ارزیابان تغییر کند.



جایگاه آموزش و تجهیزات ایمنی

آیا برای بازرسی مقامات بندری آماده‌اید؟ (۴)

- ۱۱۶ مورد - اقدامات جلوگیری از بروز حریق
- ۹۲ مورد - لوله‌های دوجداره سیستم فشار قوی سوخت
- ۸۶ مورد - پمپ حریق
- ۸۴ مورد - کنترل حریق در اماکن مختلف
- ۷۹ مورد - سیستم کشف حریق
- ۷۸ مورد - سیستم ثابت اطفاء حریق
- ۶۳ مورد - آمادگی تجهیزات مقابله با حریق
- ۵۰ مورد - درب‌های بین محوطه‌ها
- ۴۶ مورد - تجهیزات انفرادی

۱- مدارک و گواهی‌نامه‌ها (Certificates and documents)

مدارک و گواهی‌نامه‌های زیر باید روی کشتی نگهداری شوند:

- ۱- گواهی‌نامه ایمنی تجهیزات و یا گواهی‌نامه ایمنی شناورهای مسافری شامل فرم E و یا فرم P که باید به طور دائم ضمیمه گواهی‌نامه باشند.
- ۲- گواهی‌نامه ایمنی ساخت کشتی‌های باری؛
- ۳- گواهی محدوده دریانوردی و معافیت‌ها (فقط برای کشتی‌های مسافری)؛
- ۴- گواهی شارژ کپسول‌های اطفاء حریق ثابت و سیار؛
- ۵- گواهی آزمایش فشار کپسول‌های حریق؛
- ۶- آزمایش سیستم ثابت حریق (CO₂ - HALON)؛

برابر گزارش‌های دریافتی بین سال‌های ۲۰۰۶ الی ۲۰۰۸ میلادی ۲۱۶ نفر بر اثر ۴۶۵ حادثه که روی کشتی‌های تجاری اتفاق افتاده، جان خود را از دست داده و یا ناپدید شده‌اند.

از آمار جان‌باختگان فوق تعداد ۹۸۸ نفر فقط بر اثر وقوع یک حادثه در کشتی‌ها جان خود را از دست داده‌اند.

بنابراین ضروری است که خدمه کشتی به طور کامل آموزش‌های لازم را برای به کارگیری و نگهداری تجهیزات اطفاء حریق طی کرده باشند؛ همچنین تجهیزات مربوطه نیز همواره آماده استفاده باشند.

در ارتباط با تجهیزات اطفاء حریق تجزیه و تحلیل اطلاعات به دست آمده، از جمله یافته‌های مقامات بندری حین بازرسی، که در ادامه این مقاله ارائه می‌شود، می‌تواند به‌عنوان یک چک‌لیست قبل از دریانوردی و یا ورود به بندر، مورد استفاده قرار گیرد.

عدم انطباق در تجهیزات اطفاء حریق (Fire safety deficiencies)

موارد زیر بیشترین عدم انطباق‌های گزارش شده توسط مقامات بندری بین سال‌های ۲۰۰۶ الی ۲۰۰۸ از کشتی‌های تحت کلاس لویز می‌باشد.

- ۲۸۷ مورد - هواکش، خفه‌کننده آتش، شیرهای سریع بسته‌شونده
- ۱۶۹ مورد - وسایل و تجهیزات اطفاء حریق
- ۱۳۸ مورد - پمپ حریق اضطراری

۷- گواهی بازرسی تجهیزات تنفسی و EEBD.

گواهی تأییدیه تجهیزات منصوبه (Type approval certificates)

- ۸- تمام کپسول‌های اطفاء حریق؛
 - ۹- سیستم‌های ثابت اطفاء حریق؛
 - ۱۰- تجهیزات تنفسی انفرادی؛
 - ۱۱- تجهیزات تنفسی اضطراری (EEBD)؛
 - ۱۲- سیستم کشف و اعلام حریق؛
 - ۱۳- برنامه و راهنمای نگهداری تجهیزات اطفاء حریق در کشتی؛
 - ۱۴- جزوه کمک آموزشی سولاس در کشتی؛
 - ۱۵- جزوه آموزش ایمنی حریق کشتی با جزوه ردیف ۱۴ در یک فایل نگهداری شود.
 - ۱۶- سابقه بازدید، اجرای تمرینات، نگهداری و آزمایش تجهیزات؛
 - ۱۷- سابقه آشنایی خدمه کشتی با اطفاء حریق و ترک کشتی؛
 - ۱۸- لیست تجمع خدمه در محل‌های اضطراری؛
 - ۱۹- نقشه ایمنی و کنترل حریق؛
- لازم است به زبان خدمه (زبان انگلیسی یا فرانسه) ترجمه شده و در محل‌هایی که به آسانی قابل دسترس باشد نصب شود. به روز بوده و همچنین یک نسخه به طور دائم در خارج از فضاها یا بسته به منظور راهنمایی تیم اطفاء حریق ساحل نصب شده باشد.
- ۲۰- کتابچه و نقشه کنترل صدمات در دسترس باشد؛
 - ۲۱- سابقه تعمیر و نگهداری؛
- باید برای کلیه تجهیزات وجود داشته از جمله تاریخ آخرین شارژ و آزمایش فوم برابر روش انجام شده باشد.

سوابق بازرسی و آزمایش تجهیزات (Inspection and testing records)

- ۲۲- ایستگاه‌های حریق، پمپ‌های حریق و اتصالات شامل لوله‌های حریق، نازل‌ها و اتصالات استاندارد به ساحل؛
- ۲۳- سیستم کشف و اعلام حریق؛
- ۲۴- سیستم تهویه، شامل مسدودکننده دود و آتش، هواکش‌ها و کنترل از راه دور؛
- ۲۵- سیستم بسته‌شدن سریع سوخت و روغن هیدرولیک؛
- ۲۶- درب‌های ضدحریق و کنترل آنها؛
- ۲۷- سیستم اعلام اضطراری؛
- ۲۸- دستگاه تنفسی اضطراری (EEBD) و لباس آتش‌نشانی؛
- ۲۹- کپسول‌های اطفاء حریق ثابت و سیار شامل شارژر یوکی طبق مقررات سازمان بنادر و دریانوردی؛
- ۳۰- سیستم روشنایی در سطح پایین و راهنمایی عمومی (فقط برای کشتی‌های مسافری).

۲- عدم انطباق‌های حین عملیات (Operational deficiencies)

- ۱- بستن درب‌های تهویه؛
- به وضوح علامت‌گذاری شده و به آسانی قابل عمل بوده و کاملاً غیرقابل نفوذ شود.
- دستگیره‌های مربوطه در شرایط مطلوب باشد.
 - ضامن قفل‌کننده به آسانی قابل باز شدن باشد.
 - درپوش تهویه محوطه ماشین‌آلات به خوبی بسته شوند.
 - پنجره‌های نورگیر به طور اتوماتیک و مکانیکی قابل حرکت باشند.
 - هواکش‌ها و شعله‌گیرها در شرایط مطلوب باشند.
- ۲- راه‌های فرار؛
- به طور واضح علامت‌گذاری شده، پله‌ها و دریچه‌ها در شرایط مطلوب باشند.
 - محل‌های عبور و راه پله‌ها بدون مانع باشند.
- روشنایی اضطراری به خوبی قابل استفاده باشد.
- درب و دریچه‌های فرار باید از داخل و بیرون به راحتی باز و بسته شوند.
- ۳- تجهیزات اطفاء حریق؛
- همه تجهیزات اطفاء حریق باید برابر نقشه کنترل آتش جاگذاری شده باشند.
- همه لوله‌های حریق باید غیرقابل ارتجاع، بدون نشست آب و تست فشار شده باشند.
- سیستم ثابت اطفاء حریق باید در شرایط مطلوب و بدون نشستی باشد.
- همه نازل‌ها باید عملیاتی بوده و برای تانکرها باید در دو حالت (مه‌پاش-جت) عمل کند.
- لوله‌ها و نازل‌ها و ابزار مربوطه باید به درستی در جعبه‌های حریق جاگذاری شده باشند.
- مخازن شن در صورت وجود پر بوده و سطل مورد نظر در محل باشد.
- ۴- تجهیزات انفرادی؛
- دستگاه تنفسی و دستگاه تنفسی اضطراری آماده و شارژ شده باشند.
- لباس آتش‌نشانی با تجهیزات کامل آماده باشد.
- ۵- درب‌های ضدحریق؛
- عاری از هرگونه مانع بوده، به طور خودکار عمل کرده و از قلاب یا ضامن‌های

برابر گزارش‌های دریافتی بین سال‌های
۲۰۰۶ الی ۲۰۰۸ میلادی تعداد ۱۲۱۶
نفر بر اثر ۴۶۵ حادثه که روی کشتی‌های
تجاری اتفاق افتاده، جان خود را از دست
داده و یا ناپدید شده‌اند.

ضروری است که خدمه کشتی به طور کامل
آموزش‌های لازم را برای به کارگیری و
نگهداری تجهیزات اطفاء حریق طی کرده
باشند.



شرایط نامناسب بستن درب جعبه لوله‌های اطفاء حریق و مهار نامناسب درب ضدآتش

غیراستاندارد استفاده نشود.

۶- سیستم کشف حریق:

- سیستم کشف حریق باید با برق اضطراری عمل کرده و به طور متناوب آزمایش شود. ضمناً برد کنترل به درستی عمل کند.

۷- اعلام حریق:

- دارای بوق و چراغ بوده و به طور صحیح عمل کند.

۸- سیستم اطفاء حریق ثابت و چگونگی نصب آن:

- به طور صحیح علامت‌گذاری شده و دارای ایستگاه کنترل قابل دسترس باشد.

- آلامر مربوطه شامل تأخیر زمانی به درستی عمل کند.

- دستورالعمل استفاده به طور واضح و به زبان خدمه‌گشتی نصب شده باشد.

- لوله‌کشی در شرایط مطلوب بوده و نازل‌ها، لوله‌ها و والوها به درستی عمل کنند.

۳- موتورخانه و محوطه‌های ماشین آلات

(Engine room and machinery spaces)

تجهیزات باید از نوع تأیید شده باشند. همچنین به طور مطلوب نگهداری شده و به طور منظم بازرسی شده و همواره آماده بهره‌برداری باشند.

۱- پاکیزگی:

- محوطه ماشین‌آلات، محوطه سکان، بالای مخازن و خن‌ها باید عاری از روغن و سایر مواد آتش‌زا مثل کهنه‌های آلوده به روغن باشند. همچنین کلیه تشتک‌ها تمیز و فاقد روغن باشند.

۲- پمپ حریق:

- فشار پمپ باید به طور مستقل به وسیله لوله‌های حریق به دورترین نقطه کشتی آزمایش شود.

- والو ایستگاه‌های حریق چک شده و از عملکرد نشان‌دهنده فشار پمپ اطمینان حاصل شود.

- سیستم لوله‌کشی چک شده و باید در شرایط صحیح امتداد داشته باشد.

۳- والوهای سریع بسته شونده:

- والوهای قطع سوخت و قطع اضطراری سوخت به درستی عمل کنند.

- برای والوهای قطع سریع که با هوا عمل می‌کنند، فشار هوا چک شده و اطمینان حاصل شود که سیستم شارژ می‌باشد.

- برای والوهای قطع سریع که با وایر عمل می‌کنند باید به سوابق بازرسی و تست آنها توجه شود.

- برای والوهای قطع سریع هیدرولیکی باید سابقه سطح روغن هیدرولیک و

عدم وجود نشستی روغن چک شود.

۴- لوله‌های دوجداره برای سیستم سوخت فشار قوی:

- سیستم تأیید شده نصب باشد.

- مخزن نشستی سوخت در محل نصب باشد.

- آلامر مخزن مربوطه به درستی عمل کند.

۵- جلوگیری از حریق:

- سطوح داغ عایق‌بندی شده و مد نظر قرار گیرند.

- سیستم روشنایی به درستی نصب و شعله بدون حباب محافظ نباشد.

- عایق‌بندی به صورت مطلوب بوده و آغشته به روغن نباشد.

- درب‌ها خود بسته شونده لوله‌های سوخت و نشان‌دهنده سطح سوخت در مخازن نباید به طور ثابت باز باشند.

- زباله جدا شده در مخزن فلزی درب‌دار نگهداری شود.

۶- تقسیم‌بندی محوطه‌ها متناسب با درجه خطر حریق:

- آزمایش عایق‌بندی برای شرایط حریق به عمل آمده و هیچ محوطه‌ای نادیده شده، صدمه دیده و یا جدا شده باقی نماند.

- تمام کف و دیوارهای تحت تأثیر به طور کامل و یکپارچه نگهداری شوند. توجه: لوله‌های حریق نباید به جز موارد مبارزه با حریق برای مواردی دیگر مثل تخلیه خن استفاده شود.

۴- اماکن زیست (Accommodation)

تجهیزات تأیید شده، به طور منظم بازرسی و نگهداری شده و آماده بهره‌برداری باشند.

۱- سیستم مه‌پاش:

- والو محوطه و آلامر مربوطه چک شده و از عملکرد صحیح نشان‌دهنده فشار اطمینان حاصل شود.

- سیستم لوله‌کشی چک شده و در شرایط مطلوب باشد. همچنین پمپ آزمایش شود.

۲- تهویه:

- سیستم قطع از خارج به طور مطلوب عملیاتی بوده و علامت باز و بسته داشته باشد.

- دسترسی به نظافت تهویه آشپزخانه امکان‌پذیر باشد.

- درپوش تهویه در شرایط مطلوب باشد.

- مکنده نزدیک محوطه لباسشویی با الیاف مسدود نشده باشد و به طور منظم تمیز شود.

۵- عرشه (Deck)

تجهیزات برابر سوابق تجهیزات ایمنی تأیید شده بوده، بازرسی منظم شده و به طور مطلوب نگهداری و آماده استفاده باشند.

۱- اتصالات استاندارد به ساحل:

- با پیچ و مهره مناسب آماده و در دسترس باشد و به طور واضح علامت گذاری شده باشد.

۲- جلوگیری از حریق، عرشه بارگیری (فقط برای نفتکش‌ها):

- سابقه آزمایش سالانه سیستم فوم آماده ارائه باشد.

- دستگاه کنترل استفاده از فوم به راحتی حرکت کند.

۳- سیستم جلوگیری از حریق در انبار رنگ:

اقدامات عملی برای خاموش کردن حریق بدون ورود به انبار رنگ طبق مقررات سازمان مهیا شده باشد.

۴- هواکش‌ها (Ventilators):

- مسدودکننده هواکش اطراف دودکش به راحتی عمل کرده و غیرقابل نفوذ شود.

- دریچه‌های هوادهنده و مکنده به راحتی عمل کرده و غیرقابل نفوذ شوند.

- وایرها، دستگیره‌ها و هدایت‌کننده‌ها در شرایط مطلوب باشد.

۶- مخازن و انبارها (Tanks and holds)

۱- سیستم گاز خنثی (Inert gas system (tankers only):

- ژنراتور تولیدکننده گاز خنثی، شستشوی دوده‌ها، الوها، سیستم لوله‌کشی، دمنده‌ها، سیستم کنترل، تصفیه‌کننده ثانویه، آلارم و سیستم تخلیه به دریا در شرایط مطلوب بوده و به خوبی عمل کنند.

۲- سیستم CO_2 :

- دستورالعمل استفاده به زبان خدمه کشتی تهیه شده و آلارم سیستم عملیاتی باشد.

۳- نیازهای مخصوص کشتی‌هایی که مواد شیمیایی حمل می‌کنند، موجود باشد:

- تجهیزات مندرج در مدارک انطباق مثل جلوگیری از حریق، سیستم مه‌پاش، تهویه، جریان برق و الزامات مربوطه چک شده و در شرایط مطلوب باشند.

۷- تمرینات حریق (Fire drills)

۱- انجام تمرینات حریق و آمادگی برای حالت‌های اضطراری انجام شود.

۲- لیست خدمه کشتی برای مبارزه با حریق و ترک کشتی موجود باشد.

۳- عملیاتی بودن سیستم‌های مبارزه با حریق چک شوند.

۸- سایر تجهیزات (Miscellaneous)

۱- پمپ حریق اضطراری:

- الوهای اطراف کشتی به راحتی عمل کند و در محل‌هایی که لازم باشد به میله مجهز باشد.

- دیزل پمپ به خوبی نگهداری شده و دارای سوخت و آب کافی بوده و سیستم آگزوز در شرایط مطلوب باشد.

- سیستم استارت عملیاتی بوده و دستورالعمل مربوطه در محل نصب شده باشد.

۲- دیزل ژنراتور اضطراری:

- ژنراتور باید استارت زده شود، روش استارت، همچنین استارت اتوماتیک (در صورت نصب) باید آزمایش شود. ضمناً مخزن سوخت مربوطه باید دارای حداقل ۸۰ درصد سوخت باشد.

- سیستم قطع سوخت از راه دور باید چک شود.

۳- باتری‌های اضطراری:

- آب باتری در سطح مورد نیاز و از غلظت مناسب برخوردار باشد.

- الکترولیت یدکی و آب مقطر موجود بوده و تجهیزات ایمنی انفرادی در محل موجود باشد.

۴- کارگاه‌ها:

- تمام وسایل برش و جوش و سایر تجهیزات باید به طور مرتب جاگذاری شده باشد.

۵- محوطه پمپ مخازن در (نفتکش‌ها):

- به طور مناسب برای خاموش کردن آتش، بدون ورود به آن آماده باشد. (طبق نیاز سازمان بنادر و دریانوردی)

منبع: UK P&I CLUB

مترجم: محمد مهدی والامنش

کارشناس واحد رده‌بندی مؤسسه آسیا





نکات مهم برای آگاهی ناخدایان
شناورهای کوچک قبل از عزیمت شناور به دریا

بسته نجات دریایی

دریانوردی با شناورهای کوچک ممکن است حوادث و خطرات احتمالی نیز در پی داشته باشد. در این ارتباط توجه به هشدارهای لازم قبل از سفر می تواند در کاهش خطرات مؤثر باشد. اداره کل حفاظت دریایی سازمان بنادر و دریانوردی نکاتی را که ناخدایان باید قبل از عزیمت شناور به دریا رعایت کنند، مورد بررسی قرار داده که از نظراتان می گذرد:

- ✓ آیا با توجه به مقصد از وضعیت آب و هوای منطقه (مسیر حرکت) مطلع هستید؟
- ✓ آیا شناور به جلیقه نجات کافی برای سرنشینان (خدمه و مسافر) مجهز است؟
- ✓ آیا در صورت نیاز، می توان به سهولت به جلیقه های نجات دسترسی داشت؟
- ✓ آیا شناور به نقشه کاغذی یا الکترونیکی مناسب برای رسیدن به مقصد مجهز می باشد؟
- ✓ آیا عمق یاب شناور به درستی کار می کند؟
- ✓ آیا چراغ های راه شناور از عملکرد مناسب برخوردار است؟
- ✓ آیا دستگاه بی سیم و باتری آن از عملکرد مناسب برخوردار می باشند؟
- ✓ آیا تلفن همراه و شارژر مربوطه را به عنوان یک دستگاه ارتباطی جایگزین به همراه دارید؟
- ✓ آیا قایق نجات بادی (لایف رافت) شناور به طور صحیح بر روی شناور مستقر شده است و هر لحظه قابل استفاده خواهد بود؟
- ✓ آیا رادار شناور از عملکرد مناسب برخوردار می باشد؟
- ✓ آیا سیستم موقعیت یاب شناور (گیرنده GPS) از عملکرد مناسب برخوردار می باشد؟
- ✓ آیا پمپ شناور جهت تخلیه آب از عملکرد مناسب برخوردار می باشد؟
- ✓ آیا با توجه به مقصد و تعداد سرنشینان، سوخت، آب و مواد غذایی کافی به همراه دارید؟
- ✓ آیا شماره تماس مراکز هماهنگی نجات دریایی منطقه را جهت درخواست کمک به همراه دارید؟
- ✓ آیا از اماکن و فضاهای بسته به منظور پیشگیری از نشست آب قبل از حرکت بازرسی به عمل آمده است؟
- ✓ آیا کلیه دربها و منافذی که امکان نشست آب خواهند داشت، کاملاً مسدود می باشند؟
- ✓ آیا می دانید به تنهایی و بدون هماهنگی نباید به مخازن و انبارها و سایر فضاهای بسته وارد شوید؟
- ✓ آیا شما در مقام ناخدا و به عنوان مسئول ایمنی و امنیت کشتی، مسافر و خدمه، از تعداد سرنشینان بر روی شناور مطلع می باشید؟
- ✓ آیا تعداد خدمه و مسافر مطابق با ظرفیت بارگیری و گواهی نامه های مربوط به شناور می باشند؟
- ✓ آیا شناور به لنگر، جلیقه نجات، رادار، قطب نما، جعبه کمک های اولیه، کپسول اطفاء حریق، چاقو، طناب، چراغ قوه، سوت یا بوق، آینه، پارو، بیسیم، سطل، چنگک قایق، وسایل هشداردهنده مانند مشعل، راکت، منور اضطراری و پمپ دستی مجهز می باشد؟
- ✓ آیا با توجه به مقصد و مدت دریانوردی، کیسه زباله به تعداد کافی جهت جمع آوری زباله بر روی شناور به همراه دارید؟
- ✓ آیا می دانید براساس قوانین ایران آلوده کردن دریا و رودخانه ها به زباله، مواد نفتی، شیمیایی و میکروبی تخلف است و متخلف مورد تعقیب قانونی قرار خواهد گرفت؟
- ✓ آیا می دانید بنادر ایران آمادگی جهت دریافت روغن سوخته و آب خن شناور (آغشته به مواد نفتی) را دارند و هر گونه تخلیه آب خن و مواد نفتی به دریا ممنوع می باشد؟
- ✓ آیا شناور شما دارای گواهینامه ایمنی معتبر می باشد؟
- ✓ آیا کلیه پرسنل یا خدمه شناور از مدارک معتبر برخوردار می باشند؟
- ✓ آیا می دانید استفاده از مواد مخدر می تواند موجب وقوع سانحه شود؟
- ✓ آیا بارچینی کالا به صورت استاندارد و تحت نظارت فرمانده شناور انجام شده است؟
- ✓ آیا بارگیری انجام شده با خط شاهین شناور (Load Line) مطابقت دارد؟
- ✓ آیا شناور دفتر ثبت وقایع (Log book) دارد و در این صورت آیا کلیه وقایع مهم در آن ثبت می شود؟
- ✓ آیا سرعت مجاز یا سرعت ایمن را رعایت می کنید؟

قبل از حرکت مطمئن باشید شناور به جلیقه نجات، دستگاه بی‌سیم، رادار، سیستم موقعیت‌یاب، گواهی‌نامه ایمنی، بیمه، عمق‌یاب و... مجهز است؟

- ✓ آیا می‌دانید در هنگام تاریکی و محدودیت دید ضمن رعایت سرعت ایمن باید دقت بیشتری داشته باشید؟
 - ✓ آیا در هنگام دریانوردی با فاصله مناسب از سواحل حرکت می‌کنید؟
 - ✓ آیا می‌دانید در صورت بروز سانحه باید خونسردی خود را حفظ و بر روی کانال ۱۶ از نزدیک‌ترین شناورها یا مراکز جستجو و نجات دریایی درخواست کمک کنید؟
 - ✓ آیا می‌دانید بر روی کانال ۱۶ فقط باید یک دقیقه صحبت کرد و در صورت نیاز به ادامه مکالمه باید تغییر کانال داد؟
 - ✓ آیا می‌دانید با مکالمه بی‌مورد و غیرضروری بر روی کانال ۱۶، فرصت نجات جان سایر دریانوردان را خواهیم گرفت؟
 - ✓ آیا می‌دانید در صورت غرق شدن شناور به منظور تسهیل در عملیات نجات نباید افراد یا سرنشینان پراکنده شوند؟
 - ✓ آیا می‌دانید قبل از غرق شدن شناور به منظور پیشگیری از سرمازدگی ضروری است لباس بیشتری بپوشید؟
 - ✓ آیا شناور و سرنشینان آن از پوشش بیمه‌ای مناسب (بدنه، شخص ثالث و مسئولیت) برخوردار می‌باشند؟
 - ✓ آیا می‌دانید بازرسان کنترل و بازرسی ایمنی شناورها در حفظ و ارتقاء سطح ایمنی شناورها به شما کمک می‌کنند؟
- راهنمای نحوه اعلام وضعیت اضطراری**
- فرمانده گرمی، چنانچه خطر جدی جان شما و سرنشینان را تهدید می‌کند، متن زیر را بر روی کانال ۱۶ بخوانید.
- نکات مهم**
- ۱- به صدا درآوردن آژیر خطر بر روی کانال ۱۶ دستگاه VHF، چنانچه آژیر نصب شده باشد.

- ۲- خواندن پیام زیر بر روی کانال ۱۶ دستگاه VHF.
- ۳- در صورت عدم دریافت پاسخ از طریق ایستگاه‌های هم‌جوار متن زیر را هر ۳ الی ۴ دقیقه یکبار تکرار کنید.
- ۴- هر گونه سوءاستفاده (استفاده غیرواقعی) پیگرد قانونی دارد.

Mayday	می دی
Mayday	می دی
Mayday	می دی
This is ...	دیس ایز - (نام شناور یا کشتی)
This is ...	دیس ایز - (نام شناور یا کشتی)
This is ...	دیس ایز - (نام شناور یا کشتی)
May day	می دی
My position is Lat ... N Long ... E	مای پوزیشن ایز لات - لانگ - (موقعیت شناور)
I need immediate assistance	ای نید ایمیدیت آسیتنس
Over	اوپر

شماره تماس مراکز هماهنگی نجات دریایی کشور (MRCCs)

شماره تلفن	شماره نماهر	شماره تلکسی	مرکز هماهنگی نجات دریایی
۰۷۶۱-۲۵۱۴-۲۲-۵	۰۷۶۱-۲۵۱۴-۲۶	۲۱۴۲۸۷	بندر عباس
۰۷۷۱-۲۵۲۰-۷۳	۰۷۷۱-۲۵۲۰-۷۲	۲۱۴۲۸۷	بندر بوشهر
۰۷۷۱-۲۵۲۰-۷۵	۰۷۷۱-۲۵۲۰-۷۹	۲۲۱۰۸	بندر امام‌خیمینی
۰۶۵۱-۲۲۲۶۹-۲	۰۶۵۱-۲۲۲۶۹-۲	۶۱۳-۵۱	بندر چابهار
۰۱۸۱-۲۲۲۵۳۰	۰۵۴۵-۲۲۲۱۲۱۵	۵۱۲۲۲۷	بندر انزلی
۰۱۹۱-۲۲۵۰۹۸۴	۰۱۸۱-۲۲۲۲۹-۲	۲۲۲۱۹۹	بندر نوشهر
۰۱۵۱-۵۴۴۲-۱۹	۰۱۹۱-۲۲۵۰۹۸۴	۲۱۶۱۵۲	بندر امیرآباد
	۰۱۵۱-۵۴۴۲-۱۹	۲۱۶۶۴۳	

منبع: اداره کل حفاظت دریایی، سازمان بنادر و دریانوردی

علل غرق و آتش سوزی شناورهای سنتی نقش ۹۰ درصدی عوامل انسانی



محمد نایب
کارشناس شناورهای سنتی
m.nayeb@asiaclass.org



علی‌رغم تلاش چندساله سازمان بنادر و دریانوردی و مؤسسات رده‌بندی مبنی بر اخذ راهکار جهت جلوگیری از سوانح دریایی شناورهای سنتی (موتورلنج‌ها) و تجهیز این گونه شناورها به تجهیزات ایمنی و مخابراتی و کاهش چشمگیر تلفات انسانی، همچنان شاهد حوادث ناگواری همچون غرق و آتش‌سوزی هستیم که متأسفانه عوامل انسانی ۹۰ درصد در بروز این حوادث دخیل می‌باشند و این امر باعث ضرر و زیان به سرمایه ملی و محیط زیست می‌شود. از این رو لازم است اقدام عاجل صورت گیرد و این امر میسر نمی‌باشد مگر با همکاری و همیاری ارگان‌ها و مسئولان مربوطه. براساس بررسی‌های به عمل آمده توسط مؤسسه رده‌بندی آسیا از جمله عواملی که باعث بروز حوادث غرق شناورها شده‌اند عبارتند از:

۱- قدمت شناور (فرسودگی و کهنگی بدنه)؛ ۲- دریانوردی در شرایط جوی نامساعد و عدم توجه به اخبار شرایط جوی؛ ۳- عدم رعایت مقررات ایمنی دریانوردی در شب؛ ۴- کمبود و یا عدم کارایی پمپ‌های سیار تخلیه آب در شناور؛ ۵- عدم آموزش کارکنان شناور در مورد ایمنی و کنترل صدمات؛ ۶- عدم وجود کارگاه‌های مناسب و تعمیرگاه‌های استاندارد (داک)؛ ۷- تعمیر و نگهداری شناور در شرایط بسیار نامطلوب؛ ۸- عدم انجام بازدیدهای زیرآبی سالانه به ویژه میخ‌ها، پرچ‌ها، تخته‌های محور و تیغه‌های محور در بخش زیرآبی شناور؛ ۹- به گل‌زدن شناور (لحام) به علت عدم وجود اسکله و یا جهت تعمیرات، ۱۰- عدم وجود پرسنل آموزش دیده جهت ساخت شناور به صورت اصولی و استاندارد؛ ۱۱- عدم استفاده از چوب‌های مرغوب به علت گرانی

و استفاده از چوب‌های داخلی موجود و نامرغوب؛ ۱۲- عدم انجام به موقع روغنکاری بدنه شناور که موجب نفوذ آب به داخل تخته‌ها شده و یا باعث ورود حشرات می‌مانند بید و کرم چوب به داخل تخته‌ها شده و موجب پوکی و پوسیدن تخته‌های بدنه می‌شود؛ ۱۳- عدم وجود اسکله و یا منطقه ایمن در زمان وقوع شرایط بد جوی.

سه عنصر اصلی ایجاد حریق مواد سوختی، اکسیژن و گرما می‌باشند که این سه عنصر بر روی شناورهای چوبی و فایبرگلاس وجود دارند. لذا این گونه شناورها بسیار آسیب‌پذیر بوده و کوچک‌ترین بی‌احتیاطی توسط پرسنل شناور موجب آتش‌سوزی‌های مهیب می‌شود. در بررسی‌های به عمل آمده عمده‌ترین علل آتش‌سوزی بر روی شناورها به شرح ذیل می‌باشند:

۱- عدم آگاهی از چگونگی استفاده از وسایل ایمنی و اطفاء حریق در زمان وقوع حوادث توسط پرسنل شناور؛ ۲- عدم استفاده از کابل‌های برق استاندارد و سیم‌کشی غیراستاندارد جهت روشنایی وسایل و تجهیزات برقی شناور؛ ۳- عدم وجود تهویه هوا و یا مسدود بودن جریان هوا در موتورخانه؛ ۴- غیراستاندارد بودن مخازن سوخت و لوله‌های مربوط به اتصال مخزن سوخت به موتور اصلی؛ ۵- عدم عایق‌بندی مناسب آگزوز موتور اصلی؛ ۶- نشستی لوله سوخت متصل به موتور؛ ۷- عدم وجود لوله تخلیه هوای مخازن سوخت؛ ۸- استقرار مخزن سوخت بر روی عرشه و در زیر تابلش مستقیم آفتاب؛ ۹- انفجار مخزن سوخت پمپ آب سیار به علت تابلش مستقیم نور آفتاب؛ ۱۰- استفاده از دخانیات؛ ۱۱- عدم آموزش پرسنل از نحوه استفاده از وسایل اطفاء حریق؛ ۱۲- عدم آگاهی مالکان و تعمیرکاران در زمان تعمیرات از حوادث احتمالی؛ ۱۳- بی‌توجهی و انجام تعمیرات در کنار اسکله؛ ۱۴- حمل بنزین در ظرف غیراستاندارد بر روی شناور؛ ۱۵- عدم وجود تجهیزات اطفاء حریق بر روی شناور در زمان وقوع آتش‌سوزی و به دلیل ناامن بودن اسکله به جهت نبود نگاهبان؛ ۱۶- عدم وجود وسایل اطفاء حریق بر روی اسکله در زمان وقوع حوادث؛ ۱۷- عدم آگاهی پرسنل شناور از اصول ایمنی حین کار؛ ۱۸- عدم رعایت نکات ایمنی و نحوه سوخت‌رسانی از اسکله به شناور. یکی دیگر از عوامل غرق شناورهای چوبی آب‌گرفتگی و شکستگی تیغه سکان می‌باشد که به مالکان پیشنهاد می‌شود با رعایت موارد ذیل مانع غرق شناورهای خود شوند:

۱- هرگز با مخزن سوخت و آب پر اقدام به لحام نکنید؛ زیرا شناورهای چوبی بسیار انعطاف‌پذیر هستند و چون مخازن به بدنه شناور مهار شده و شناور در لحام معمولاً به یک طرف متمایل می‌شود، سنگینی مخازن به بدنه فشار وارد کرده و باعث جابه‌جایی و انحنای تخته‌های بدنه، ترک خوردن تنه و لق شدن تیغه سکان گردیده و شناور از حالت آب‌بندی خارج و در زمان شناوری و دریانوردی دچار آب‌گرفتگی و جدا شدن تیغه سکان و در نتیجه خارج شدن شناور از کنترل می‌شود.

۲- محل‌هایی که شناور اقدام به لحام می‌کند باید قبلاً شناسایی شده و صاف، ماسه‌ای و فاقد هر گونه پستی و بلندی و سنگینی باشد.

۳- در مسیرهایی مانند کنار لنگرگاه‌ها در مسیر تردد شناورهای تندرو اقدام به لحام نکنید؛ زیرا بیشتر صدمات به بدنه شناور در زمان لحام هنگامی است که دریا در حالت جزر و مد و به گل نشستن شناور و یا شناور شدن می‌باشد که کف شناور نزدیک به زمین می‌باشد و در اثر موج ایجاد شده توسط شناورهای در حال تردد کف شناور با زمین برخورد کرده و باعث ترک و یا شکستگی کنده و بدنه شناور و در نتیجه در زمان شناوری دچار آب‌گرفتگی می‌شود.

۴- هرگز با وجود بار به دلیل نبود اسکله و دلایل دیگر اقدام به لحام نکنید؛ زیرا به غیر از صدمه به بدنه و کنده فریم‌ها (شلمان‌ها) به دلیل متمایل شدن شناور به یک طرف احتمال اینکه در زمان بالا آمدن آب، لنج شناور نشده و به دلیل عدم تعادل شناور واژگون و غرق شود زیاد است.

سه عنصر اصلی ایجاد حریق مواد سوختی، اکسیژن و گرما می‌باشند که این سه عنصر بر روی شناورهای چوبی و فایبرگلاس وجود دارند.

علی‌رغم تلاش چندساله سازمان بنادر و دریانوردی و مؤسسات رده‌بندی مبنی بر اخذ راهکار جهت جلوگیری از سوانح دریایی شناورهای سنتی (موتورلنج‌ها) و تجهیز این گونه شناورها به تجهیزات ایمنی و مخابراتی و کاهش چشمگیر تلفات انسانی، همچنان شاهد حوادث ناگواری همچون غرق و آتش‌سوزی هستیم.

۱۰ فاجعه بزرگ زیست محیطی به روایت مجله Time

روزهایی که دنیا لرزید



در حالی که نشت نفت از چاه Deepwater Horizon از آوریل امسال در خلیج مکزیک به یکی از فجایع زیست محیطی با اثرات زیان‌بار اجتماعی و اقتصادی و موضوعات روز در محافل فنی، انرژی، اقتصادی و حتی سیاسی تبدیل شده است، بی‌مناسبت ندیدیم که ضمن معرفی فاجعه پارتیزین حوادث زیست محیطی به روایت مجله معتبر TIME مقایسه‌ای پرتیر بین آثار این حوادث از جمله واقعه نشتی Exxon Valdez با حادثه خلیج مکزیک داشته باشیم.

۱- چرنوبیل (Chernobyl)

وخیم‌ترین حادثه یک نیروگاه هسته‌ای در تاریخ، که در ۲۶ آوریل ۱۹۸۶ در اثر انفجار یکی از راکتورها در نیروگاه چرنوبیل در اوکراین رخ داد و موجب ذوب اتمی و انتشار مقدار زیادی تشعشعات در فضا گردید که به مراتب بیش از گردوغبار اتمی ناشی از فاجعه هیروشیما و ناکازاکی گزارش شد. تشعشعات اتمی ناشی از این واقعه به سمت غرب در سراسر شوروی سابق و اروپا انتشار یافت. از زمان وقوع این حادثه هزاران نفر کودک به سرطان تیروئید مبتلا شده‌اند. حدود ۲۰ میل اطراف کارخانه محدوده ممنوعه اعلام شده است. راکتور شماره چهار در یک حفاظ بتنی بزرگ مهر و موم شده و به تدریج در حال معدوم شدن است. با وجود اینکه عملیات در باقی کارخانه از سال ۲۰۰۰ متوقف شده است، حدود ۴۰۰۰ کارگر کماکان برای وظایف مختلف آماده به کار هستند.



۲- بوپال (Bhopal)

در تاریخ دوم دسامبر سال ۱۹۸۴ میلادی سانحه‌ای در کارخانه Union Carbide تولیدکننده سم دفع آفات در بوپال هند منجر به انتشار ۴۵ تن مواد سمی شد و موجب گردید ظرف چند ساعت هزاران نفر جان خود را از دست دهند. تعداد جان‌باختگان طی ماه‌های بعد به حدود ۱۵ هزار نفر رسید. در مجموع تعداد آسیب‌دیدگان این حادثه بالغ بر حدود نیم میلیون نفر بود. تعداد زیادی از بازماندگان حادثه دچار کوری، نقص عضو و انواع وخیم نواقص جسمانی شدند. تعداد زیادی از کودکان منطقه با انواع نقص عضو متولد شده‌اند. در سال ۱۹۸۹ کارخانه Union Carbide حدود نیم میلیون دلار به قربانیان حادثه پرداخت کرد. واقعه بوپال بدترین فاجعه صنعتی دنیا محسوب می‌شود.



۳- حریق چاه‌های نفت کویت

صدام حسین می‌دانست که جنگ به پایان رسیده است و او موفق به غلبه بر کویت نخواهد شد. از این جهت مصمم شد اجازه ندهد دیگران از منابع این کشور بهره ببرند. در روزهای پایانی حمله عراق به کویت در سال ۱۹۹۱، صدام حسین دستور انفجار چاه‌های نفت کویت را صادر کرد. حدود ۶۰۰ چاه نفت به آتش کشیده شدند و حریق این چاه‌ها مدت هفت ماه ادامه داشت. خلیج فارس لبریز از دود سمی، دوده و خاکستر شد، باران سیاه بارید و توده‌های نفتی پدید آمدند. به نوشته NASA شن و ماسه سطح زمین با نفت و دوده مخلوط شده و لایه‌ای سخت بر روی تقریباً پنج درصد منطقه ایجاد شد. در اثر این حادثه انواع احشام و سایر جانوران بر اثر غبار نفتی و عارضه در سیستم تنفسی‌شان از بین رفتند.



۴- کانال Love

در سال ۱۹۷۸، کانال Love نزدیک آبشار نیاگارا در شمال ایالت نیویورک، ناحیه کوچک کارگرنیشینی با صدها خانه و یک مدرسه بود. به طور اتفاقی این محوطه بر روی ۲۰۰۰ تن فضولات صنعتی سمی که در دهه‌های ۱۹۴۰ و ۱۹۵۰ میلادی در آن مکان دفن شده بود قرار داشت. طی سال‌ها، فضولات در داخل حیاط پشتی و زیرزمین‌های منازل شروع به جوشش کردند. در سال ۱۹۷۸ مسئله شکل غیرقابل اجتنابی به خود گرفت و لاجرم صدها خانواده‌های خود را به دولت فدرال فروخته و منطقه را ترک کردند. این فاجعه منجر شد صندوقی در سال ۱۹۸۰ برای کمک به هزینه‌های پاک‌سازی محل‌های مسموم ایجاد شود.





۵- اکسون والدز (Exxon Valdez)

در تاریخ ۲۴ مارس ۱۹۸۹ نفتکش اکسون والدز در Bligh Reef در آب‌های آلاسکا به گل نشست؛ حادثه‌ای که منجر به نشت ۱۰/۸ میلیون گالن نفت به درون آب‌های سرد منطقه شد. انتشار نفت در نهایت تا فاصله ۵۰۰ میلی از محل وقوع حادثه تسری یافت و باعث آلودگی هزاران میل نوار ساحلی شد. صدها پرنده، ماهی، فوک، سمور دریایی و جانوران دیگر علی‌رغم بسیج بیش از ۱۱ هزار نفر و ۱۰۰۰ قایق برای پاک‌سازی تلف شدند. با وجود اینکه این حادثه بزرگ‌ترین فاجعه زیست‌محیطی در تاریخ ایالات متحده محسوب می‌شود، نشت نفتی خلیج مکزیک ممکن است نهایتاً از بعد وخامت از آن پیشی گیرد.



۶- تأسیسات هسته‌ای توکایمورا (Tokaimura)

در تاریخ ۳۰ سپتامبر ۱۹۹۹ بزرگ‌ترین حادثه هسته‌ای ژاپن در تأسیساتی در شمال شرقی توکیو به وقوع پیوست. سه تن از کارکنان کارخانه فرآوری اورانیوم در توکایمورا که در آن هنگام مرکز صنایع اتمی ژاپن بود به اشتباه یک محلول اورانیوم را مخلوط کردند. به نقل از مجله TIME در اثر این حادثه یکی از کارگران بی‌هوش شد و طی چند دقیقه دو تن دیگر دچار تهوع شده و دست و صورتشان دچار سوختگی شد. در نهایت در اثر این حادثه دو نفر تلف شدند و صدها نفر در معرض انواع تشعشعات هسته‌ای قرار گرفتند.



۷- دریای آرال

در اوایل آوریل ۲۰۱۰، بان‌کی‌مون دبیرکل سازمان ملل متحد در سفری به آسیای مرکزی متوجه قبرستانی از کشتی‌ها شد که در آن کشتی‌های ماهیگیری زنگ‌زده و شناورهای دیگر در بیابانی به وسعت چندین میل پراکنده بودند. این منطقه دریای آرال بود یا به عبارت دیگر آنچه که روزگاری دریای آرال محسوب می‌شد. این دریا واقع بین ازبکستان و قزاقستان روزگاری چهارمین دریاچه کره زمین و به بزرگی کشور ایرلند بود.

از دهه ۱۹۶۰ میلادی که پروژه‌های آبرسانی شوروی سابق تعدادی از منابع آبراه‌های خود را منحرف کرد، آب دریای آرال به میزان ۹۰ درصد کاهش یافت. آنچه که روزی دریاچه‌ای پر جنبش و مملو از ماهیان بود، اینک به بیابان بزرگی مبدل شده که منشاء تولید نمک و توفان‌های شن است و تلف شدن گیاهان و آثار سوء بر سلامتی انسان‌ها و حیوانات در صدها میلی اطراف آن از پیامدهای آن محسوب می‌شود.



۸- ابر دی‌اوکسین در Seveso

در ۱۰ ژوئیه ۱۹۷۶ انفجاری در یک کارخانه تولید مواد شیمیایی در شمال ایتالیا رخ داد که در اثر آن ابری سفید و غلیظ از ماده سمی دی‌اوکسین به سرعت در فضای شهر Seveso در شمال میلان گسترده شد. عواقب حادثه ابتدا با تلف شدن حیوانات پدیدار شد. حدود یک ماه بعد از حادثه، یکی از کشاورزان محلی متوجه شد که گربه‌اش دمر افتاده است و هنگامی که گربه را بلند کرد، دم گربه از بدنش جدا شد. بنا به اظهار کشاورز مزبور، هنگامی که دو روز بعد جسد گربه را برای انجام آزمایش‌ها خارج کردند، آنچه باقی مانده بود اسکلت آن بود. پس از چهار روز آثار سوء حادثه از جمله تهوع، تاری در

دید به خصوص در بین کودکان و زخم‌های ناشی از بیماری پوستی موسوم به Chloracne در مردم پدیدار و چند هفته بعد شهر تخلیه شد. اهالی شهر در نهایت به شهر بازگشتند و امروز پارک بزرگی بر روی دو مخزن حاوی لاشه صدها حیوان تلف شده، کارخانه معدوم گشته و خاکی که مملو از مقادیر فراوانی دی‌اکسید بود، بنا شده است.

۹- بیماری میناماتا (Minamata)

ساکنان میناماتا، شهری در Kyushu (جزیره‌ای در منتهی‌الیه جنوب غربی ژاپن) سال‌ها شاهد رفتار غیرمعمول در میان حیوانات به خصوص گربه‌های خانگی بودند. گربه‌ها به ناگهان دچار تشنج شده و گاهی به سمت دریا پریده و غرق می‌شدند. اهالی شهر به این رفتار "بیماری رقص گربه" نام نهاده بودند. در سال ۱۹۵۶ اولین بیمار مبتلا به آنچه که بعدها به عنوان بیماری میناماتا معروف گردید شناسایی شد. نشانه‌های بیماری شامل تشنج، نارسایی گفتاری، از بین رفتن قوای تحرک و حرکات غیرقابل کنترل اعضاء بود. سه سال بعد نتیجه تحقیقات انجام شده حاکی از آن شد که اتفاق عارض شده ناشی از مسمومیت صنعتی خلیج میناماتا توسط شرکت Chisso بوده که یکی از بزرگ‌ترین کارگران بندر بوده است. در نتیجه آلودگی فاضلاب توسط تولیدکننده مواد پلاستیکی، مقدار زیادی جیوه و سایر فلزات سنگین وارد بدن ماهیان شده که بخش بزرگی از غذای ساکنان محل را تشکیل می‌داد. هزاران نفر از ساکنان به تدریج و طی دهه‌های بعد در اثر ابتلا به این بیماری جان خود را از دست دادند.

۱۰- جزیره Three Mile

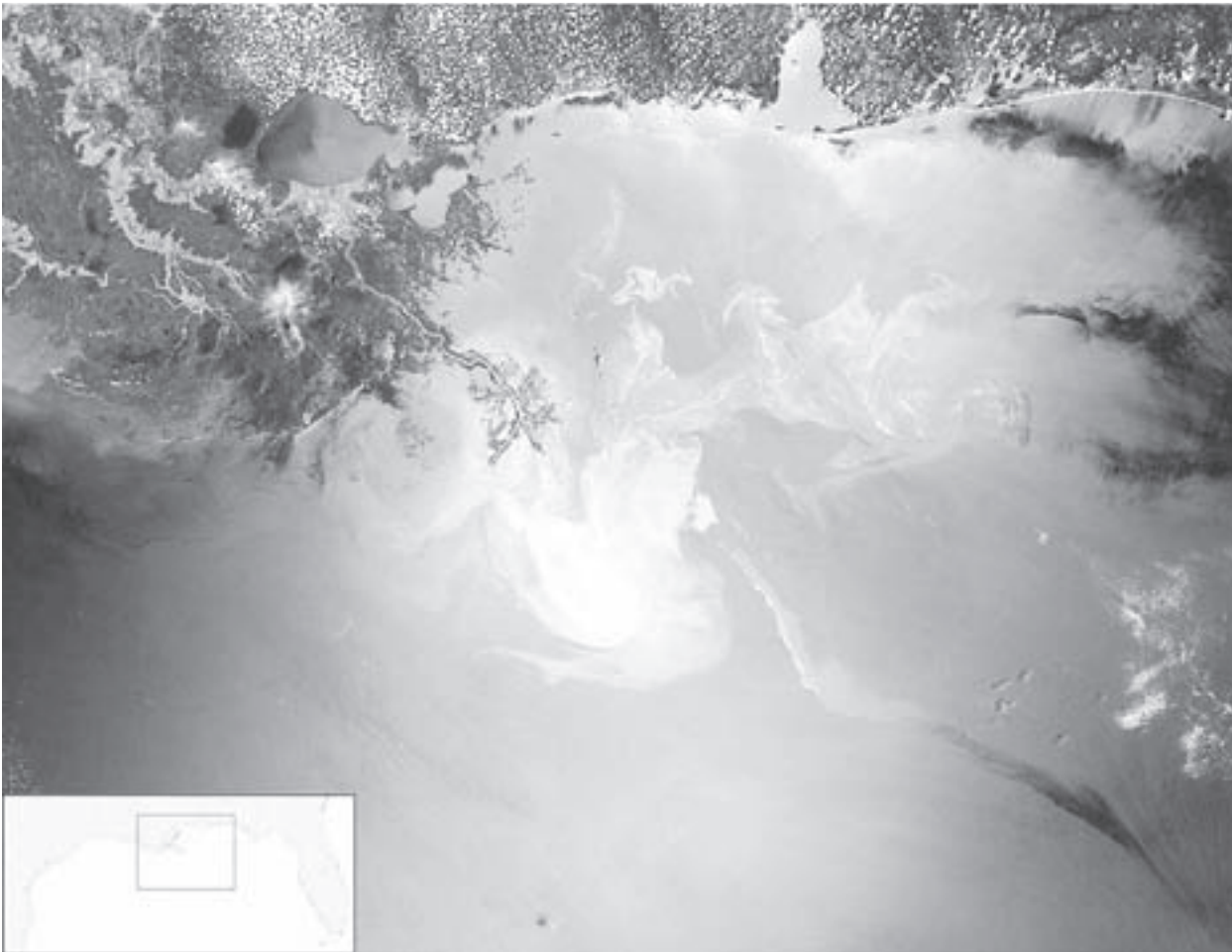
مجله Time در ۹ آوریل ۱۹۷۹ آن را "کابوس هسته‌ای" نامید. در ۲۸ مارس بخشی از راکتور هسته‌ای جزیره Three Mile نزدیک Harrisburg در ایالت پنسیلوانیا ذوب شد. حادثه جزیره Three Mile شروع نگرانی در مورد صنعت نیروی هسته‌ای بود. در حالی که این واقعه به عنوان یکی از وخیم‌ترین حوادث هسته‌ای ایالات متحده معروف شد، در واقع اتفاق قابل توجه‌ای حادث نشد، تلفاتی در بر نداشت و تأسیسات مذکور کماکان پابرجاست. با وجود اینکه نگرانی از ذوب تأسیسات اغلب عامل عدم ساخت تأسیسات جدید در ایالات متحده در ۳۰ سال گذشته محسوب می‌شود، ساخت تأسیسات هسته‌ای حتی پیش از واقعه Three Mile سیر نزولی داشته است.

منبع: TIME Magazine

مترجم: زاله صداقتی منور



تصویر لکه نفتی در خلیج مکزیک که توسط ماهواره NASA در ماه مه گرفته شده است.



بررسی حادثه نفتی در خلیج مکزیک (۲)

فاجعه زیست محیطی تاریخ معاصر

سعید کاظمی

مرکز تحقیقات رده‌بندی آسیا

s.kazemi@asiaclass.org

هنگامی که در ۲۲ آوریل سال جاری سکوی نیمه‌غوطه‌ور Deepwater Horizon در ۵۰ مایلی جنوب شرق ایالت لوئیزیانا در خلیج مکزیک متعاقب انفجار و وقوع آتش‌سوزی پس از دو روز به قعر آب در عمق ۱۵۰۰ متری خلیج مکزیک فرو رفت، حتی بدبینانه‌ترین پیش‌بینی‌ها نیز احتمال ادامه نشست نفت تا لحظه تهیه این گزارش که فریب سه ماه از آن واقعه می‌گذرد را نمی‌داد.



کشتی حفاری Discoverer Enterprise به همراه سکوی نیمه غوطه‌ور Q4000 در محل حفاری Deepwater Horizon در خلیج مکزیک

تا کامل شدن حفر چاه‌های فشار شکن و اتمام عملیات مسدود کردن کامل چاه (Kill Operation) زنده کرده است. این درپوش جایگزین درپوشی است که یک ماه قبل از آن نصب شده و صرفاً نیمی از نفت نشست کرده را جمع‌آوری و به کشتی حفاری Discoverer Enterprise و سکوی نیمه‌غوطه‌ور Q4000 منتقل می‌کرد.

در حالی که تلاش‌های شرکت نفتی BP برای مهار نشست نفت با وجود شروع حفر دو چاه فشار شکن (Relief Well) که زودتر از اواسط ماه اوت به نتیجه نخواهد رسید، همچنان ادامه دارد، در آخرین اقدام نصب یک درپوش ۷۵ تنی (Containment Cap) بر روی سیستم فوران گیر چاه (Blow Out Preventer) امیدواری‌هایی را برای مهار موقت نشست نفت

هزینه پیش‌بینی شده برای مهار نشست نفت و کنترل آلودگی ۳۲ میلیارد دلار برآورد شده که تماماً بر عهده شرکت نفتی BP است.





ROVها در حال نصب در پوشش بر روی سیستم فوران گیر چاه هستند (ژوئیه ۲۰۱۰)

هزینه پیش‌بینی شده برای مهار نشت نفت و کنترل آلودگی ۳۲ میلیارد دلار برآورد شده که تماماً بر عهده شرکت نفتی BP بوده و این در حالی است که از زمان بروز بحران نفتی خلیج مکزیک ارزش سهام BP ۵۰ درصد کاهش یافته، مدیرعامل آن برکنار و برای اولین بار در تاریخ این شرکت، یک شخص غیر بریتانیایی جایگزین وی شده است. BP همچنین یک صندوق ۲۰ میلیارد دلاری به منظور پرداخت غرامت به آسیب‌دیدگان از حادثه اختصاص داده است.

میزان دقیق نشت نفت به دلیل پیچیدگی‌های فنی و عمق زیاد آب امکان‌پذیر نبوده؛ هر چند آخرین تخمین بیانگر نشت روزانه ۸۰ هزار بشکه نفت خام در خلیج مکزیک است که بسیار بالاتر از تخمین روزهای نخست فاجعه یعنی ۵ هزار بشکه در روز می‌باشد. این میزان نشت نفت معادل ۱۲ میلیون و ۸۰۰ هزار لیتر در روز است. کل آلودگی ناشی از نفتکش Exxon Valdez در خلیج آلاسکا در سال ۱۹۸۹ میلادی که به عنوان یکی از ۱۰ مورد آلاینده‌ترین حوادث تاریخ به ثبت رسیده، ۴۱ میلیون لیتر بود با مقایسه‌ای ساده مشاهده می‌شود که در حادثه نفتی خلیج مکزیک در هر ۳/۵ روز برابر با کل فاجعه Exxon Valdez نفت به درون دریا وارد شده است و این حکایت از عمق فاجعه زیست‌محیطی اخیر دارد. آلودگی نفتی خلیج مکزیک تقریباً نیمی از سطح آن را فرا گرفته و صنعت گردشگری و ماهیگیری منطقه را کاملاً تحت تأثیر قرار داده است. به منظور درک بهتر میزان خسارت حادثه اخیر فقط در عرصه گردشگری و صنعت ماهیگیری کافی است به گزارش مالی این دو فعالیت در سال ۲۰۰۸ میلادی توجه شود. به گزارش مؤسسه اقتصادی آکسفورد در سال ۲۰۰۸ میلادی درآمد ایالات فلوریدا، تگزاس و لوئیزیانا از صنعت گردشگری بالغ بر ۳۴ میلیارد دلار بوده و گردش مالی سالیانه صنعت ماهیگیری منطقه نیز حدود یک میلیارد دلار تخمین زده می‌شود. اگر مبالغ فوق به هزینه‌های زیست‌محیطی و پاک‌سازی منطقه و دیگر عوارض انسانی، جانوری و گیاهی فاجعه افزوده شود، وسعت حادثه و انتظار جای‌گیری آن در صدر لیست وقایع آلاینده محیط زیست که تحت عنوان "۱۰ فاجعه بزرگ زیست‌محیطی به روایت مجله TIME" در این شماره "به هنگام" معرفی شده‌اند، آشکار می‌گردد.

خلیج فارس؛ فاجعه‌ای زیست‌محیطی در حال وقوع

متخصصان محیط زیست و کارشناسان نفت سال‌هاست که به دلیل ریزش میلیون‌ها بشکه مواد نفتی و همچنین خطوط فرسوده لوله‌های انتقال نفت

متخصصان محیط زیست و کارشناسان نفت سال‌هاست که به دلیل ریزش میلیون‌ها بشکه مواد نفتی و همچنین خطوط فرسوده لوله‌های انتقال نفت در بستر خلیج فارس و وجود صنایع آلاینده و عدم نظارت جدی کشورهای منطقه، وقوع فاجعه‌ای را هشدار می‌دهند.



قایق‌های صید میگو در Venice در دهانه رود می‌سی‌سی‌پی توقف کرده‌اند. فاجعه نفتی خلیج مکزیک ضربه بزرگی به صنعت ماهیگیری منطقه وارد کرده است.

نوامبر ۲۰۰۹ کمیک بزرگی به محیط زیست خلیج فارس شده، اما باید توجه داشت که مثلاً در مرزهای ایران تأسیسات صنعتی مانند عسلویه از عوامل اصلی آلودگی خلیج فارس هستند، بنابراین حفاظت از محیط زیست منطقه خلیج فارس نیازمند یک حرکت جمعی بین کشورهای منطقه با همراهی سازمان‌های بین‌المللی نظیر سازمان بین‌المللی دریانوردی می‌باشد.

پی‌نوشت:

۱- شرح حادثه در شماره بهار «به‌هنگام» چاپ شد.

در بستر خلیج فارس و وجود صنایع آلاینده و عدم نظارت جدی کشورهای منطقه، وقوع فاجعه‌ای را هشدار می‌دهند که پیامدهای آن در صورت ادامه سه‌ل انگاری‌های کشورهای ساحلی خلیج فارس به مراتب بدتر از انفجار چاه نفت در خلیج مکزیک خواهد بود.

به استناد آمار منتشره آلودگی خلیج فارس ۴۰ درصد بالاتر از میزان استاندارد آلودگی آب‌های جهان است. به علت برداشت و انتقال ۶۰ درصد نفت خام دنیا از خلیج فارس فعالیت‌های نفتی در این منطقه حجم قابل توجهی دارد؛ بنابراین تردد زیاد کشتی‌های نفتکش و باری (سالانه بیش از ۲۰ هزار نفتکش) و وجود هزاران کیلومتر لوله انتقال نفت در بستر دریا که عمر زیادی داشته و در صورت عدم برنامه‌ریزی برای نوسازی آنها بیم نشت نفت از آنها می‌رود و نیز فعالیت‌های فراساحلی اکتشاف و استخراج نفت و گاز که دارای متولی زیست محیطی یکپارچه‌ای نیز نمی‌باشند، از عوامل تشدید بحران زیست محیطی منطقه می‌باشند.

به گزارش سازمان منطقه‌ای حفاظت از محیط زیست دریایی منطقه خلیج فارس و دریای عمان (ROPME) سالانه ۱/۲ تا ۱/۵ میلیون بشکه نفت به شکل ذره‌های نفتی وارد آب‌های خلیج فارس می‌شود که رقم بسیار بالایی است و به دلیل محصور بودن و کم‌عمق بودن خلیج فارس اثرات زیانبار زیست‌محیطی دوچندانی به همراه خواهد داشت و متأسفانه این آلودگی به محیط پیرامون نیز سرایت می‌کند.

هر چند که خلیج فارس از اول ماه اوت ۲۰۰۸ از سوی سازمان بین‌المللی دریانوردی به عنوان منطقه ویژه دریایی شناخته شده و بر اساس آن تمهیداتی نظیر ممنوعیت تخلیه مواد زائد و زباله کشتی‌ها در آب‌های منطقه و یا کنترل و نظارت بر آب‌های ساحلی توسط کشورهای ساحلی جهت جلوگیری از هر گونه آلودگی آب‌های منطقه و یا تخلیه زباله و مواد زائد توسط کشتی‌ها پیش‌بینی شده و همچنین با لازم‌الاجراء شدن کنوانسیون مدیریت آب‌توازن در محدوده آب‌های تحت نظارت ROPME شامل خلیج فارس از اول ماه

BP یک صندوق ۲۰ میلیارد دلاری به منظور پرداخت غرامت به آسیب‌دیدگان از حادثه اختصاص داده است.



نقش شرکتهای بازرسی کالا در تجارت جهانی

اعتبار حرفه‌ای

بخش PSI/COI رده‌بندی آسیا
industrial@asiaclass.org

امروزه به همان میزان که تجارت بین‌المللی وسیع‌تر شده، روش معاملات و حمل‌ونقل کالای مورد معامله نیز به مراتب پیچیده‌تر شده است. با توجه به گسترش تجارت جهانی و عدم امکان حضور خریدار و یا نماینده او از نظر اقتصادی در هر نقطه از جهان به منظور آگاهی از اشکالات احتمالی معاملات، استفاده خریدار از خدمات یک شرکت بازرسی معتبر و امین برای کنترل کمی، کیفی و حمل کالای مورد معامله و در جهت کاهش میزان خطرات و زیان‌های احتمالی امری ضروری به نظر می‌رسد.

واردات و صادرات کالاهای مختلف معمولاً منوط به رعایت استانداردهای خاصی می‌باشند که بین خریدار و فروشنده مورد توافق قرار می‌گیرند. در واردات کالا رعایت استانداردها به منظور پشتیبانی از مصرف‌کنندگان کالاهای مصرفی و یا صنعتی تعیین می‌شوند، زیرا ورود کالا با کیفیت پایین، اعم از مصرفی و یا سرمایه‌ای در هر کشور موجب پایین آمدن کیفیت تولید و کاهش سطح رفاه و بهداشت مصرف‌کنندگان می‌شود. در کالاهای صادراتی تعیین استاندارد به منظور جذب بازار و حمایت از نام و شهرت کالا اهمیت دارد. چنانچه صادرکننده با در نظر گرفتن منافع کوتاه‌مدت خود ملزم به رعایت استاندارد نباشد ممکن است صدور کالای نامرغوب و با کیفیت پایین باعث تبلیغات منفی برای کالای صادر شده در بازارهای بین‌المللی شود.



گشایش اعتبار اسنادی بانکی (L/C) یکی از روش‌های پرداخت بهای کالا به فروشنده در معاملات خارجی است. اعتبار اسنادی در واقع بر مبنای تقاضای خریدار از طریق بانک کارگشا بانک دیگری را به نام بانک کارگزار ذی‌نفع مجاز می‌داند تا در صورت تسلیم اسناد حمل کالا از سوی فروشنده ظرف مدت اعتبار به بانک کارگزار ذی‌نفع و طبق شرایط مندرج در اعتبار، مبلغ اعتبار به فروشنده پرداخت شود.

در این روش فروشنده جهت دریافت بهای کالای خود باید اسناد زیر را به بانک کارگزار ارائه کند:

۱- فاکتور اصلی فروش کالا؛

۲- بارنامه حمل کالا (Bill of Lading)؛

۳- گواهی مبدأ ساخت کالا (Certificate of Origin) صادره توسط اطاق بازرگانی کشور سازنده؛

۴- لیست عدل‌بندی کالا (Packing List)؛

۵- گواهی بهداشت در صورت بهداشتی بودن کالای فروخته شده صادره توسط مقامات بهداشتی محل؛

۶- گواهی‌نامه بازرسی (Inspection Certificate) در جهت مطابقت کمی و کیفی کالا با مشخصات خرید.

بانک کارگزار ذی‌نفع پس از ملاحظه اسناد فوق و تطبیق آنها با شرایط اعتبار اسنادی و اخذ تأیید بانک گشایش‌کننده مجوز پرداخت وجه به فروشنده را صادر می‌کند.

در اعتبار اسنادی برگشت‌پذیر (Revocable L/C) خریدار و بانک گشایش‌کننده اعتبار بنا به صلاحدید می‌توانند اعتبار را بدون اطلاع و توافق ذی‌نفع اصلاح کنند. در اعتبار اسنادی غیرقابل برگشت یا برگشت‌ناپذیر (Irrevocable L/C) ذی‌نفع حق رد هر گونه اصلاحیه را دارد و در این نوع اعتبارات، اصلاحات باید با اطلاع و موافقت قبلی ذی‌نفع انجام گیرد.

عوامل درگیر معاملات خارجی

در معاملات خارجی علاوه بر خریدار و فروشنده به عنوان طرفین اصلی معامله، اجزاء دیگری مانند بانک کارگزار ذی‌نفع، شرکت حمل‌ونقل، شرکت بیمه، سازنده یا تولیدکننده و واسطه معامله درگیر هستند.

هر چند استفاده از اعتبار اسنادی و مقررات مربوط به آن در معاملات خارجی تا حدود زیادی خطرات احتمالی را کاهش داده است و وظایف و تعهدات متعاملین در مجموعه اصطلاحات منتشر شده از سال ۱۹۹۰ توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) تحت عنوان اینکوترمز (Incoterms) به وضوح تعیین شده، اما باید توجه داشت که در عمل ممکن است در ارتباط با شرایط کیفی و کمی کالای حمل شده طبق قرارداد خرید اشکالاتی بوجود آید. ذیلاً به اختصار به شرایط و مسئولیت‌های پاره‌ای از این عوامل اشاره می‌شود.

بانک کارگزار ذی‌نفع

بر اساس مقررات متحدالشکل اعتبارات اسنادی و نشریه شماره ۶۰۰ اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) در شرایط خرید از طریق اعتبارات اسنادی، بانک‌ها با اسناد خرید و حمل‌سروکار دارند نه با خود کالا، اقداماتی که از سوی بانک‌ها به عمل می‌آید صرفاً در جهت کنترل اسناد و اوراق انجام می‌شود. لذا مسئولیت بانک‌ها در ارتباط با رؤیت کالای مورد معامله نمی‌باشد. مهم‌تر اینکه بانک‌های کارگزار حتی امکان بررسی صحت اسناد دریافتی از فروشنده را ندارند، که آیا اسناد ارائه شده واقعی هستند یا جعلی؟

شرکت حمل‌ونقل

شرکت حمل‌کننده کالا تعهد دارد کالا را به صورتی که تحویل گرفته، با وزن و تعداد عدل معین و در مقصد به خریدار تحویل دهد. مضافاً اینکه مغایرت‌های کیفی حسب ظواهر با صدور بارنامه معلوم نمی‌شود.

فروشنده‌ای ممکن است کالا را طبق شرایط کیفی و کمی اعتبار تهیه نکرده باشد، اما او می‌تواند همین کالا را با بسته‌بندی و وزن مناسب تحویل متصدی

امروزه به همان میزان که تجارت بین‌المللی وسیع‌تر شده، روش معاملات و حمل و نقل کالای مورد معامله نیز به مراتب پیچیده‌تر شده است.



حمل و نقل دهد و از شرکت حمل و نقل نیز بارنامه بدون نقص اخذ کند و همراه سایر اسناد به بانک تسلیم و وجه اعتبار را دریافت نماید. به عبارت دیگر چنانچه بسته‌بندی و وزن کالا برای حمل مناسب باشد و متصدی حمل عیب و ایراد ظاهری مشاهده نکند، نسبت به صدور بارنامه اقدام خواهد کرد در این صورت مسئولیتی متوجه شرکت حمل و نقل نخواهد بود.

واردکننده کالا ممکن است تصور کند با سپردن کالا به یک شرکت حمل و نقل، مسئولیت‌ها هم به او منتقل شده و اگر محموله پس از رسیدن به مقصد مطابق شرایط خواسته شده نباشد یا در جریان حمل آسیب ببیند، می‌تواند با مراجعه به شرکت حمل و نقل خسارت خود را دریافت کند. بر اساس مقررات کنوانسیون‌های بین‌المللی حداکثر مسئولیت شرکت حمل و نقل در صورت اثبات قصور، برای خسارت حمل کالا محدود است.

علاوه بر آن اقامه دعوا بر علیه شرکت‌های حمل و نقل خارجی باید در محل اقامتشان ارائه شود، که این امر خود مستلزم آگاهی در مورد رویه‌های حاکم بر دادگاه‌های محلی و صرف وقت و هزینه قابل توجهی خواهد بود و در نهایت برای حصول نتیجه باید از وکیل حقوقی خارجی استفاده شود. به هر حال حتی در صورت اثبات قصور شرکت حمل و نقل، با توجه به حداکثر مسئولیت حاکم بر کنوانسیون‌های مربوطه، مبلغ خسارت قابل وصول در مقابل ارزش محموله رقمی بسیار ناچیز خواهد بود.

بیمه‌نامه

مؤسسات بیمه مسئولیت قبول خطر را صرفاً در صورت وقوع یا بروز حادثه به عهده دارند و در صورت صدمه دیدن کالا موظف به جبران خسارت وارده می‌باشند. در تعریف مسئولیت‌های بیمه آمده است که بیمه‌گر در مقابل حق بیمه‌ای که از بیمه‌گذار دریافت می‌کند، در صورتی که در جریان حمل کالا از نقطه‌ای به نقطه دیگر، در نتیجه وقوع خطرهای موضوع بیمه، کالایی تلف و یا صدمه ببیند جبران خسارت خواهد کرد. مضافاً اینکه بیمه‌نامه‌های حمل

کلیه فعالیت‌هایی نظیر اندازه‌گیری، بررسی، آزمایش و سنجش یک یا چند خصوصیت از یک فرآورده یا انجام خدمات در مقایسه با خواسته‌های مشخص و تعیین چگونگی تطابق آنها بازرسی کالا نامیده می‌شود.

کالا اصولاً مشمول خطراتی نظیر توفان دریایی، گردباد دریایی، به دریا افتادن کشتی، آبدیگی کالا و خطرات غیرمترقبه دیگر نظیر دزدی، جنگ، شورش و اعتصابات می‌باشد، لذا جبران خسارات وارده از سوی شرکت بیمه، مانند قرارداد حمل کالا، هنگامی امکان‌پذیر است که اولاً ادعای خریدار کالا قابل اثبات بوده و ثانیاً خسارت مورد ادعا با شرایط بیمه‌نامه منطبق باشد.

سوءاستفاده‌های احتمالی واسطه‌ها و فروشندگان

سوابق مربوط به خریدهای خارجی بیانگر این واقعیت است که در خریدهای خارجی همواره سوءاستفاده و کلاهبرداری در پاره‌ای موارد توسط یک یا چند نفر از طرفین معامله علیه خریدار، با ارائه مدارک جعلی به بانک کارگزار وجود داشته‌اند که بعداً برای خریدار کالا مشخص شده که به صورت کلی کالایی حمل نشده و یا کالای حمل شده از کیفیت و کمیت مورد نظر برخوردار نبوده است. آمار خریدهای خارجی همچنین گویای این حقیقت است که متأسفانه در اغلب مواردی که اتفاق افتاده خریدار در ابتدا شیفته قیمت ارزان و شرایط مناسب خرید و حمل کالا بوده و ارزیابی ظاهری باعث شده که خریدار از اعمال نکات ایمنی و ضروری در هنگام عقد قرارداد خرید چشم‌پوشی کند. در این گونه موارد معمولاً کلیه عوامل درگیر با خرید نظیر بانک کارگزار و شرکت بیمه نیز گرفتار می‌شوند.

با توجه به نکات فوق استفاده از یک شرکت بازرسی معتبر و مورد اطمینان خریدار می‌تواند عامل مؤثری در جلوگیری و کاهش خطرات و ریسک‌های احتمالی برای خریدار کالا باشد. هر چند ارائه خدمات مؤسسه بازرسی‌کننده قانوناً نمی‌تواند رافع مسئولیت‌ها و تعهدات قراردادی فروشنده و یا تولیدکننده کالا باشد.

بازرسی کالا

بازرسی کالا عبارت است از: کلیه فعالیت‌هایی نظیر اندازه‌گیری، بررسی، آزمایش و سنجش یک یا چند خصوصیت از یک فراورده یا انجام خدمات در مقایسه با خواسته‌های مشخص و تعیین چگونگی تطابق آنها.

کلمه بازرسی (Inspection) عبارتی است که در اعتبارات اسنادی بکار برده می‌شود و عبارت (Surveillance) کلمه‌ای فرانسوی است که به علت کثرت استفاده آن، به معنی بازرسی و بازرینی کالا است.

در عرف تجارت بین‌المللی "بازرسی" یا سورویلانس به معنی انجام خدمات بازرسی و بازرینی کالا از نظر کیفی، کمی، بسته‌بندی، نظارت بر بارگیری و مطابقت مشخصات کالای بازرسی شده با شرایط مندرج در قرارداد خرید می‌باشد.

اصولاً ظهور شرکت‌های بازرسی در عرصه تجارت جهانی به منظور پاسخگویی به نیاز خریدار در ارتباط با کنترل کالای خریداری شده قبل از حمل می‌باشد. شرکت‌های بازرسی یکی از اجزاء مهم تجارت خارجی می‌باشند که خریداران از آنها برای کنترل صدور ارز و جلوگیری از ورود کالای نامرغوب به کشور استفاده می‌کنند.

در ایران موضوع بازرسی قبل از حمل (Pre-shipment inspection) برای کالای وارداتی به کشور بعد از انقلاب اسلامی به لحاظ ضرورت کنترل خروج ارز مورد توجه خاص قرار گرفت. نظر به سوءاستفاده عده‌ای برای سود جستن از تفاوت نرخ ارز دولتی و بازار سیاه و سودجویی برخی از دلالتان داخلی و خارجی برای خروج ارز از کشور و واردات پاره‌ای کالاهای بدلی و با کیفیت پایین و مغایر با سفارش، بانک مرکزی جمهوری اسلامی از سال ۱۳۶۰ سیاست جدی در مورد کنترل واردات کالا به کشور و تشکیل کمیته‌ای تحت عنوان کمیته سورویلانس در جهت ارزیابی و انتخاب شرکت‌های معتبر بازرسی بین‌المللی و تعیین خط‌مشی و سیاست‌گذاری بازرسی کالای وارداتی برقرار کرد. اولین بخش‌نامه بانک مرکزی جمهوری اسلامی در سال ۱۳۶۲ در مورد شرط قید بازرسی قبل از حمل کالا در اعتبارات اسنادی و صدور گواهی بازرسی صادر شد. در این بخش‌نامه نام چهار شرکت بازرسی (سه شرکت خارجی و شرکت ایرانی بازرسی مهندسی و صنعتی ایران) جهت انجام

بازرسی اعتبارات اسنادی کالاهای وارداتی با مبلغ بیش از ۲۰ هزار دلار اعلام شد. تعداد شرکت‌های بازرسی مورد تأیید بانک مرکزی برای بازرسی کالای وارداتی به کشور با صدور بخش‌نامه‌های بعدی افزایش یافتند.

از ابتدای سال ۱۳۷۲ بر اساس مصوبه اسفندماه ۱۳۷۱ در اجرای اصلاح قوانین و مقررات، وظایف تعیین صلاحیت شرکت‌های بازرسی طبق این قانون به مؤسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی واگذار شد.

اهمیت بازرسی کالا قبل از حمل

در بسیاری از معاملات خارجی ممکن است شناخت کافی بین خریدار و فروشنده از یکدیگر وجود نداشته باشد. به همین دلیل انتخاب و استفاده از خدمات یک شرکت بازرسی معتبر توسط خریدار به عنوان امین خود، به منظور جلوگیری از خطرات احتمالی و کاهش زیان‌ها و یا سوءاستفاده‌ها، تصمیمی معقول به نظر می‌رسد.

طبیعی است که در یک خرید خارجی شرط وجود اطمینان از اجرای تعهدات فروشنده و خریدار امری بسیار اساسی است. هر یک از طرفین معامله باید اطمینان داشته باشند که در انجام تعهدات خود، طرف دیگر نیز تعهداتش را انجام خواهد داد. فروشنده باید اطمینان حاصل کند پس از انجام تعهدات خود و در قبال ارائه اسناد حمل و بانک کارگزار، بهای کالا را دریافت کند، در مقابل، خریدار نیز باید مطمئن باشد که بانک کارگزار قبل از اجرای تعهدات فروشنده و چاهی در اختیار فروشنده قرار نخواهد داد.

امروزه به موازین و ضوابط ناظر بر تجارت بین‌الملل برای بازرسی کالا قبل از حمل و آثار نتایج آن اهمیت ویژه‌ای قائل شده‌اند. در مجموعه اصطلاحات اینکوترمز که توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی (ICC) طی سالیان اخیر انتشار یافته است کراراً به بازرسی کالا اشاره شده است.

بر اساس اصطلاحات اینکوترمز، پرداخت هزینه‌های مربوط به عملیات بازرینی کالا از جمله وظایف فروشنده است و پرداخت هزینه‌های بازرسی قبل از حمل و در زمان بارگیری از جمله وظایف خریدار می‌باشد.

شرکت بازرسی‌کننده منتخب خریدار موظف است جهت انجام بازرسی به موقع کالا قبل از حمل، هماهنگی‌های لازم را با فروشنده و یا سازنده کالا به عمل آورد و در صورت انطباق کالا با مشخصات خرید نسبت به صدور گواهی بازرسی اقدام کند.

گواهی و گزارش‌های بازرسی قبل از حمل، وضعیت روشنی از شرایط کالای حمل شده را معین می‌کند. در صورت وجود اشکال و ایراد در کالای حمل شده می‌تواند سندی مناسب در تعیین مسئولیت‌های شرکت‌های حمل‌کننده و بیمه باشد.

کنترل کمی و کیفی کالا و صدور گواهی‌نامه بازرسی قبل از حمل صرف نظر از حفظ حقوق و منافع خریدار کالا، می‌تواند اطمینان بیشتری برای بانک کارگزار قبل از موافقت با پرداخت قیمت کالا به فروشنده بوجود آورد. متخصصان و کارشناسان بازرسی موظف به کنترل کیفیت و کمیت و انطباق مشخصات کالا با قرارداد خرید می‌باشند و مجازند در خط تولید و یا ساخت کالا نیز به عنوان ناظر حضور یابند و در مراحل بسته‌بندی، علامت‌گذاری و حمل و بارگیری کالا نیز نظارت داشته باشند.

در صورت تمایل خریدار یک شرکت بازرسی می‌تواند نظارت حمل کالا و جابه‌جایی وسیله نقلیه را در طول مسیر راه بر عهده داشته باشد.

خدمات بازرسی اصولاً باید بر اساس شرایط و استانداردهای تعیین شده در اعتبار اسنادی، پیش‌فاکتور و اصلاحیه‌های مربوطه انجام پذیرند. بازرس موظف است عملیات بازرسی کالا را قبل از تاریخ سررسید اعتبار اسنادی انجام دهد. هرگونه تغییر و یا اصلاح در سررسید اعتبار اسنادی و یا شرایط کمی، کیفی کالا باید بنا به درخواست خرید به بانک گشایش‌کننده اعتبار و با صدور اصلاحیه بانکی انجام پذیرد.

به طور کلی اقدامات به موقع یک شرکت بازرسی معتبر در مراحل بازرسی قبل از حمل می‌تواند به میزان قابل توجهی مشکلات احتمالی مربوط به خرید و

حمل کالا را کاهش دهد.

رئوس خدمات بازرسی قابل ارائه شرکت بازرسی کننده، بر حسب نیاز مشتری

۱- بررسی مدارک کنترل کیفی و تجهیزات آزمایشگاهی تولیدکننده یا سازنده؛

۲- بازرسی مشخصات کیفی کالا و حضور در انجام آزمایش‌های کارخانه؛

۳- نمونه‌برداری از کالا، در صورت عدم وجود سیستم کیفیت در کارخانه، جهت انجام آزمایش‌ها توسط یک آزمایشگاه معتبر و مقایسه نتایج حاصله با مشخصات و استانداردهای موردنظر؛

۴- بازرسی کمیت کالاها، شمارش تعداد در هر بسته؛

۵- کنترل ابعاد و اندازه‌ها، بازمینی عینی جهت صحت شرایط ظاهری، رنگ و پوشش‌ها؛

۶- بازرسی کالای ساخته شده در مقایسه با نمونه کالایی که در زمان انجام معامله توسط خریدار تأیید شده و در اختیار بازرس قرار داده شده است؛

۷- کنترل صورت عدل‌بندی از نظر تطبیق شماره، تعداد و کمیت‌ها؛

۸- نظارت بر بسته‌بندی کالا طبق شرایط قرارداد خرید؛

۹- بررسی علامت‌گذاری‌ها روی بسته‌ها و جعبه‌ها و تطبیق آنها با شرایط قرارداد؛

۱۰- نظارت در بارگیری و توزین کالا؛

۱۱- کنترل اسناد حمل کالا؛

۱۲- صدور گواهی‌نامه بازرسی.

با توجه به درخواست خرید، گزارش‌ها و خدمات جانبی ذیل نیز

از طریق بازرسی قابل ارائه می‌باشند

۱- ارائه اطلاعات در معرفی منابع تأمین کالای مورد نیاز خریدار؛

۲- ارائه گزارش‌های ارزیابی فروشندگان یا منابع تولید و ساخت کالا؛

۳- ارائه گزارش‌های پیشرفت کار، ابهامات کیفی و کمی و حمل به موقع کالا؛

۴- انجام نظارت بر بارگیری در جابه‌جایی وسیله حمل در کشور ثانوی؛

۵- ارائه گزارش‌های ارزیابی سیستم کنترل کیفیت و نظام مدیریت تضمین کیفیت موجود در کارخانه.

همکاری یک شرکت بازرسی‌کننده بعد از حمل کالا نیز حائز اهمیت است. به عنوان مثال زمانی که کالای خریداری شده به مقصد رسیده و مغایرت آن با مشخصات توافق شده و اعتبار اسنادی معلوم شود، شرکت بازرسی می‌تواند عامل مؤثری در انجام نمونه‌برداری‌ها و آزمایش‌ها و برقراری ارتباط

با فروشنده یا سازنده کالا به منظور جبران مقادیر مغایر یا تعویض و ارسال آنها توسط فروشنده باشد.

موردی که می‌تواند مانع از صدور گواهی‌نامه بازرسی شوند

۱- وجود هرگونه مغایرت کیفی و یا کمی کالا در مقایسه با شرایط مندرج در اعتبار اسنادی؛

۲- عدم همکاری فروشنده یا سازنده کالا با انجام یک یا چند مورد از وظایف تعیین شده بازرسی؛

۳- وجود تناقض آشکار در مستندات خرید، بین مندرجات اعتبار اسنادی و دیگر مدارکی که در اعتبار به آن اشاره شده است؛

۴- عدم پرداخت و یا تأییدیه جهت پرداخت حق‌الزحمه بازرسی.

خدمات شرکت بازرسی‌کننده به عنوان شخص ثالث

این خدمات برای فروشندگان و تولیدکنندگان کالا نیز به طریقی کنترل مستقلی است که از کیفیت و شرایط کالای خود اطمینان حاصل کنند و با تأییدی که توسط یک مؤسسه بازرسی بی‌طرف در مورد قابل قبول بودن کالای فروخته شده آنها به عمل می‌آید به عنوان ابزاری برای بازاریابی خود بهره‌گیرند. همچنین نظارت به موقع یک شرکت بازرسی عامل مؤثری برای فروشنده در دریافت سریع‌تر قیمت کالای فروخته شده خواهد بود.

مؤسسات بازرسی معمولاً بر اساس توافق و یا قراردادی، خدمات خود را ارائه می‌دهند و بر مبنای میزان خدمات مورد نظر اجرت می‌گیرند. به همین دلیل استفاده از مؤسسات بازرسی معقول به نظر می‌رسد.

میزان حق‌الزحمه بازرسی بر حسب نوع و حجم کالا و دامنه خدمات مورد نظر که توسط خریدار تقاضا می‌شود به صورت مبلغی مقطوع و یا بر اساس درصدی از مبلغ قرارداد خرید برآورد و توافق می‌شود.

مثلاً در خرید مواد با ترکیبات شیمیایی به منظور جلوگیری از زیان‌های ناشی از رطوبت یا فساد کالا، نظارت در چیدن و خشک و خنک نگهداشتن و حمل مناسب کالا از مبدأ تا مقصد و در طول مسیر حمل آن برای خریدار از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. در بازرسی پروژه‌ها نیز حضور بازرس به عنوان نماینده خریدار در طول مدت ساخت، آزمایش و راه‌اندازی دستگاه‌ها و نظارت در بارگیری حائز اهمیت است. در این گونه موارد بر حسب زمان ساخت و استقرار مستمر تعداد کارشناسان بازرسی در مکان‌های ساخت و مونتاژ ممکن است توافقات خاصی بین خریدار و شرکت بازرسی‌کننده به عمل آید. نکته قابل توجه اینکه اصولاً میزان حق‌الزحمه بازرسی در مقایسه با زیان و خسارت احتمالی وارده ناشی از نارسایی‌های کیفی و کسری کمیت کالای حمل شده درصد بسیار ناچیزی می‌باشد.

مؤسسات بیمه مسئولیت قبول خطر را صرفاً در صورت وقوع یا بروز حادثه به عهده دارند و در صورت صدمه دیدن کالا موظف به جبران خسارت وارده می‌باشند.





امروزه به موازین و ضوابط ناظر بر تجارت بین‌الملل برای بازرسی کالا قبل از حمل و آثار نتایج آن اهمیت ویژه‌ای قائل شده‌اند.

امروزه بازرسی کالا به علت رقابت شدید بین عرضه‌کنندگان کالا در جهان تجارت همواره جایگاه ویژه‌ای در تجارت سالم و ثابت جهانی دارد.

در حالی که برخی از واردکنندگان و صادرکنندگان کالا متأسفانه هنوز اهمیت بازرسی و کنترل کیفیت و کمیت کالا را یک امر اجباری و گاهی کم‌اهمیت تلقی می‌کنند. از دیدگاه مدیران آگاه کشور، تعهد به فرهنگ بازرسی در جهت کنترل کمیت و کیفیت و مرغوبیت کالا با قیمت مناسب رقابتی، به علت رقابت شدید بین عرضه‌کنندگان کالا در جهان تجارت همواره جایگاه ویژه‌ای در تجارت سالم و ثابت جهانی دارد.

در این مورد مدیران صنایع و مؤسسات بازرسی ایران وظیفه دارند توجه خریداران را به اهمیت استفاده صحیح از بازرسی به منظور جلوگیری از ورود کالای نامرغوب و حفظ سرمایه خارج شده از کشور جلب کنند. بر طبق عرف و تعهد حرفه‌ای یک مؤسسه بازرسی معتبر که به عنوان چشم تیزبین بازاری واردکننده و بانک عمل می‌کند باید خدمات خود را همواره به طور بی‌طرفانه ارائه و نتیجه بازرسی را به صورت واقعی اعلام کند. هر چند که این نتیجه برای یکی از طرفین معامله ممکن است ناگوار باشد.

مهم‌تر اینکه شرکت بازرسی‌کننده و بازرسان منتخب او به منظور حفظ حیثیت و اعتبار حرفه‌ای خود نباید هیچ‌گونه وابستگی و منافع مالی و مشتری‌با افراد ذی‌نفع معامله نظیر فروشنده، سازنده، واسطه و یا شرکت حمل‌ونقل داشته باشد. به همین لحاظ اتخاذ تصمیم توسط خریدار در انتخاب یک شرکت بازرسی به عنوان امین، خود حائز اهمیت خاص می‌باشد.



اینکوترمز ۲۰۱۰ (INCOTERMS 2010) در آستانه انتشار

تبادل الکترونیکی اسناد



مرکز تحقیقات رده‌بندی آسیا
research@asiaclass.org

• ترخیص کالا در اصطلاح FAS به عهده فروشنده گذاشته شد که قبلاً به عهده خریدار بود.
• تعهد فروشنده برای بارگیری کالا به وسیله نقلیه تعیین شده از سوی خریدار در مبدأ حمل و تعهد خریدار برای دریافت کالا از وسیله نقلیه تخلیه شده در مقصد حمل توسط خریدار در اصطلاح FCA صراحت پیدا کرد.
• ترخیص کالا در اصطلاح DEQ در گمرک ورودی به عهده خریدار گذاشته شد که قبلاً برعهده فروشنده بود.

در تمامی این مقاطع، تلاش اصلی این بود که متن اینکوترمز روش متداول و جاری تجاری را شامل شده باشد.

اینکوترمز ۲۰۱۰

اصطلاح جدید DAP^۱ از تلفیق اصطلاحات کمتر متداول DDU, DEQ, DES, DAF درست شده است که با یکدیگر هم‌پوشانی زیادی داشتند. در اصطلاح DAP تحویل با در اختیار قراردادن کالا تحقق می‌یابد یعنی کالا در اختیار وسیله نقلیه‌ای که خریدار مشخص کرده قرار داده می‌شود و نه اینکه در محلی در مقصد حمل تخلیه شود.
فروشنده تمامی هزینه‌ها و ریسک را تا رساندن کالا به نقطه مشخص شده به عهده دارد.

این اصطلاح هم برای فروش داخلی و هم فروش بین‌المللی کاربرد دارد. ممکن است طرفین معامله از DEQ هم استفاده کنند ولی در صورتی که نقطه تحویل فرق کرده باشد.

گروه‌بندی

در اینکوترمز ۲۰۱۰ گروه‌بندی خاصی صورت گرفته به نحوی که اصطلاحات

اصطلاحات بازرگانی بین‌المللی یا International Commercial Terms که به صورت مخفف Incoterms نامیده می‌شود وظایف طرفین

قرارداد فروش را مشخص می‌کند.

مهم‌ترین وظایف آنها چهار مورد چگونگی تقسیم هزینه‌ها و ریسک‌ها بین خریدار و فروشنده، ترخیص کالا در گمرک ورودی و خروجی، چه کسی باید حمل را سازماندهی کند و مدارک تجاری که فروشنده باید برای دریافت وجه به بانک ارائه کند، می‌باشد.

اولین ویرایش اینکوترمز

اولین ویرایش توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی در سال ۱۹۳۶ منتشر شد، پس از آن در فاصله حدوداً هر ۱۰ سال یکبار اصلاحاتی به آن وارد شد. اینکوترمز ۲۰۱۰ آخرین ویرایش معتبر این متن می‌باشد.

دلیل اصلی اصلاحات متن اینکوترمز این بوده است که متن جاری آن با روش‌های تجاری هم‌زمان باشد.

در سال ۱۹۸۰ اصطلاح FCA مطرح شد زیرا نقطه دریافت کالا در حمل دریایی دیگر نرده کشتی (مطابق FOB) نبود، بلکه نقطه‌ای روی زمین قبل از بارگیری به کشتی بود، جایی که کالا در کانتینر نگهداری می‌شد تا بعداً بوسیله روش حمل دریایی یا سایر روش‌های دیگر و حمل‌ونقل ترکیبی منتقل شود.
در سال ۱۹۹۰ موادی که تعهد فروشنده برای ارائه سند دال بر تحویل کالا را از وضعیت کتبی (کاغذی) به پیام‌های الکترونیکی (EDI) تبدیل می‌کرد باعث شد طرفین در ویرایش جدید اینکوترمز روی تبادل الکترونیکی اسناد توافق کنند.

در سال ۲۰۰۰ اصلاحات مهمی در موارد زیر صورت گرفت:

مورد استفاده در حمل دریایی و غیردریایی از هم تفکیک شده‌اند.

اصطلاحاتی که در هر نوع از شیوه حمل کاربرد دارند عبارتند از: EXW, DDP, FCA, CPT, CIP, DAP.

اصطلاحاتی که فقط در حمل و نقل دریایی کاربرد دارند عبارتند از: FAS, DEQ و FOB, CFR, CIF.

• کارگروه ویژه تدوین متن نهایی اینکوترمز مسائل زیر را مد نظر دارد.
در اصطلاح FCA آیا باید فروشنده در وضعیت FCL مسئول چیدن کالا در داخل کانتینر باشد؟

• بند الف ۳ اصطلاح FCA آیا روش متداول بازرگانی فعلی توجیه می‌کند مورد اصلاح واقع شود؟

• قضیه ²THC اگر فروشنده پرداخت کرده باشد (طبق قرارداد حمل) نمی‌تواند پرداخت جبرانی به وسیله خریدار را بپذیرد.

• بند الف ۸ مورد نظر شبکه بانکی؛

• تغییری برای مدرک تحویل یا سند حمل مد نظر است.

• تحویل بسته‌های پستی.

اگر چه این روزها استفاده از آن زیاد شده است ولی به نظر می‌رسد در متن اینکوترمز جدید نباید برای این موضوع تغییراتی داده شود زیرا حمل پستی تابع روش ویژه خود و مقررات مصرف کننده می‌باشد.

سؤالاتی که مطرح می‌شود

سؤال: آیا می‌توان اصطلاح FOB را برای حمل کالا با کانتینر بکار برد؟

جواب: اصطلاح FOB برای زمانی که کالا در خارج از وضعیت نرده کشتی تحویل حمل کننده می‌شود، مانند حمل کانتینری، مناسب نیست. در این وضعیت معمولاً محموله در یک پایانه زمینی برای بارگیری به کشتی RO-RO تحویل حمل کننده می‌شود. در این وضعیت توصیه می‌شود از اصطلاح FCA استفاده شود.

با استفاده از FCA به جای FOB، تحویل کالا به قبل تر از نرده کشتی منتقل می‌شود، این محل یا پایانه حمل کننده و یا وسیله نقلیه‌ای است که حمل کننده برای بارگیری و دریافت کالا به محوطه فروشنده ارسال می‌کند. در این حالت کالا در داخل کانتینر به وسیله فروشنده چیده می‌شود.

سؤال: آیا فروشندگان مکلف هستند در هنگام استفاده از اصطلاحات EXW یا FOB بسته‌بندی ویژه‌ای را برای خریدار انجام دهند؟

جواب:

• خریدار باید مطمئن شود که فروشنده وظائف خود در رابطه با وضعیت محموله را به درستی انجام داده است.

• کالا باید به طور مناسبی بسته‌بندی شود. اگر چه ممکن است فروشنده از مقصود خریدار به طور کامل آگاه نباشد.

• بنابراین توصیه می‌شود خریدار به نحو مطلوبی فروشنده را آگاه کند یا در قرارداد فروش خواسته‌های خود را در رابطه با بسته‌بندی مشخص کند.

در ردیف الف-۹ اصطلاح EXW (با اشاره به محل مشخص) و اصطلاح FOB چنین آمده است:

• فروشنده باید هزینه‌های عملیات بازمینی (از جمله بازمینی کیفی، اندازه-گیری، توزین و شمارش) را که برای در اختیار خریدار گذاشتن کالا لازم است، بپردازد.

• فروشنده باید به هزینه خود بسته‌بندی لازم برای حمل کالا را تا حدی که شرایط مربوط به حمل (مثلاً نوع، مقصد) قبل از انعقاد قرارداد فروش به فروشنده اطلاع داده شده باشد، فراهم کند.

سؤال: آثار انحراف از متن اینکوترمز چه می‌تواند باشد؟

جواب:

• اینکوترمز فقط حاوی نکاتی است که به طور عمده در تجارت مورد استفاده قرار می‌گیرد. بنابراین ممکن است احتیاج باشد خریدار و فروشنده برای صراحت امر پیش‌بینی‌های خاص دیگری نیز به عمل آورند. باید آگاه باشیم

در این حالت اینکوترمز راهنمایی خاصی در مورد این پیش‌بینی‌های انحرافی نمی‌تواند انجام دهد.

• بنابراین اگر تجار نتوانند روی تفسیر و تعبیر یکسانی از این پیش‌بینی‌های انحرافی تکیه کنند با مشکل مواجه خواهند شد.

• ضمناً باید متوجه بود که:

- طرفین معامله‌ای که خارج از محدوده اینکوترمز با هم مرادده می‌کنند وارد ریسک‌های خاص خود می‌شوند.

- بنابراین باید بررسی قبلی کنند که آیا خروج از این محدوده تعریف شده مناسب و لازم است؟

- ایجاد یک وظیفه اضافی، توزیع ریسک بین طرفین را الزاماً تغییر نمی‌دهد.

پی‌نوشت:.....

1- Delivered At Place

2- Terminal Handling Charges

اولین ویرایش اینکوترمز توسط اتاق بازرگانی بین‌المللی در سال ۱۹۳۶ منتشر شد.

در اینکوترمز ۲۰۱۰ گروه‌بندی خاصی صورت گرفته به نحوی که اصطلاحات مورد استفاده در حمل دریایی و غیردریایی از هم تفکیک شده‌اند.

مقدمه‌ای بر پیش‌نیازهای "هاب" شدن یک بندر
با نگاهی موردی به بندر شهیدرجایی

چرخه زنجیره جهانی

مرکز تحقیقات رده‌بندی آسیا
research@asiaclass.org

مقدمه:

مدتی است که در محافل دریایی کشور از سوی متولیان امور دریایی، مباحثی پیرامون هاب شدن بندر شهیدرجایی مطرح و جلساتی نیز در همین راستا برگزار شده است. هاب شدن در اینجا به معنی تبدیل بندر مزبور به کانونی در منطقه جهت جذب حداکثری جریان مبادلات بین‌المللی کالا بوده و به مثابه چرخه‌ای است که در آن شرکت‌های بین‌المللی بتوانند محصولات خود را در زنجیره عرضه جهانی به بندر فوق فرستاده و از این بندر به بخش‌های دیگر جهان توزیع کنند. در این مقاله سعی شده، در جهت کمک به فضای به‌وجود آمده، نگاهی مقدماتی و موردی به این موضوع انداخته و جنبه‌های مهم آن بررسی شود.

پیش‌نیازهای هاب شدن یک بندر

در همین راستا چهار مورد ذیل به عنوان پیش‌نیازهای هاب شدن یک بندر قابل طرح و بحث است:

۱- ایجاد زیرساخت‌ها از نظر امکانات پهلوگیری، موج‌شکن، عمق ایمن تأسیسات بندری به طوری که به کمک آنها بندر بتواند پذیرای کشتی‌های نسل چهارم و پنجم کانتینری بوده و برنامه‌ریزی عملیاتی لازم در جهت ارائه بهترین خدمات به کشتی‌ها را داشته باشد. (جدول ۱)

نکته دیگر اینکه هم‌اکنون صحبت از چگونگی پذیرش کشتی‌های نسل ششم کانتینربر است که دارای طول حدود ۴۰۰ متر و عرض تقریبی ۶۹ متر بوده و ۱۵ هزار TEU کانتینر حمل می‌کنند. حال آنکه از نظر عملیاتی حتی تصور جراثقال دروازه‌ای لازم جهت پوشش عرض ۶۹ متر نیز جالب توجه است.

۲- موقعیت جغرافیایی از نظر منطقه‌ای و قراردادن در مسیر زنجیره لجستیک کالا؛

۳- تجهیزات و تسهیلات بندری: تخلیه و بارگیری، انبارداری، تحویل کانتینر

و سیستم انتقال کانتینرها به محوطه.

مجله Cargo System در جدول توزیع جرتقیل‌های STS در سال ۲۰۰۸، نشان می‌دهد آمریکا در صدر کشورهای دریافت‌کننده این تجهیزات و به روزآوری تکنولوژی آنها قرار داشته است. همچنین در حال حاضر در بندر جنوبی خلیج فارس تخلیه هم‌زمان Double 40 و در بندر چین تخلیه هم‌زمان Triple 40 اجرا می‌شود. در عربستان نیز سال‌هاست که بندر دمام یارد کانتینری را به صورت Manless انجام می‌دهد. با وجود این امر هنوز نتوانسته است ادعای هاب شدن کند. سؤال مهم اینجاست که بندر ایران با این نوآوری‌های جدید چه فاصله‌ای دارند؟

۴- نرم‌افزارها، تکنولوژی و به روزآوری آنها و مدیریت تأسیسات ثابت و متحرک در بندر هاب:

بحث امنیتی برای کنترل دسترسی‌ها، بحث ایمنی برای تردد نیروی کار و بحث سیستم اطلاعات مدیریت.

آمار و ارقام در یک‌سال گذشته در بندر ایران

- در مهرماه ۱۳۸۸ یکبارہ حجم عملیات بندری با ۱۲/۵ درصد معادل ۱/۵ میلیون تن کاهش مواجه شده و از ۵۱۲ میلیون تن به ۱۰/۹ میلیون تن می‌رسد.
- در بخش کالاهای غیرنفتی عملیات تخلیه و بارگیری با بیش از ۱۹ درصد، تخلیه کالا با بیش از ۲۱ درصد، بارگیری کالا با بیش از ۱۴ درصد، واردات کالا با حدود یک درصد و ترانشیپ کالا با بیش از ۸۵ درصد کاهش مواجه می‌شود.
- حجم واردات کالاهای نفتی با ۱۱ درصد و صادرات این گونه کالاها با ۲۵/۷ درصد کاهش مواجه می‌شود.
- بندر شهیدرجایی در مهرماه ۱۳۸۸ با کاهش حدود ۳۰ درصدی در تخلیه



- بارگیری کالاهای نفتی و غیرنفتی مواجه شده و دو میلیون تن از حجم عملیات خود را نسبت به مدت مشابه از دست می‌دهد.
 - متوسط تخلیه و بارگیری کالا در هر روز در بندر شهیدرجایی با حدود ۵۸ درصد کاهش از متوسط ۱۸۶ هزار تن در روز به ۱۰۸ هزار تن در روز می‌رسد.
 - با افزایش ۲۵ درصدی زمان انتظار برای خدمات‌دهی به کشتی‌ها میزان خدمات‌دهی کلاً ۳۲ درصد کاهش می‌یابد.
 - علی‌طاهری مدیرعامل سابق سازمان بنادر و دریانوردی اعلام می‌کند بحران اقتصادی در جهان بر روند خصوصی‌سازی بنادر تأثیر گذاشته و آن را کند کرده است.
 - عطاء.. صدر مدیرعامل جدید سازمان بنادر و دریانوردی اعلام می‌کند بعد از رکود مهرماه سال گذشته، فعالیت‌های بندری طی هفت ماه بعدی ۱۷ درصد رشد داشته است.
- منظور از هاب شدن بندر شهیدرجایی چیست؟**

اگر قرار باشد شرکت‌های بین‌المللی محصولات خود را در زنجیره عرضه جهانی به بندر شهیدرجایی بفرستند و از این بندر به بخش دیگر جهان توزیع کنند چه نیازهایی دارند که باید قبلاً برطرف شده باشد؟ و چه رقاباتی در منطقه وجود دارند که مانع می‌شوند بندر شهیدرجایی علی‌رغم تأمین نیاز بهره‌برداران باز نتواند جذب‌کننده مشتریان بین‌المللی باشد و سوالات دیگری از قبیل:

- آیا سیستم بانکی و بیمه‌ای و گمرکی در بندر شهیدرجایی مطابق دبی است؟

- آیا دادگاه‌های متخصص دریایی در بندر شهیدرجایی فعالیت دارند؟
- آیا رویکرد مدیران دولتی و خصوصی در بندر شهیدرجایی منطبق با هاب شدن است؟
- آیا خطوط ریلی متصل به بندر شهیدرجایی سهم لازم در توزیع کالا به داخل کشور را دارا هستند؟
- آیا اصولاً راه‌آهن مأموریتی در این راستا برای خود تعریف کرده است؟
- آیا بزرگراه‌های اصلی کشور به بندر شهیدرجایی وصل شده‌اند؟

ظرفیت کانتینر قابل حمل TEU	سال میلادی	کشتی‌های کانتینری
۸۰۰ تا ۵۰۰	۱۹۵۶-۱۹۷۰	نسل اول
۲۵۰۰ تا ۱۰۰۰	۱۹۷۰-۱۹۸۰	نسل دوم
۴۰۰۰ تا ۳۰۰۰	۱۹۸۰-۱۹۸۸	نسل سوم
۵۰۰۰ تا ۴۰۰۰	۱۹۸۸-۲۰۰۰	نسل چهارم
۹۰۰۰ تا ۶۰۰۰	۲۰۰۰-۲۰۰۵	نسل پنجم

جدول ۱- سیر پیشرفت نسل‌های مختلف کشتی‌های کانتینری در مقاطع مختلف

سوزن‌ماکس	پاناماگس	کشتی‌های کانتینری
۱۸۰۰ TEU	۱۲۰۰ TEU	ظرفیت
۴۴ متر	۳۹۴ متر	طول سراسری
۶۰ متر	۵۲/۱ متر	عرض
۱۸ متر	۱۵/۷ متر	آبخور
۲۰۷۰۰۰ تن	۱۴۰۷۰۰ تن	DWT

جدول ۲- نمونه‌ای از کشتی‌های کانتینربر

راهبرد دریایی؛ تعاریف و الزامات طراحی

نفوذ قدرت دریایی بر تاریخ



کوروش بابیندر

فارغ‌التحصیل دانشکده نیروی دریایی انگلستان

و دانشگاه دریایی گرینویچ انگلستان

دریاسالار آلفرد تیر ماهان ابداع‌کننده راهبرد دریایی در اوایل قرن بیستم می‌گوید: «قیانوس‌های کره زمین، حبابی پر آب هستند که سه چهارم جدار زمین را پوشانده‌اند. هر کشور و یا ائتلافی از کشورها که قدرت فرماندهی بر این دریاهای بزرگ را داشته باشد، می‌تواند ثروت دنیا را کنترل کند و از این طریق بر کره زمین مسلط شود. شرط اساسی و لازم برای این کار، وجود یک نیروی دریایی قدرتمند است که دارای پایگاه‌های عملیاتی در داخل کشور و ماوراء دریاها باشد و با انبوهی از کشتیرانی تجاری، تکمیل و پشتیبانی شود.»

برای بهره‌گیری از حداکثر کارایی، نظریه ماهان ضروریاتی را معین کرده که او آنها را در رساله‌اش به نام "نفوذ قدرت دریایی بر تاریخ" تشریح کرده است. او کشوری را که در یک نقطه راهبردی مهم واقع شده و در حالی که از مرزهای امن برخوردار است و به یک و یا تعداد بیشتری از آب‌های آزاد دسترسی دارد، در صدر فهرست قرار داده است. این ویژگی‌های اساسی جغرافیایی باید همراه با سواحل باشند که در آن بنادر ژرف و خطوط ساحلی قابل دفاع وجود دارند.

دیگر اینکه، فقط مللی می‌توانند راهبرد دریایی را در مقیاسی وسیع به

کار گیرند که مردم آن علاقمند به دریانوردی بوده و در عین حال از استعداد تجاری برخوردار باشند و سرانجام سیاست‌های دولت باید فعالانه از تمام محاسن محیطی فوق برای ارتقاء قدرت دریایی شناور و متحرک، بهره‌جویی کنند. به طوری که ملاحظه می‌شود تأسی به راهبرد دریایی در قرن بیستم توسط قدرت‌های بزرگ جهانی در جنگ جهانی اول و بعدها در جنگ جهانی دوم و سال‌های جنگ سرد دنبال شد و با پیشرفت پرشتاب فناوری ناشی از جنگ جهانی دوم، آمریکا و شوروی سابق از راهبرد دریایی برای دستیابی به منافع ملی و اهداف راهبردی خود نهایت بهره‌برداری را کردند. در این مقاله سعی شده با رویکردی آموزشی ابتدا تعاریفی کلی برای راهبرد ملی، راهبرد دریایی، راهبرد ملی دریایی و راهبرد بزرگ ارائه و سپس، فرایند طراحی راهبرد دریایی به صورت گام‌به‌گام، تبیین شود.

تعریف راهبرد به معنای اعم^۱

هنر و علم کاربرد هماهنگ ابزار موجود در تمام شرایط برای دستیابی به هدف یا اهداف.

تعریف راهبرد ملی^۲

هنر و علم به کاربرد هماهنگ عناصر قدرت ملی برای دستیابی به اهداف ملی در تمام شرایط و در زمان جنگ و صلح.

تعریف راهبرد دریایی^۳

تأسی یک کشور نیرومند دریایی به راهبرد دریایی، به جای تأسی به راهبرد قاره‌ای یا راهبرد هوایی/ فضایی با استفاده هماهنگ از عناصر قدرت ملی، برای دستیابی به اهداف ملی در تمام شرایط و در زمان جنگ و صلح. لازم به ذکر است که در حالت یک ابرقدرت، راهبردهای دریایی، قاره‌ای و هوایی/ فضایی، تماماً مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند و در جهان امروز تنها تأسی بر راهبرد دریایی کافی نخواهد بود.

تعریف راهبرد ملی دریایی^۴

هنر و علم بکار بردن هماهنگ عناصر قدرت دریایی کشور برای دستیابی به اهداف ملی بخش دریایی در تمام شرایط و در زمان جنگ و صلح.

تعریف راهبرد بزرگ^۵

هنر و علم به کاربرد قدرت ملی، در تمام شرایط، به منظور دستیابی به اهداف امنیت ملی، که با اعمال کنترل از نوع و درجه مطلوب بر دشمن با توسل به نیروی نظامی، تهدید به استفاده از نیروی نظامی، فشار غیرمستقیم، دیپلماسی، طفره و نیرنگ و سایر وسایل قابل تصویر انجام می‌گیرد. بنابراین ملاحظه می‌شود که بین راهبرد ملی، راهبرد دریایی، راهبرد ملی دریایی و راهبرد بزرگ ارتباط درونی و تنگاتنگی وجود دارد.

مضافاً برای کلمه راهبرد که برگردان لغت "استراتژی" در زبان فارسی است، تعاریف متعدد و اما نزدیک به هم وجود دارد و در چند دهه گذشته مشتقات آن یعنی "اهداف"، "سیاست‌ها" و "برنامه‌ها" توسط استادان مدیریت بازرگانی تعاریف و تفسیرهای متعددی داشته است.

تعاریف قدیمی‌تر که بیشتر ریشه نظامی و امنیت ملی دارند از نظراتان گذشت، اینک تعاریف جیمز برایان کوئین^۶ که از استادان بلامنازع مدیریت بازرگانی بین‌المللی است را مرور کنید:

راهبرد

راهبرد، طرح یا نقشه‌ای است که اهداف اصلی، سیاست‌ها و ترتیب توالی عملیات یک سازمان را به صورت تمامیتی منسجم با یکدیگر ترکیب می‌کند. راهبرد اگر به خوبی طراحی و تدوین شده باشد، به هدایت درست منابع سازمان و واگذاری صحیح این منابع کمک کرده و بر حسب شایستگی‌ها، توانایی‌ها، نواقص و کمبودهای نسبی درون سازمانی می‌تواند سازمان را به وضعیتی قابل دوام درآورده، آن را قادر سازد که تغییرات در محیط فعالیت و حرکات محتمل‌الوقوع رقبای هوشمند را پیش‌بینی کند.

اهداف^۷

اهداف به ما می‌گویند که به دنبال چه دستاوردهایی هستیم و چه موقع باید

مللی می‌توانند راهبرد دریایی را در مقیاسی وسیع به کار گیرند که مردم آن علاقمند به دریانوردی بوده و در عین حال از استعداد تجاری برخوردار باشند

برای کلمه راهبرد که برگردان لغت "استراتژی" در زبان فارسی است، تعاریف متعدد و اما نزدیک به هم وجود دارد.

انتظار ثمره و نتیجه را داشته باشیم. با این همه اهداف به ما نمی‌گویند که چگونه به چنین دستاوردهایی برسیم. تمام سازمان‌ها در درون سلسله مراتب پیچیده خود دارای اهداف چندگانه‌ای هستند که این اهداف، یا اهداف ارزشی هستند که بیانگر ارزش‌های اصلی سازمان است که در جهت نیل به آنها سازمان باید تلاش کند و یا اهداف سازمان‌های زیرمجموعه و تحت کنترل هستند که اهداف کم‌اهمیت‌تری را تشکیل می‌دهند. اهداف اصلی که بر مسیر اصلی سازمان و قابل دوام بودن آن اثرگذار هستند را اهداف راهبردی می‌نامند.

سیاست‌ها^۸

سیاست‌ها، قواعد و راهنمایی‌هایی هستند که محدوده‌ای که در درون آن محدوده عملیات سازمان باید به وقوع بپیوندد را بیان می‌کنند. این قواعد اغلب تصمیمات احتیاطی هستند که مغایرت‌های بین اهداف معینی را حل و فصل می‌کنند. به طور مثال:

«واردات کشتی با ظرفیت کمتر از ۲۵ هزار تن ظرفیت حمل، توسط کشتیرانی‌های کشور و اشخاص حقیقی بدون مجوز دولت ممنوع است.»
به سیاست‌هایی که بر مسیر کلی و اصلی سازمان، وضعیت موجود آن و بالاخره قابل دوام بودن آن اثرگذار هستند، سیاست‌های راهبردی گفته می‌شود.

برنامه‌ها^۹

برنامه‌ها ترتیب توالی اقداماتی که برای دستیابی به اهداف اصلی ضروری هستند را معین می‌کنند. برنامه‌ها به ما می‌گویند که چگونه در چارچوب و محدوده سیاست‌ها به اهداف دست‌یابیم. برنامه‌ها اطمینان حاصل می‌کنند که برای دستیابی به اهداف منابع کافی وجود دارد و آنها باید مسیر پویایی را ارائه دهند که میزان پیشرفت کار در روی این مسیر قابل اندازه‌گیری باشد.

برنامه‌های اصلی که مسیر کلی و اصلی و قابلیت دوام سازمان را تعیین کرده و بر آنها مؤثر هستند را برنامه‌های راهبردی می‌گویند.

تصمیمات راهبردی^{۱۰}

تصمیمات راهبردی به تصمیماتی گفته می‌شود که مسیر کلی و اصلی یک سازمان و قابل دوام بودن نهایی آن را با توجه به وقایع قابل پیش‌بینی، رویدادهای غیرقابل پیش‌بینی و تغییراتی که به طور غیرمترقبه ممکن است در مهم‌ترین محیط عملیات رخ دهد، تعیین می‌کنند. این تصمیمات در نهایت اهداف واقعی سازمان را شکل می‌دهند. آنها به ترسیم دقیق محدوده‌ای که سازمان باید در درون آن عمل و حرکت کند، عمل می‌کنند. تصمیمات راهبردی، منابعی که سازمان برای انجام وظایفش در اختیار خواهد داشت و اصولی که این منابع با توجه به آن در اختیار قرار خواهند گرفت را دیکته می‌کند.

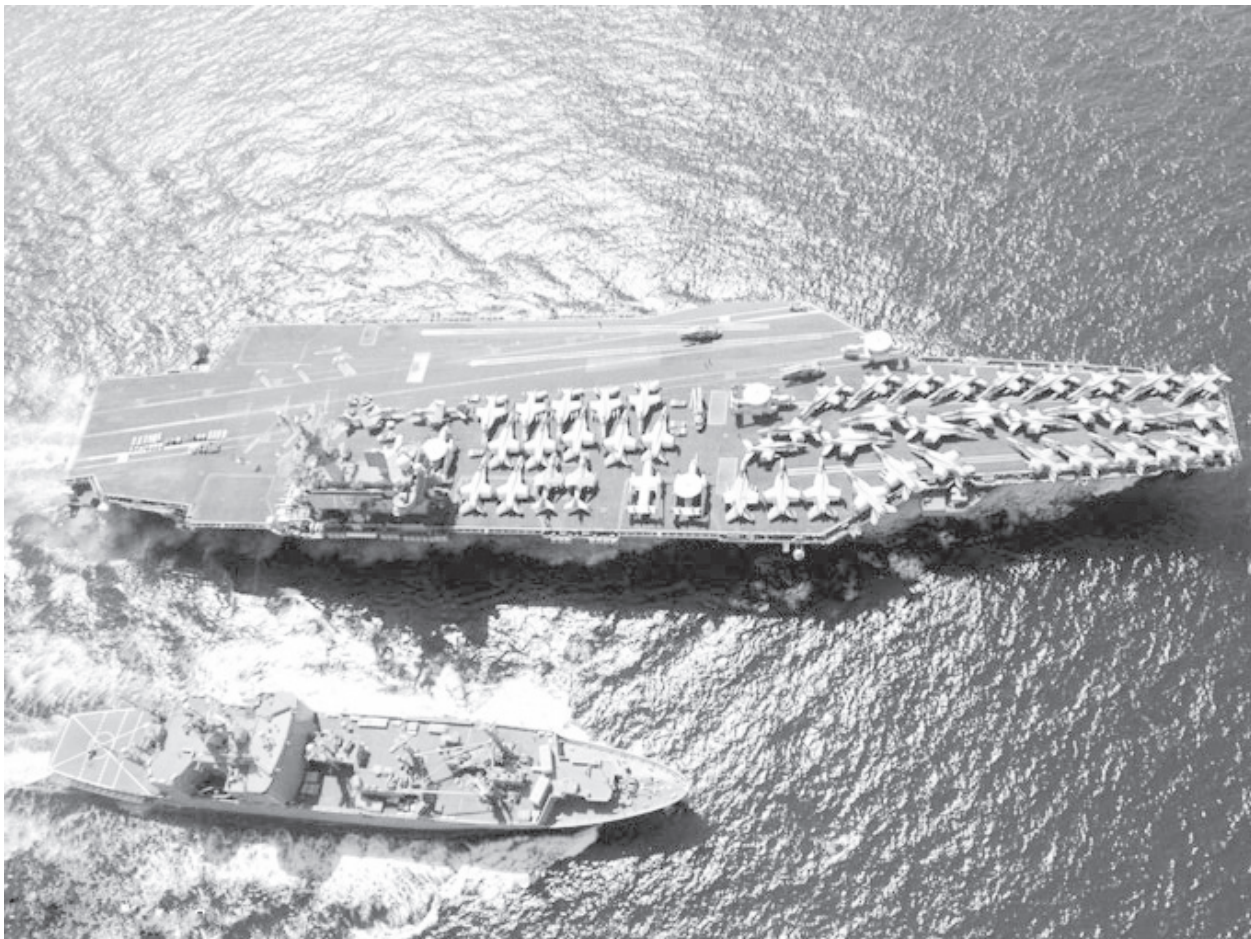
این تصمیمات میزان مؤثر بودن و کارایی سازمان را تعیین خواهد کرد و به جای اینکه در مورد کارا بودن هر یک از وظائف به طور جداگانه نظر دهد به درست بودن مسیر اصلی سازمان با توجه به منابع بالقوه موجود، خواهد پرداخت.

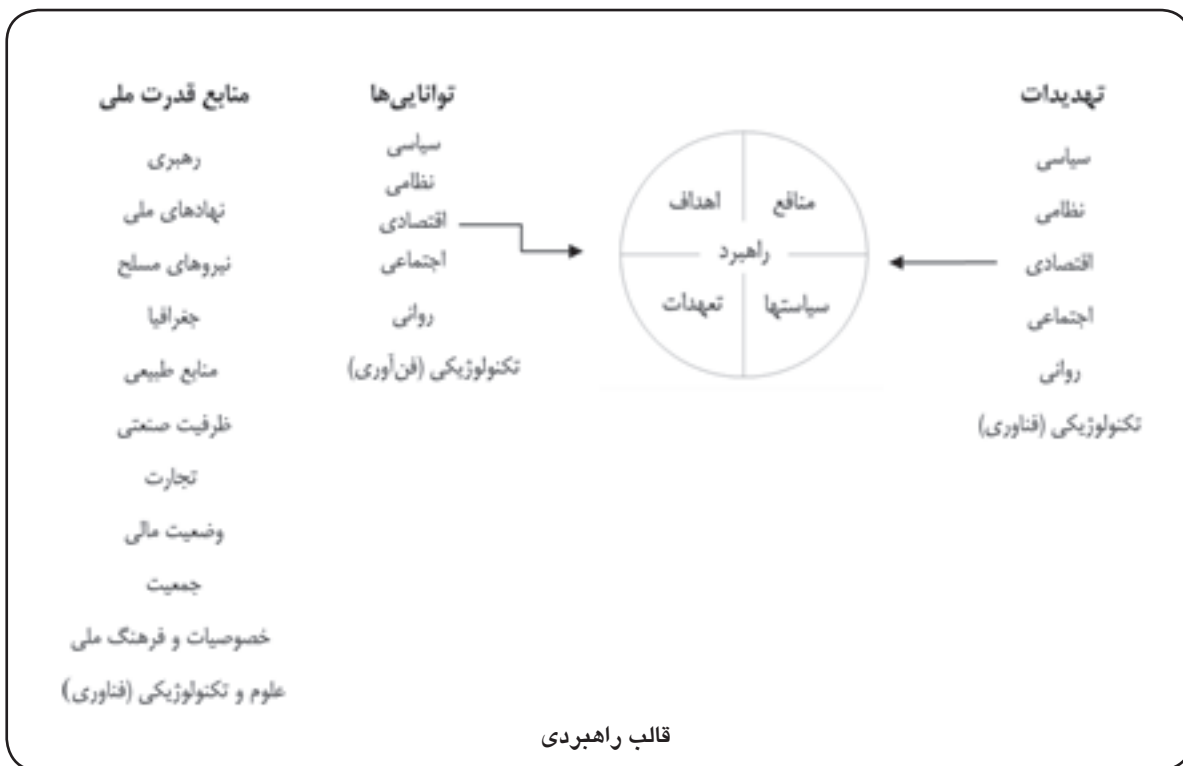
اعمال مدیریت به منظور افزایش کارایی، همراه با تصمیم‌گیری‌های متعدد و بی‌انتها به منظور انجام کار و خدمات روزمره سازمان از وظائف عملیات است و به راهبرد و تصمیمات راهبردی مربوط نمی‌شود.

طراحی راهبرد دریایی

اصولاً در طراحی راهبرد در سطح کلان، طراحان ابتدا باید اساس و پایه‌های محکم برای طراحی خود بوجود آورند، به این معنی که طراحی به ترتیب زیر با توجه به عناصر اصلی طراحی راهبردی صورت گیرد:

• منافع ملی کشور یک‌به‌یک مشخص شده و فهرست شوند و پس از تحلیل





قالب راهبردی

پی‌نوشت:.....

1- Strategy

2- National Strategy

3- Maritime Strategy

4- National Maritime Strategy

5- Grand Strategy

کتاب راهبرد بزرگ، نوشته جان-ام کالینز، ترجمه: کورش باینسدر، چاپ پنجم، ۱۳۷۳ ناشر دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه.

6- The Strategy Process, Henry Mintzberg, James Brian

Quinn, Prentice-Hall International Edition 1991.

7- Goals or Objectives

8- Policies

9- Programmes

10- Strategic Decisions

هر یک از آنها منافع حیاتی نیز معین گردند. منافع ملی چه عادی و چه حیاتی در مورد دریا، دریانوردی، حمل‌ونقل دریایی و... نیز مشخص و تحلیل شوند. اهداف ملی از تجزیه و تحلیل منافع ملی استنتاج می‌شوند و بدیهی است اهداف ملی مرتبط با منافع ملی مربوط به دریا، دریانوردی، حمل‌ونقل دریایی نیز خود از منافع ملی مرتبط با دریا استنتاج می‌شوند و یا اهداف مکمل اهداف ملی را بوجود می‌آورند و یا خود اصولاً یک هدف ملی مرتبط با دریا خواهند بود.

• قدم بعدی در ترتیب توالی طراحی راهبردی تجزیه و تحلیل تهدیدات علیه منافع ملی است. این تهدیدات ممکن است نظامی باشند که جنبه امنیت ملی خواهند داشت و یا تهدیدات اقتصادی که در همین راستا رقابتی بازرگانی در منطقه و سطح جهانی مورد توجه قرار می‌گیرند و توانایی‌های رقابتی آنها مثلاً در بخش حمل‌ونقل دریایی تجزیه و تحلیل می‌شوند.

• قدم بعدی در این ترتیب توالی تعهدات ملی است که از جمله تعهدات نظامی، سیاسی و اقتصادی را مورد توجه قرار می‌دهد.

• در قدم بعدی از ترکیب ستانده‌ها از منافع ملی، اهداف ملی، تهدیدات علیه منافع ملی و تعهدات ملی و با توجه عمیق و دقیق به توانایی‌های ملی، سیاست‌های ملی استنتاج می‌شوند که مسلماً بخشی عمده از آن به دریا، دریانوردی، حمل‌ونقل دریایی، منابع درونی و زیر سطح دریاها مرتبط می‌شود و پایه و اساس راهبرد دریایی را با مشخص شدن اهداف نزدیک‌برد، میان‌برد و دوربرد بنا می‌سازد.

نمودار بالا که آن را "قالب راهبردی" نام نهاده‌اند، ترتیب توالی فوق را برای دستیابی به یک راهبرد منطقی و متعادل دریایی در بر گرفته است:

اگر ترتیب توالی طراحی راهبردی فوق به صورتی واقع بینانه مورد تحلیل قرار گیرد و از هر یک از سطوح آن استنتاج منطقی و واقع بینانه صورت گیرد، آنگاه باید بتوان راهبرد دریایی یک کشور را تدوین کرد.

اهداف به ما می‌گویند که به دنبال چه دستاوردهایی هستیم و چه موقع باید انتظار ثمره و نتیجه را داشته باشیم.



برنامه ۶ ساله راهبردی
مؤسسه رده‌بندی آسیا (۱۳۸۸ تا ۱۳۹۳)

روند جهانی شدن

• راهبرد سیزدهم: افزایش اهمیت و آگاهی‌های زیست‌محیطی در جامعه.

۴- شاخص‌های عملکردی
شرح ۲۰ شاخص عملکرد بر مبنای هشت هدف مشخص برنامه راهبردی رده‌بندی آسیا برای سال‌های ۱۳۸۸ لغایت ۱۳۹۳ در اجلاس شماره ۹۰ هیئت مدیره مؤسسه به تصویب رسیده است و شامل چهار بخش زیر می‌باشد:

۱- بیانیه مأموریت رده‌بندی آسیا؛
۲- روند بین‌المللی و ملی و طرح‌های توسعه در بخش‌های صنعت، کشتیرانی و امور دریایی و چالش‌های پیش‌روی رده‌بندی آسیا؛
۳- جهت‌های راهبردی رده‌بندی آسیا در طول برنامه؛
۴- شاخص‌های عملکردی.

۱- بیانیه مأموریت رده‌بندی آسیا
مأموریت رده‌بندی آسیا به عنوان یک سازمان به رسمیت شناخته شده (RO)، یک مؤسسه رده‌بندی کننده و یک مؤسسه بازرسی کننده و صدور گواهی‌نامه عبارتند از ایجاد حاشیه ایمنی برای حفظ جان اشخاص در دریا، حفظ اموال، حفظ محیط زیست و توسعه فرصت‌های تجاری از طریق همکاری با مخاطبان و ذی‌نفعان. این امر قابل تحقق نخواهد بود مگر با بهره‌گیری از بالاترین روش‌های مدیریت منابع انسانی (HR)، به کارگیری یک سیستم مدیریت کیفیت اثربخش و پایدار، کمک در به اجرا درآمدن بالاترین استانداردهای ایمنی و امنیتی دریایی، جلوگیری و کنترل مؤثر آلودگی آب دریا توسط کشتی‌ها و ارزیابی انطباق از طریق اعمال استانداردها، مقررات، الزامات قانونی و اجرای مؤثر ابزارهای تبیین شده توسط IFIA/WTO/ILAC/IAF/ITU/ISO/IMO با در نظر گرفتن یکسانی و یکنواختی اجرای آنها در سطح ملی و بین‌المللی.

۲- روند بین‌المللی و ملی، طرح‌های توسعه و چالش‌های پیش‌رو
رده‌بندی آسیا در راستای تحقق بیانیه مأموریت فوق در جامعه‌ای که همه اجزای آن دائم دستخوش تغییرات است با چالش‌های متعددی روبروست؛ از جمله:

۱-۲ حقیقت جهانی شدن
پدیده جهانی شدن یعنی جابجایی آسان‌تر مردم، کالاها، خدمات و اطلاعات بدون توجه به مرزهای جغرافیایی.
کشورهای دنیا از اعمال یکدیگر تاثیرپذیراند. اقدامی که در یک نقطه از جهان صورت می‌گیرد، آثارش در نقاط دیگر نیز مشهود است؛ با توسعه

۱- بیانیه مأموریت رده‌بندی آسیا
۲- روند بین‌المللی و ملی، طرح‌های توسعه و چالش‌های پیش‌رو

- حقیقت جهانی شدن؛
- اهمیت موارد مرتبط با ایمنی و امنیت دریانوردی؛
- آگاهی‌های زیست‌محیطی؛
- عملیات گشت و نجات دریایی و خدمات اضطراری؛
- اهمیت ظرفیت‌سازی؛
- تأکید بر نقش منابع انسانی؛
- تکنولوژی نیروی محرکه اصلی تغییرات در حمل‌ونقل دریایی.

۳- جهت‌های راهبردی در رده‌بندی آسیا

- راهبرد اول: رویکردی جامع و مانع در سرتاسر رده‌بندی آسیا بر مبنای ابزارهای تعریف شده؛
- راهبرد دوم: انطباق روش‌های بازرسی و چک لیست‌ها با ابزارهای بین‌المللی؛
- راهبرد سوم: پیروی از برنامه طولی‌مدت افزایش ظرفیت‌سازی با تمرکز بر پنج اصل معین؛
- راهبرد چهارم: پاسخگویی مؤثر و مفید ساختاری با توجه به روند ملی و بین‌المللی؛
- راهبرد پنجم: ایمنی جان اشخاص در دریا به عنوان مهم‌ترین اولویت؛
- راهبرد ششم: حمایت از برقراری شبکه حمل‌ونقل امن ملی و بین‌المللی؛
- راهبرد هفتم: تمرکز فعالیت‌ها بر ریشه‌کن کردن عوامل نامطلوب بر محیط‌زیست؛
- راهبرد هشتم: ممانعت از تأثیر منفی اعمال معیارهای ایمنی، امنیتی و حفظ محیط‌زیست دریایی بر کارایی حمل‌ونقل دریایی؛
- راهبرد نهم: توجه ویژه به شناورهایی که به طور منطقه‌ای تردد می‌کنند و یا در نقاط محروم فعالیت دارند؛
- راهبرد دهم: تدوین قواعد ساخت و رده‌بندی کشتی و تهیه روش‌های اجرایی و چک‌لیست انواع بازرسی‌ها بر مبنای استانداردهای هدفمند؛
- راهبرد یازدهم: بالا بردن ضریب ایمنی، امنیت و حفظ محیط‌زیست دریایی در جامعه؛
- راهبرد دوازدهم: ایفای نقش رهبریت فرهنگ کیفیت در بخش صنعت و کشتیرانی؛

تجارت، اهمیت کشتیرانی بیشتر می‌شود زیرا حمل و نقل بین‌المللی مهم‌ترین تسهیل‌کننده تجارت جهانی محسوب می‌شود. پدیده جهانی شدن و اخیراً رکود اقتصادی، بازیگران جدیدی را وارد صحنه کرده است. تشکیل اتحادیه‌های جدید خطوط کشتیرانی یا مجمع بین‌المللی کارگزاران بندری از این جمله‌اند.

این بازیگران جدید تأثیرات به‌سزایی بر تجارت و حمل و نقل جهانی و موضوعات مربوط به کشتیرانی گذاشته‌اند. استانداردهای کشتیرانی، تحت فشار آزادسازی و رقابت قرار گرفته و در عین حال تعامل سازمان‌هایی نظیر IMO/ISO/ITU/IAF/ILAC/WTO با سازمان‌های مردم‌نهاد (NGO) بیشتر شده است تا از این طریق رویکرد یکسانی بر تجارت، امور دریایی و کشتیرانی جهان حاکم شود.

چالش‌های رده‌بندی آسیا

۱- پاینده صورت فعال (Pro-Active) روند بین‌المللی و ملی و برنامه‌های توسعه بخش تجاری، دریایی و کشتیرانی را تحلیل کرده و با آن تعامل مناسب ایجاد کند.

۲- در رابطه با ایمنی و امنیت دریانوردی و خروج از بحران اقتصادی رویکردی جامع و مانع اتخاذ کند.

۳- پاسخی جامع و مانع در مقابل تأثیر این روندها و توسعه‌ها و حوادث اقتصادی بر مؤسسه تهیه کرده و روش یکنواختی را در سراسر رده‌بندی آسیا برای خروج از تضاد منافع به کار گیرد.

۴- تمامی نیروهای ستادی و صافی خود را در برنامه‌ریزی و اجرای این برنامه راهبردی به کار گیرد.

۲-۲ اهمیت موارد مرتبط با ایمنی دریانوردی

رده‌بندی آسیا نمی‌تواند به وظایف و اولویت‌های خود در امر ایمنی که فصل مشترک مسئولیت‌های واگذار شده از سوی سازمان بنادر و دریانوردی و سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران است، بی‌توجه باشد.

کنترل کشورهای صاحب پرچم و کشورهای صاحب بندر، منافع مالکان کشتی‌ها، ابزارهای ISO/IMO و سایر ذی‌نفعان هر کدام در اینجا ایفای نقش می‌کنند.

رده‌بندی آسیا باید دسترسی به اطلاعات، شفاف‌سازی اطلاعات و ایجاد یک روش جامع برای اجرای یکنواخت و مؤثر مقررات و دستورالعمل‌های ملی و بین‌المللی را به عنوان عوامل مهم مؤثر بر ایمنی در اولویت اول خود قرار دهد.

چالش‌های رده‌بندی آسیا

گسترش استانداردهای فنی، عملیاتی و مدیریتی ایمنی و حذف اشخاصی که در تحقق و نگهداری این استانداردها به طور تمام وقت (مستمر) اقدام نکرده باشند. چالش بعدی رده‌بندی آسیا این است که عوامل مؤثر در فرهنگ ایمنی را شناسایی و ارزیابی کرده و آنها را به رعایت ساز و کارهای عملی و مؤثر برای توسعه فرهنگ کیفیت و ایمنی در کل جامعه دریایی و صنعتی کشور ترغیب کند.

۲-۳ اهمیت موارد مرتبط با امنیت دریانوردی

حادثه ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ باعث شد از طریق اعضای IMO معیار جدیدی وارد بخش دریانوردی و امور دریایی و بندری جهان شود تا از تجارت جهانی محافظت شده و موانع سر راه را تحت عنوان "امنیت دریانوردی" کنترل کنند. حرکات تروریستی بعدی این عزم اعضای IMO را جدی‌تر کرد و لذا اجرای معیارهای مشخصی را اجباری کرد.

به کنوانسیون سولاس ضمیمه‌ای اضافه شد و آیین‌نامه بین‌المللی امنیت تسهيلات بندری و کشتی‌ها مورد تصویب قرار گرفت. مع‌الوصف قرار نیست ایجاد این حاشیه‌های مهم امنیتی، اثربخشی فعالیت‌های کشتیرانی و عملیات بندری را تضعیف کند؛ بلکه بالعکس همکاری‌های متقابل بین‌المللی را در این زمینه طلب می‌کند.

چالش‌های رده‌بندی آسیا

تقویت اعمال مؤثر معیارهای امنیتی مربوط به کشتی، بندر و آگاهی‌های مورد نیاز، در عین آنکه نباید تعادل اجرای این گونه مقررات، جریان آرام و مؤثر جا



به جایی کالا و کشتی را مختل کند.

۲-۴ آگاهی‌های زیست‌محیطی

جامعه در رابطه با حفظ محیط زیست و حوادث تهدیدکننده کاملاً آگاهی داشته و خواسته‌هایی دارد. توجهات خاصی نیز به آلودگی آب دریا از هر حیث و از جمله آلودگی ناشی از کشتیرانی می‌شود. تأثیر بین‌المللی این امور بر یکدیگر باعث شده است تلاش‌هایی در مورد کاهش آلودگی هوا ناشی از کشتیرانی و قضیه گرم شدن کره زمین نیز به عمل آید. هم‌اکنون الزاماتی برای جلوگیری از تصاعد گازهای آلوده‌کننده هوا توسط کشتی‌ها به عمل آمده است.

تلاش‌های مضاعفی هم به منظور احصاء معیارهایی برای ایمن‌ترین و سریع‌ترین روش بازیافت کشتی‌ها (Recycling) به عمل آمده است.

چالش‌های رده‌بندی آسیا

۱- در راستای همگامی با سازمان‌های بین‌المللی در توسعه پایدار، رده‌بندی آسیا باید بتواند عملیات و حوادثی که تأثیر نامطلوب بر محیط زیست دریایی دارند را شناسایی و مشخص کرده و به آنها بپردازد.

۲- در تلاش‌های ملی و بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی هوا ناشی از سوخت کشتی‌ها مشارکت مؤثر و پایدار بنماید.

۳- مشارکت فعالی با سازمان بنادر و دریانوردی در تدوین روش‌های مقابله با آلودگی آب ناشی از حوادث دریایی به عمل آورد.

۴- در یافتن راه‌حل‌های ایمنی و منطبق با معیارهای زیست محیطی برای بازیافت کشتی‌ها مشارکت فعال کرده و با صنایع کشتی‌سازی در ساخت کشتی‌های "دوست محیط زیست" همکاری نزدیک به عمل آورد.

۲-۵ عملیات گشت و نجات در دریا و خدمات اضطراری

با توجه به مسافرت‌های مکرر دریایی با ظرفیت‌های چند صد نفری، خدمات سریع شناورهای تندرو در مسیرهای داخلی و خارجی و حرکات دزدی دریایی مسلحانه که همگی حاکی از ایجاد خطر برای خدمه، ماهیگیران و مسافران می‌باشد، اهمیت فعالیت‌های گشت و نجات دریایی و اطمینان از کفایت این گونه خدمات در وضعیت اضطراری بیشتر شده است.

چالش‌های رده‌بندی آسیا

رده‌بندی آسیا باید به سازمان بنادر و دریانوردی کمک کند تا از وجود چنین خدماتی، کفایت این خدمات در مواقع اضطراری و هنگامی که جمعی از مسافران و مسافرت‌های دریایی مطرح‌اند، اطمینان حاصل کند.

۲-۶ اهمیت ظرفیت‌سازی برای اطمینان از اجرای یکسان و یکنواخت روش‌ها و چک‌لیست‌های بازرسی

برای اطمینان از وجود دریاوردی ایمن، امن و رعایت موارد زیست محیطی، رده‌بندی آسیا باید تلاش کند سیستم یکسان و یکنواخت بازرسی در سراسر مؤسسه جاری باشد و متعاقب تصویب قطعنامه‌ها یا ضمایم جدید مرتبط آثار به روز آن را در چک‌لیست‌ها و روش‌های بازرسی اعمال کند. به این منظور باید رده‌بندی آسیا نسبت به ایجاد ظرفیت برای اطمینان از اجرای این سیستم به نحو مطلوب اقدام کرده باشد.

چالش‌های رده‌بندی آسیا

اختصاص منابع لازم برای ایجاد ظرفیت و کسب اطمینان از وجود ابزاری عملیاتی و پایدار برای اجرای یکسان و یکنواخت روش‌ها و چک‌لیست‌های بازرسی در سرتاسر مؤسسه.

۲-۷ تأکید بر نقش منابع انسانی

کوتاهی و غفلت در هر یک از سطوح مسئولیت سازمانی رده‌بندی آسیا می‌تواند عامل یک حادثه بزرگ تلقی شود. تمامی بازرسان و مدیران در رده‌بندی آسیا باید تلاش کنند تا هیچ‌گونه کوتاهی و غفلت را شاهد نباشیم. با وجود این، ریشه‌یابی حوادث مؤید این واقعیت است که غفلت مهم‌ترین عامل ایجاد آن بوده است. البته باید تلاش کرد از تکنولوژی (اعم از عملیاتی یا اطلاع‌رسانی) به نحو مطلوب برای حمایت از نقش منابع انسانی بهره گرفته شود.

۲-۸ تکنولوژی، نیروی محرکه اصلی تغییرات در حمل‌ونقل دریایی

توسعه تکنولوژی ممکن است فرصت‌های جدیدی را فراهم کند ولی در عین حال آثار منفی هم دارد. بنابراین بازرسان و مدیران رده‌بندی آسیا باید با نوآوری قادر باشند آثار منفی آن را هر چه بیشتر خنثی کنند.

توسعه در تکنولوژی ارتباطات و اطلاع‌رسانی، مدیریت دانایی‌محور به ارمان می‌آورد و این قضیه شفافیت هرچه بیشتر و دسترسی به اطلاعات را بالا می‌برد.

چالش‌های رده‌بندی آسیا

۱- اطمینان از اینکه توسعه‌های تکنولوژیک مورد استفاده، سه هدف اصلی ایمنی، امنیت و محیط زیست را در برداشته و بهره‌برداری یکسان بین‌المللی را همراه داشته باشد.

۲- از تکنولوژی اطلاعات به نحو مطلوب در سراسر آسیا بهره گرفته شود و تمامی بازرسان و شعبات بر حسب توان تحصیل شده به طور یکسان از آن بهره بگیرند.

۳- اگر قرار باشد نرم‌افزار یا سخت‌افزار جدیدی به کار گرفته شود قبلاً از مهارت، نیازسنجی و توان تمامی کاربران اطمینان حاصل شده باشد.

۳- جهت‌های راهبردی

۳-۱ مقدمه

جهت‌های راهبردی رده‌بندی آسیا برای رسیدن به اهداف مندرج در بیانیه مأموریت در قالب سه سرفصل تقسیم‌بندی می‌شود:

(الف) کارکنان رده‌بندی آسیا هویت سازمانی (نه شخصی) پیدا کنند.

(ب) ساختار سازمانی مناسب و اثربخشی در داخل رده‌بندی آسیا برای سه هدف ایمنی دریاوردی، امنیت امور دریایی و حفظ محیط زیست شکل گرفته باشد.

(ج) در کارگروه‌ها و کمیته‌های مربوط به ایمنی، امنیت و محیط زیست در سازمان‌های مسئول داخل و خارج از کشور حضور فعال داشته و فرهنگ کیفیت در بازرسان، کارشناسان و مدیران رده‌بندی آسیا نهادینه شده باشد.

به منظور پوشش عملکرد رده‌بندی آسیا در سه زمینه فوق، ۲۰ شاخص عملکرد تعریف شده است و به این ترتیب بازرسان و مدیریت‌ها قادر خواهند بود در هر لحظه با خودارزیابی فاصله خود را در جهت‌های راهبردی تشریح شده اندازه بگیرند.

(الف) هویت سازمانی کارکنان رده‌بندی آسیا

جهت راهبردی اول

رده‌بندی آسیا باید بتواند بر مبنای ابزارهایی که در اختیار دارد (منبعث از آئین‌نامه‌ها، قطعنامه‌ها، مقررات، قوانین، استانداردها و...) رویکردی جامع و مانع در سرتاسر مؤسسه ایجاد کرده و شاهد نتایج زیر باشد:

اول: گسترش بیش از پیش نقش رده‌بندی آسیا در امور دریایی و بخش صنعت

به نحوی که بتوان به طور جامع و مؤثری در ارتباط با موضوعات پیچیده دریایی و بین‌المللی اظهارنظر کارشناسی کرد.

دوم: به کارگیری فعال ذی‌نفعان فعلی و آتی مختلف و مرتبط به امور دریایی، کشتیرانی و صنعتی از جمله مراکز NGO به نحوی که از وجود رویکردی جامع در تصمیم‌گیران این بخش‌ها اطمینان حاصل کرد.

سوم: پیگیری مؤثر در جهت هم‌افزایی و دوری از دوباره‌کاری‌ها و عدم استفاده بهینه از منابع ارگان‌های دریایی و صنعتی.

شاخص‌های اجرایی مرتبط عبارتند از: ۱ و ۲ و ۳ و ۱۶ و ۱۷ و ۱۹

جهت راهبردی دوم

رده‌بندی آسیا باید انطباق روش‌های بازرسی و چک‌لیست‌های مؤسسه با ابزارهای بین‌المللی را تقویت کرده و اجرای یکنواخت آنها را در سطح جهانی، ملی و داخل مؤسسه توسعه دهد.

شاخص‌های اجرایی مرتبط عبارتند از: ۱ و ۲ و ۳ و ۱۴

جهت راهبردی سوم

رده‌بندی آسیا باید از برنامه افزایش ظرفیت‌سازی با تمرکز بر موارد زیر حمایت کامل به عمل آورد:

اول: بسط مشارکت‌های کارشناسی در کارگروه‌های PMO، ISO، و صنایع؛
دوم: پایداری برنامه‌های طولانی‌مدت توسعه منابع انسانی و آموزش؛

سوم: مشارکت فعال در تحقق اهداف مرتبط ارگان‌های دریایی و NGO؛
چهارم: اقدام جدی در تأمین نیازهای کارکنان آسیا (سلامت کار، معیشت و حفظ شخصیت و هویت)؛

پنجم: بهبود زمان تحویل خدمات (انجام بازرسی و صدور گواهی‌نامه) و کمک مؤثر در اثربخشی سایر واحدهای رده‌بندی آسیا.

شاخص‌های اجرایی مرتبط عبارتند از: ۱ و ۱۴ و ۱۵

جهت راهبردی چهارم

رده‌بندی آسیا باید از نظر ساختاری بتواند به طور کاملاً مؤثر و مفید پاسخگوئی روند ملی و بین‌المللی توسعه بخش دریایی و صنعتی بوده و پاسخگوئی چالش‌های بیرونی باشد.

باید از نظر مدیریتی روش تعالی سازمانی را مدنظر داشته باشد و بتواند علاوه بر برنامه راهبردی، از سیستم مدیریت ریسک مناسبی برخوردار بوده و آن را نگهداری و کنترل کند.

هیئت مدیره آسیا آینده‌آرمانی مؤسسه را مشخص می‌کند؛ ولی در بخش ستادی باید امکانات اجرا و پیگیری مؤثر و کارآمد برای رسیدن به آینده آرمانی فراهم باشد. مدیرعامل باید منابع لازم و مؤثری را در اختیار بخش ستادی آسیا قرار دهد تا بر مبنای تجارب گذشته امکان اعمال مدیریت متناسب در بخش اطلاعات، ارتباطات و تکنولوژی فراهم شود.

شاخص اجرایی مرتبط عبارتست از: ۱۶

ب) ساختار سازمانی مناسب و اثربخش

جهت راهبردی پنجم

ایمنی جان اشخاص در دریا مهم‌ترین اولویت رده‌بندی آسیاست و به موارد زیر اهمیت ویژه‌ای داده خواهد شد:

اول: اطمینان از اینکه تمامی سیستم‌های در بر گیرنده حفظ جان اشخاص در دریا در حد کفایت وجود دارد از جمله مواقعی که انبوهی از افراد مطرح باشند.

دوم: استانداردهای ایمنی، فنی و عملیاتی مورد بهره‌برداری قرار دارند.

سوم: استمرار نظامی که اشخاصی که این استانداردها را مورد توجه قرار نمی‌دهند را حذف کند.

چهارم: نقش افرادی که به حفظ جان اشخاص در دریا اهمیت می‌دهند، به طور فزاینده اهمیت یابد.

شاخص‌های اجرایی مرتبط عبارتند از: ۳ و ۴ و ۵ و ۱۱ و ۱۲ و ۱۳

جهت راهبردی ششم

رده‌بندی آسیا باید حامی برقراری شبکه حمل‌ونقل دریایی امنی بوده باشد و موضوع امنیت را در مورد خطوط کشتیرانی، کاهش ریسک دزدی دریایی

مسلحانه و فرار غیرمجاز افراد از طریق دریا به طرق زیر به کار بندد:
اول: ترویج و تشویق چنین رویکردی بین کلیه دست‌اندرکاران به طور جامع؛
دوم: افزایش آگاهی امنیتی و معیارهای مربوطه و ترویج مؤثر آنها بین دست‌اندرکاران امر؛

سوم: اهمیت به نقش افراد و اقدامات امنیتی در حفظ حقوق دریانوردان و کشتیرانی امن.

شاخص‌های اجرایی مرتبط عبارتند از: ۱۵ و ۱۶ و ۱۷ و ۱۸ و ۱۹ و ۲۰ **جهت راهبردی هفتم**

رده‌بندی آسیا فعالیت‌های خود را برای کاهش یا ریشه کن کردن عوامل نامطلوب بر محیط‌زیست متمرکز می‌کند؛ از جمله:

اول: آثار سوء بر محیط زیست را شناسایی کرده و به آن توجه دهد؛

دوم: معیارهای مؤثری را برای مبارزه و مقابله با تاثیرات سوء حوادث کشتیرانی بر محیط زیست ترویج دهد؛

سوم: در تلاش‌های ملی و بین‌المللی کاهش آلودگی هوا ناشی از کشتیرانی به سهم خود مشارکت نماید؛

چهارم: بر اهمیت نقش انسان بر حفظ محیط زیست دریایی افزوده و آن را گسترش دهد.

شاخص‌های اجرایی مرتبط عبارتند از: ۸ و ۹ و ۱۰ و ۱۱ و ۱۲ **جهت راهبردی هشتم**

رده‌بندی آسیا باید تلاش کند تا اجرای معیارهای ایمنی، امنیتی و حفظ محیط‌زیست دریایی بر کارایی حمل‌ونقل دریایی و کشتیرانی تأثیر منفی نگذارد. رده‌بندی آسیا باید به طور مستمر این معیارها را مورد پایش قرار دهد تا کافی و مؤثر بوده و با وضعیت کشتیرانی مدنظر متناسب باشد؛ همچنین از بهترین ابزارها استفاده شده باشد.

شاخص‌های اجرایی مرتبط عبارتند از: ۲۰ و ۲۱ و ۲۲ و ۲۳

جهت راهبردی نهم

رده‌بندی آسیا باید به تأمین نیازهای شناورهایی که در منطقه محدود تردد می‌کنند و به مالکان کشتی‌ها در مناطق محروم توجه ویژه‌ای داشته باشد.

شاخص اجرایی مرتبط عبارتست از: ۱۴

جهت راهبردی دهم

رده‌بندی آسیا باید در تدوین قواعد ساخت و رده‌بندی کشتی و تهیه روش‌های اجرایی و چک‌لیست انواع بازرسی‌ها به استانداردهای هدفمند طراحی و ساخت کشتی IMO و استانداردهای ذیربط ISO توجه لازم مبذول دارد.

شاخص اجرایی مرتبط عبارتست از: ۱۸

ج) گسترش حضور در کارگروه‌ها و کمیته‌ها در بخش صنعت و کشتیرانی، ایجاد فرهنگ کیفیت و توجه به حفظ محیط زیست

جهت راهبردی یازدهم

رده‌بندی آسیا باید همراه با سایر ذی‌نفعان تلاش کند ضریب ایمنی، امنیتی و حفظ محیط زیست در انظار مردم عادی بالا رود؛ از جمله از طریق:

اول: اهمیت اساسی به موضوع ایمنی، امنیت و محیط زیست در روش حمل‌ونقل کالا و مسافر به طور مؤثر و کمک به ایفای نقش مؤثر IMO و ISO در این زمینه؛ و

دوم: توسعه مؤثر برنامه‌های ارتباط مردم از طریق رسانه‌های گروهی و همگانی.

شاخص‌های اجرایی مرتبط عبارتند از: ۴ و ۵ و ۶ و ۷ و ۸ و ۹ و ۱۰ و ۱۱ و ۱۲ و ۱۳ و ۱۴ و ۱۵ و ۱۶ و ۱۷

جهت راهبردی دوازدهم

رده‌بندی آسیا باید نقش رهبریت فرهنگ کیفیت در بخش صنعت و کشتیرانی را به طرق زیر به عهده بگیرد:

اول: تشویق به کارگیری بهترین شیوه‌های موجود و کم‌هزینه؛

دوم: تشویق اعمال مدیریت مناسب در بخش صنعت و کشتیرانی؛
سوم: توسعه و گسترش دسترسی به اطلاعات شفاف در مورد سوانح مربوط به ایمنی و امنیت کشتیرانی؛

چهارم: آگاهی ذی‌نفعان از مسئولیت در قبال ایمنی، امنیت و حفظ محیط زیست و قبول این مسئولیت‌ها و توسعه پذیرش زنجیره‌ای این مسئولیت بین آنها؛
پنجم: مشخص کردن، ارتباط دادن و ارزیابی عوامل انسانی در این صنعت و تأثیرگذاری فرهنگ ایمنی و امنیت در این راستا و به کارگیری ساز و کارهای مؤثری که در این زمینه تأثیرگذار باشند.

شاخص‌های اجرایی مرتبط عبارتند از: ۳ و ۱۱ و ۱۲

جهت راهبردی سیزدهم

رده‌بندی آسیا باید اهمیت به محیط زیست را در جامعه و بویژه در صنایع کشتیرانی به طرق زیر گسترش دهد:

اول: آگاه کردن نیازمندی‌ها برای کاهش اثرات نامطلوب صنعت و کشتیرانی بر محیط زیست؛

دوم: ترویج و گسترش امکان دسترسی به اطلاعات مربوط به حفظ محیط زیست به طور شفاف؛

سوم: تشویق به استفاده از بهترین سیستم مدیریت بهره‌مند از تکنولوژی با قیمت مناسب در صنعت و کشتیرانی برای حفظ محیط زیست و توسعه پایدار این سیستم.

شاخص‌های اجرایی مرتبط عبارتند از: ۱۰ و ۱۱ و ۱۲

۴- شاخص‌های عملکردی

جدول پیوست شاخص‌های عملکردی رده‌بندی آسیا در راستای بیانیه مأموریت و جهت‌های راهبردی سیزده‌گانه را با اهداف زیر نشان می‌دهد:

۱- ایمنی در صنعت و کشتیرانی؛

۲- تأمین امنیت کشتیرانی؛

۳- حفظ محیط زیست؛

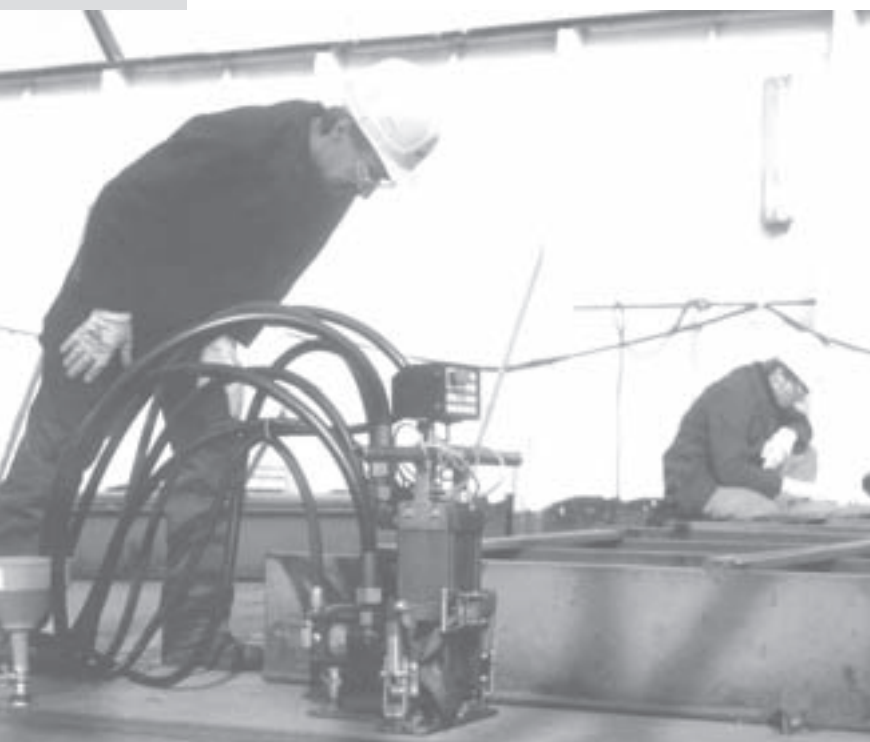
۴- بهره‌مندی از کشتیرانی کارآمد؛

۵- بهره‌مندی از توسعه پایدار در صنعت و کشتیرانی؛

۶- به کارگیری بالاترین استانداردهای قابل اجرا؛

۷- استفاده از ابزارها و روش‌های هدفمند؛

۸- ظرفیت سازی.



جدول شاخص‌های رده‌بندی آسیا (۱۳۸۸ تا ۱۳۹۳)، ویرایش سوم، اسفندماه ۸۸

ردیف	شاخص	شرح
۱	دسترس‌ی بازرسان و کارشناسان به مجموعه روش‌ها، قواعد، مقررات، استانداردها و کنوانسیون‌ها	درصد بازرسانی که کتباً تأییدکنند به این مجموعه دسترسی داشته و از مفاد آن آگاهی دارند.
۲	جاری بودن روش‌ها و چکلیست‌ها	تعداد و درصد جاری بودن روش‌ها و چکلیست‌ها (توسط مدیران شعب و دفتر مرکزی)
۳	اجرا و انطباق	الف) تعداد و درصد بازرسانی که داوطلبانه آمادگی شرکت در آزمون مرکز تحقیقات را داشته باشند. ب) تعداد و درصد بازرسانی که در برنامه آزمون شرکت کرده باشند. ج) تعداد و درصد بازرسانی که نتیجه آزمون آنها از حدنصاب ۷۰ به بالا باشد. د) تعداد و درصد بازرسانی که به عنوان ممتاز دوره قبل انتخاب شده باشند. ه) تعداد و درصد بازرسانی که در دوره آموزش مدرسان شرکت کرده باشند.
۴	افراد مصدوم یا تلف شده در سوانح دریایی	الف) تعداد افرادی که به خاطر سوانح و حوادث ناشی از عدم رعایت موارد ایمنی مصدوم شده یا جان خود را از دست داده‌اند (تعداد سالانه در آب‌های ایران) ب) درصد افرادی که به خاطر سوانح یا حوادث ناشی از عدم رعایت موارد ایمنی کشتی‌های تحت کلاس رده‌بندی آسیا مصدوم شده یا جان خود را از دست داده‌اند (خدمه، ماهیگیر، مسافر) نسبت به کل افرادی که در ریسک قرار داشته‌اند.
۵	تعداد کشتی‌های غرق شده یا تعداد شکایات واصل شده در بخش صنعتی	الف) تعداد کشتی‌های تحت کلاس آسیا که به خاطر عدم رعایت دستورالعمل‌های ایمنی غرق شده‌اند. (به استثنای کشتی‌هایی که در پوشش-های بیمه فرض بر غرق شدن آنها می‌شود) ب) نسبت تعداد کشتی‌های مفروق تحت کلاس آسیا به کل کشتی‌های تحت کلاس در هر سال؛ تذکره: معیارهای مشابهی در بخش صنعتی قابل اعمال است.
۶	قصورهای امنیتی	تعداد کشتی‌های آسیب‌دیده یا مفروق و تعداد افراد مجروح یا تلف شده به خاطر فعالیت‌های تروریستی ناشی از غفلت در اجرای دستورات امنیتی کشتی‌های مشمول فصل 2-XI سولاس و مقررات PMO
۷	دزدی‌های دریایی و حملات مسلحانه	تعداد کشتی‌های مورد حمله و افراد تحت شکنجه بخاطر دزدی‌های دریایی و حملات مسلحانه به کل کشتی‌های تحت کلاس آسیا و فعال در آب‌ها یا سفرهای بین‌المللی
۸	شناورهایی که آلودگی آب ایجاد کرده‌اند	الف) شناورهای تحت کلاس آسیا چند تن مواد زائد در هر سال در آب تخلیه کرده‌اند؟ ب) شناورهای تحت کلاس آسیا چند بار در هر سال سرریز آلوده‌کننده آب داشته‌اند؟ ج) نسبت مواد نفتی (بار، سوخت مصرفی کشتی) تخلیه شده در دریا به کل مقدار حمل شده در هر سال به کشتی‌های تحت کلاس آسیا.

جدول شاخص‌های رده‌بندی آسیا (۱۳۸۸ تا ۱۳۹۳)، ویرایش سوم، اسفندماه ۸۸

ردیف	شاخص	شرح
۹	کشتی‌های آلوده‌کننده هوا و تولیدکننده گاز CO ₂	الف) متوسط سولفور سه سال گذشته سوخت مصرف کشتی‌های تحت کلاس آسیا؛ ب) تناژ گازهای CO ₂ , SO _x , NO _x متصاعد شده از کشتی‌های تحت کلاس آسیا؛ ج) نسبت تخمینی تناژ CO ₂ , SO _x , NO _x متصاعد شده سالانه به ازاء هر تن مایل بار حمل شده در دریا برای کشتی‌های تحت کلاس آسیا.
۱۰	توجه به محیط زیست دریایی	الف) میزان منابع مالی اختصاص داده شده برای توجه به محیط زیست دریایی در هر سال (داخل آسیا)؛ ب) تعداد پروژه‌های اسپانسر شده یا تأمین شده از سوی رده‌بندی آسیا مرتبط با محیط زیست دریایی؛ ج) تعداد پروژه‌های همکاری ملی و منطقه‌ای گروهی برای اجرای برنامه‌های مقابله با آلودگی آب دریا.
۱۱	نرخ توقیف کشتی‌ها توسط PSC و FSC	نرخ توقیف کشتی‌ها توسط PSC و FSC بر مبنای اطلاعات منتشر شده از سوی PMO در هر سال برای شناورهای تحت کلاس آسیا
۱۲	نرخ عدم انطباق کشتی‌ها اعلام شده توسط PSC و FSC	نرخ عدم انطباق‌های گرفته شده توسط PSC و FSC بر مبنای اطلاعات منتشر شده از سوی PMO در هر سال برای کشتی‌های تحت کلاس آسیا
۱۳	گواهی‌نامه‌های غیرواقعی صادره	تعداد گواهی‌نامه‌های غیرواقعی صادره برای شناورهای مشمول رده‌بندی و یا گواهی‌نامه‌های غیرواقعی ظهرونی‌نویسی شده
۱۴	ارائه خدمات آموزشی - پژوهشی	الف) درصد برنامه‌های اجرا شده در هر سال؛ ب) برنامه‌های اجرا شده طبق برنامه و غیربرنامه‌ریزی شده در هر سال؛ ج) تعداد مشارکت‌های دانشگاهی و همایشی در هر سال؛ د) تعداد شرکت‌کنندگان در دوره‌های کارگاهی رده‌بندی آسیا برای مشتریان و صنایع در هر سال.
۱۵	پایدار بودن خدمات آموزشی و پژوهشی	سهم بودجه این گونه خدمات در کل بودجه سالانه آسیا در هر سال
۱۶	دوره اجرای مدیریت HR	مدت اجرای طرح‌های مختلف HR از لحظه برنامه‌ریزی تا اجرای کامل در رده‌بندی آسیا در هر سال
۱۷	نقش رده‌بندی آسیا در سطح ملی و بین‌المللی	الف) تعداد کشتی‌های تحت کلاس آسیا به کل کشتی‌های تحت کلاس سایر مؤسسات عضو IACS؛ ب) میزان مشارکت رده‌بندی آسیا در برنامه‌های پنج ساله و راهبردی کشور (نفر- ساعت).
۱۸	وضعیت انتشارات رده‌بندی آسیا	الف) انتشار به موقع فصل‌نامه "به هنگام" با در نظر گرفتن الگوهای مطرح بین‌المللی به طور مستمر؛ ب) انتشار روش‌های اجرایی و چک‌لیست‌ها در هر سال؛ ج) انتشار قواعد ساخت و رده‌بندی کشتی به صورت به روز به طور مستقل یا با مشارکت با اعضاء IACS یا IFCA در هر سال.
۱۹	همکاری با سایر مراکز RO یا مؤسسات رده‌بندی	الف) همکاری با مؤسسات رده‌بندی داخلی و شعبات مؤسسات عضو IACS حاضر در ایران؛ ب) تعداد M.O.U امضاء شده؛ ج) تعداد پروژه‌های مشترک فنی اجرا شده با دبیرخانه IACS یا IFCA.
۲۰	میزان اثربخشی در کشتیرانی و امور دریایی بین‌المللی	الف) مشارکت فعال در کارگروه‌های متناظر در ایران (PMO و ISIRI)؛ ب) تعداد سندهای مستقل یا مشترک ارائه شده در هر سال؛ ج) تعداد یا درصد خدمات ارائه شده‌ای که باعث تسهیلات بیشتری برای مشتریان و ذی‌نفعان شده است.



تشفاف سازی و توقف پرداخت تسهیلات

پیشنهاد رده بندی آسیا برای بروزرفت از بحران طرح های نیمه کاره کمیته وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی

واحد فنی و کنترل طراحی رده بندی آسیا
newbuilding@asiaclass.org

عملیاتی شده اند، توفیقی در بازار کار نداشته و موفق به بازپرداخت وام دریافتی نشده اند؛ در نتیجه راه اندازی و اتمام پروژه های نیمه کاره سودی برای بانک عامل نخواهد داشت. لذا واگذاری این پروژه ها در همین مرحله و به مزایده گذاشتن آنها از تحمیل ضرر بیشتر به بانک عامل جلوگیری می کند. در غیر این صورت خسارت بانک توسط سازنده و یا متقاضی تأمین و یا تضمین شود و سپس قرارداد ادامه یابد.

۴- شفاف سازی نحوه پرداخت دیر کردها و خسارات وارده به بانک:

تعدادی از سازندگان (دولتی) اگر مقید به قرارداد بودند باید در وضعیت فعلی نیز جریمه بابت تأخیر در ساخت بدهند؛ زیرا در تعدادی از پروژه ها، اقساط پرداختی توسط بانک در قسمت های دیگر هزینه شده است که باید جوابگو باشند؛ ولی بدلیل ساختار دولتی و تعویض مداوم مدیران آنها، هرگز به این مهم رسیدگی نشده و نمی شود. حال اگر مجدداً پرداخت خسارت به آینده موکول و خسارات فعلی بخشوده شود، فقط صورت مسأله به آینده موکول شده است.

۵- اعطای امتیازات به مالکانی که حسن نیت خود در بازپرداخت تسهیلات را نشان داده اند. عملاً اکثر بهره برداران این شناورها در قبال بازپرداخت تسهیلات احساس مسئولیت نداشته و اقدام بانک هم در نهایت منجر به ضبط شناور خواهد شد که منفعتی برای آن نخواهد داشت.

۶- متقاضیان در اکثر پروژه ها آورده ای نداشته و در نهایت هم توان بازپرداخت نخواهند داشت، از این رو تأمین مالی مجدد توسط بانک برای چنین بهره بردارانی به هیچ وجه توجیه نداشته و ادامه مسیر اشتباه قبلی خواهد بود.

با توجه به بازار حمل و نقل منطقه و شرایط اقتصادی کشور از ابتدا اختصاص بخش عمده ای از سرمایه وجوه اداره شده سازمان بنادر و دریانوردی برای ساخت شناورهای باری با ظرفیت کمتر از ۱۵۰۰ تن به هیچ عنوان منطقی و کارشناسانه نبود که متأسفانه تسهیلات واگذار شد و اکنون که باید هر چهار وجه این قرارداد شامل بانک، سازمان بنادر و دریانوردی، متقاضی و کشتی سازی منتفع باشند، هر کدام به دنبال ارائه راهکاری برای برون رفت از این بن بست هستند. جالب تر اینکه تجربه گذشته مفید واقع نشده و کماکان گروهی با ارائه طرح هایی غیرواقع بینانه با فشار به بانک عامل صرفاً به دنبال فیصله بخشیدن به این معضل بدون پرداختن به ریشه های ایجاد آن هستند.

مؤسسه رده بندی آسیا از آغاز این طرح پیشنهاداتی را به سازمان بنادر و دریانوردی ارائه داد که متأسفانه مورد پذیرش واقع نشد. اکنون نیز موارد زیر را برای طرح های نیمه کاره به منظور جلوگیری از ضرر هنگفت به سرمایه کشور ارائه می دهد:

۱- شفاف سازی وضعیت مالی کلیه پروژه ها: کسر بودجه ساخت هر پروژه به دلیل قصور یکی از چهار وجه تفاهم نامه بوده که کاملاً قابل پیگیری و رسیدگی است. تعدادی از پروژه ها تا دو مرحله افزایش تسهیلات داشته اند. بنابراین توجیهاتی از جمله افزایش قیمت فولاد و تجهیزات و... قابل قبول نیست. لذا ضروری است ابتدا جزئیات مالی تک تک پروژه ها مشخص شود.

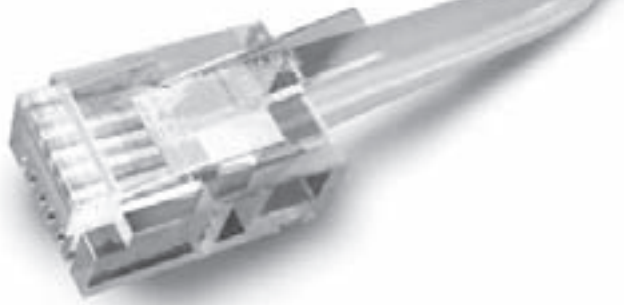
۲- توقف اعطای تسهیلات تا تعیین تکلیف و رسیدگی به مواردی که تاکنون پرداخت شده اما صرف ساخت شناور نشده است.

۳- به مزایده گذاشتن پروژه های نیمه کاره: اکثر پروژه هایی که ساخت آنها پایان یافته و



اکنون میست گزارش اقتصاد دیجیتالی ۲۰۱۰ را منتشر کرد:

ایران در انتهای جدول اقتصاد دیجیتال



در دنیای مدرن و پیشرفته امروز اتصال به اینترنت و شبکه‌های مخابراتی پر سرعت، دیگر مزیت ارتباطی مهم و قابل توجه محسوب نمی‌شود. حالا دیگر آنقدر اینترنت و دیگر راه‌های ارتباطی مبتنی بر تکنولوژی در کشورهای مختلف جهان رواج پیدا کرده است که کمتر کسی را می‌شود پیدا کرد که تا حالا از اینترنت و این راه‌های ارتباطی استفاده نکرده باشد.

این روزها دغدغه کارشناسان و تحلیلگران این عرصه دیگر دسترسی مردم جهان به اینترنت و موبایل نیست؛ آنها حالا به کیفیت دسترسی این افراد فکر می‌کنند. بخش اطلاعات و تحقیقات مجله معتبر اکونومیست (EIU) گزارش سالانه خود را درباره آمادگی دیجیتالی و تکنولوژیک کشورهای جهان، امسال با عنوان و رویکرد دیگری منتشر کرده است. EIU که هر سال این گزارش را با همکاری بخش ارزیابی تجاری موسسه تحقیقاتی IBM انجام می‌دهد، امسال در آغاز دومین دهه انتشار گزارش خود تصمیم به بررسی کیفیت دسترسی افراد مختلف در ۷۰ کشور جهان به اینترنت و راه‌های ارتباطی مدرن پرداخته است و به این دلیل هم عنوان گزارش خود را از "رتبه‌بندی آمادگی دیجیتالی کشورهای جهان" به "رتبه‌بندی اقتصاد دیجیتالی کشورهای جهان" تغییر داده است. این اتفاق در حقیقت به دنبال تاثیر چشمگیر دنیای دیجیتال و زندگی دیجیتالی بر فضای اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی جوامع مختلف دنیا رخ داده است. محققان EIU در این مورد معتقدند که افراد و سازمان‌های

در ارزیابی امسال کشورهای اروپای غربی مانند سوئد و هلند بیشترین امتیاز را از نظر سرعت و کیفیت ارتباطات دیجیتال به دست آورده‌اند؛ در حالی که کشورهای منطقه آمریکای لاتین به خصوص شیلی و ونزوئلا کمترین امتیاز را از این جهت دارند.

مختلف در سطح دنیا حالا به راحتی و برای انجام امور روزمره‌شان به اینترنت و شبکه‌های مخابراتی متصل می‌شوند و درست به همین علت هم اتصال به این شبکه‌ها دیگر تنها به عنوان یک ابزار لوکس در اختیار کشورهای قدرتمند قرار ندارد. بر اساس گزارش اکونومیست از میان ۷۰ کشور مورد بررسی، رتبه ایران ۶۹ اعلام شده که در مقایسه با کشورهای منطقه مانند امارات، عربستان، پاکستان و قرقیزستان هم پایین‌تر قرار می‌گیرد.

اینترنت پر سرعت، حقوق شهروندی

دسترسی راحت، مطمئن و البته ارزان به سرویس‌های انتقال صوت و اطلاعات به تدریج در سطح جهان گسترش پیدا کرده و پایه‌های اقتصاد دیجیتال را محکم می‌کند. گزارش‌های مربوط به سال‌های گذشته هم نشان از ادامه رشد ثابت دسترسی به اینترنت پرسرعت و موبایل دارد تا جایی که از میان ۲۰ کشور برتر این رتبه‌بندی تا پایان سال ۲۰۰۹ تنها سه کشور تایوان، اتریش و ایرلند ضریب نفوذ اینترنت پر سرعت بیش از ۲۵ درصد داشته و تنها سه کشور کره جنوبی، آمریکا و کانادا ضریب نفوذ موبایل کمتر از ۱۰۰ درصد دارند.

در ارزیابی امسال کشورهای اروپای غربی مانند سوئد و هلند بیشترین امتیاز را از نظر سرعت و کیفیت ارتباطات دیجیتال به‌دست آورده‌اند؛ در حالی که کشورهای منطقه آمریکای لاتین به خصوص شیلی و ونزوئلا کمترین امتیاز را از این جهت دارند. در این میان رشد کشورهای آسیای پاسیفیک مانند کره جنوبی و ژاپن هم آنقدر چشمگیر بوده است که می‌تواند زمینه خوبی را برای سرمایه‌گذاری‌های خارجی به وجود بیاورد. در منطقه خاورمیانه، امارات متحده عربی با ۶/۸۰ امتیاز بیشترین امتیاز را از نظر کیفیت و سرعت ارتباطات تکنولوژیک به خود اختصاص داده است. موضوع اینترنت پرسرعت در سال‌های اخیر آنقدر اهمیت پیدا کرده است که دسترسی به آن در بعضی از کشورها مانند استرالیا به مثابه حقوق ابتدایی یک شهروند محسوب می‌شود. درست به همین دلیل هم دولت این کشور از سرمایه‌گذاری ۴۰ میلیارد دلاری‌اش برای ایجاد شبکه‌های اینترنت پر سرعت خبر داده است. از طرفی دولت فنلاند هم مدتی قبل اعلام کرده بود که روز اول ماه ژوئیه سال ۲۰۱۰ دسترسی به اینترنت پر سرعت در این کشور به عنوان یک قانون شهروندی اجرا خواهد شد.

جدیدترین نظرسنجی BBC در این زمینه نشان می‌دهد که ۸۷ درصد از مردم در ۲۷ کشور مختلف معتقدند دسترسی به اینترنت پرسرعت یکی از حقوق اولیه شهروندی است. شاید به همین دلیل هم هست که دسترسی به اینترنت پر سرعت در بسیاری از کشورهای در حال توسعه مانند ویتنام و نیجریه رشد کرده و با قیمت ارزان‌تری نسبت به سال‌های گذشته در دسترس است.

شبکه‌های مجازی، پدیده‌ای محبوب

سال ۲۰۰۹ از نظر بسیاری از فعالان حوزه تکنولوژی سال اوج محبوبیت شبکه‌های اجتماعی بود که در حقیقت یکی از نتایج افزایش سطح دسترسی کاربران کشورهای مختلف جهان به اینترنت است. این در حالی است که به عقیده بعضی از این کارشناسان در بسیاری از موارد دسترسی به شبکه‌های اجتماعی و ایجاد یک فضای فرهنگی و اجتماعی مجازی و امکان ارتباط با دیگر افراد دنیا خود انگیزه‌ای برای افزایش و ارتقای زیرساخت‌های ارتباطی شده است.

به عنوان مثال در اروگوئه که یکی از کشورهای در حال توسعه به حساب می‌آید، در سال ۲۰۰۹ حدود ۳۸۰ هزار کامپیوتر در میان دانش‌آموزان و دانشجویان توزیع شده است و قرار است به این تعداد در سال ۲۰۱۰ رقم ۱۸۰ هزار کامپیوتر دیگر هم اضافه شود.

مثال جالب‌تر آنکه بر اساس آمار منتشر شده در حال حاضر بیش از ۴۰ درصد از دانشجویان دوره‌های تحصیلات تکمیلی در آفریقای جنوبی به شیوه تحصیل از راه دور با استفاده از اینترنت درس می‌خوانند. در این مورد گویا کشورهای منطقه آمریکای شمالی به خصوص ایالات متحده آمریکا بیشترین امتیاز را دارند و بعد از آنها کشورهای آسیای پاسیفیک به خصوص کره جنوبی و نیوزلند قرار دارند. کشورهای منطقه خاورمیانه و بعد از آن آمریکای لاتین



این روزها دغدغه کارشناسان و تحلیلگران این عرصه دیگر دسترسی مردم جهان به اینترنت و موبایل نیست؛ آنها حالا به کیفیت دسترسی این افراد فکر می‌کنند.

به ترتیب کمترین میزان دسترسی به شبکه‌های اجتماعی آنلاین را دارند.

جهش آسیایی‌ها و کاهش رتبه ایران

در جدول رتبه‌بندی امسال یک بار دیگر کشورهای شمال اروپا بیشترین امتیازها را به خود اختصاص داده و در رتبه‌های بالاتری هم قرار گرفته‌اند تا جایی که ۶ جایگاه اول را این کشورها در اختیار گرفته‌اند. این در حالی است که کشورهای آسیایی عملکرد قابل توجهی داشته‌اند که منجر به رشدی چشمگیر شده است. به این ترتیب این کشورها در جدول امسال در رتبه‌هایی حتی بالاتر از بسیاری از کشورهای توسعه یافته و پیشرفته قرار گرفته‌اند.

در مقابل بعضی از کشورهای اروپایی حتی کاهشی هر چند کم را در امتیاز نهایی و جایگاهشان در جدول تجربه کردند. به عقیده کارشناسان کشورهای آسیایی به خاطر تمرکز روی گسترش سطح دسترسی به شبکه‌های پر سرعت به عنوان یکی از شاخص‌های توسعه پایدار، توانستند رشد قابل توجهی در جدول امسال داشته باشند در حالی که کشورهای پیشرفته به خاطر سرمایه‌گذاری سنگین روی نسل‌های جدید و آینده زیرساخت‌های ارتباطی این رشد را تجربه نکردند.

به این ترتیب در حالی که کشورهایی مانند قزاقستان، پاکستان، اندونزی، امارات متحده عربی و کره جنوبی جهش خوبی را در امتیاز و رتبه‌شان در جدول امسال تجربه کرده‌اند، ایران همچنان در همان انتهای جدول باقی مانده است. این در حالی است که نه تنها رتبه و امتیاز ایران در گزارش امسال هیچ رشدی نداشته است، بلکه رتبه آن با یک پله سقوط به ۶۹ از میان ۷۰ کشور رسیده است. همچنین امتیاز ایران از ۳/۴۳ در سال ۲۰۰۹، امسال به ۳/۲۴ هم کاهش پیدا کرده است تا با این اوصاف تنها از کشور آذربایجان آن هم با تفاوتی اندک بالاتر باشیم.

نمره نهایی هر کشور از بررسی شاخص‌هایی متفاوت با درصد‌های مختلف به

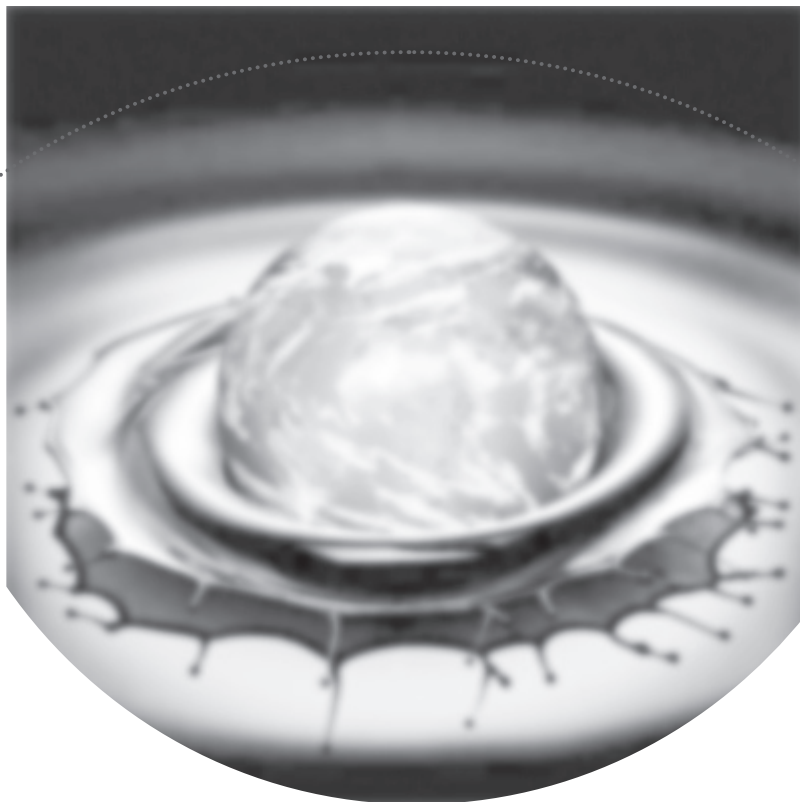
جدیدترین نظرسنجی BBC نشان می‌دهد که ۸۷ درصد از مردم در ۲۷ کشور مختلف معتقدند دسترسی به اینترنت پر سرعت یکی از حقوق اولیه شهروندی است.

دست آمده و از حداکثر ۱۰ است. به این ترتیب زیرساخت‌های تکنولوژی و ارتباطی ۲۰ درصد، فضای تجاری ۱۵ درصد، فضای اجتماعی و فرهنگی ۱۵ درصد، فضای قانونی و دولتی ۱۰ درصد، چشم‌انداز و سیاست دولت ۱۵ درصد و میزان دسترسی تجاری و مصرفی ۲۵ درصد از نمره نهایی هر کشور را به عنوان شاخص‌های مؤثر به خود اختصاص داده‌اند.

ندا لهردی (دنیای اقتصاد)

جدول رتبه‌بندی اقتصاد دیجیتالی کشورها در سال ۲۰۱۰

نام کشور	رتبه ۲۰۱۰	رتبه ۲۰۰۹	ارتباط و اتصال	فضای تجاری	فضای اجتماعی و فرهنگی	فضای قانونی	چشم‌انداز و سیاست دولت	دسترسی تجاری و مصرفی	امتیاز ۲۰۱۰	امتیاز ۲۰۰۹
سوئد	۱	۲	۸/۲	۸/۱۲	۸/۵۳	۸/۲۵	۸/۹	۸/۷۵	۸/۲۹	۸/۲۷
دانمارک	۲	۱	۷/۸۵	۸/۱۸	۸/۳۷	۸/۱	۸/۷	۸/۹	۸/۲۱	۸/۸۷
آمریکا	۳	۵	۷/۳۵	۷/۸۵	۹	۸/۷	۹/۲۵	۸/۶	۸/۲۱	۸/۶
فنلاند	۴	۱۰	۸	۸/۳	۸/۳۷	۸/۲۵	۸	۸/۸۵	۸/۲۶	۸/۲
هند	۵	۳	۸/۰۵	۸/۰۵	۸/۰۷	۸/۲۵	۸/۲۵	۹	۸/۲۶	۸/۲۲
نروژ	۶	۴	۷/۹۵	۷/۹۵	۸	۸/۳	۸/۰۵	۸/۹	۸/۲۴	۸/۲۲
هنگ کنگ	۷	۸	۷/۶۵	۷/۶۵	۸/۴	۷/۲۷	۹/۱۸	۹/۱۸	۸/۲۲	۸/۲۳
سنگاپور	۸	۷	۷/۳۵	۷/۳۵	۸/۲۲	۸/۷	۹/۱۲	۸/۲۸	۸/۲۲	۸/۲۵
استرالیا	۹	۶	۷/۳۵	۷/۳۵	۸/۲۲	۸/۵۳	۸/۵	۸/۸۵	۸/۲۱	۸/۴۵
نیوزلند	۱۰	۱۱	۶/۸	۸/۱۷	۸/۶	۸/۲۵	۸/۵	۸/۲۹	۸/۰۷	۸/۲۱
امارات متحده عربی	۲۲	۲۴	۶/۸	۷/۲۷	۵/۴۷	۵/۱	۶/۲	۶/۱۸	۶/۲۵	۶/۱۲
مالزی	۲۶	۲۸	۲/۳۵	۷/۲۶	۵/۳۷	۶/۸۸	۶/۶۵	۵/۸	۵/۹۳	۵/۸۷
آفریقای جنوبی	۲۰	۲۱	۲/۶۵	۶/۰۲	۵/۵۷	۷/۵۸	۵/۸	۶/۰۵	۵/۶۱	۵/۶۸
چاد	۲۴	۲۴	۲/۷۵	۵/۶۷	۵/۳۲	۶/۶۵	۲/۹	۲/۸۲	۵/۲۱	۵/۲۲
ترینیداد و توباگو	۲۸	۲۸	۲/۳۵	۶/۲۲	۵/۳۲	۶/۲	۵/۶	۲/۲۳	۲/۹۸	۵/۱۲
عربستان سعودی	۵۲	۵۱	۲/۳۵	۶/۲۲	۵/۱۲	۲/۷۵	۲/۸۵	۲/۹	۲/۵۵	۲/۸۱
فیلیپین	۵۴	۵۲	۲/۶	۶/۲۵	۲/۲۷	۲/۸۵	۵/۲	۲/۳۸	۲/۲۷	۲/۵۸
پاکستان	۶۶	۶۶	۲/۳۵	۵/۳۱	۲/۸	۵/۹	۲/۳	۲/۵۱	۲/۵۵	۲/۵
قزاقستان	۶۷	۶۹	۲/۱۵	۵/۲۶	۲/۹۲	۲/۳۵	۲/۹۲	۱/۹۸	۲/۲۴	۲/۳۱
الجزیره	۶۸	۶۷	۲/۹	۲/۷۲	۲/۸۷	۲/۳	۲/۶۵	۲/۸۲	۲/۲۱	۲/۲۶
ایران	۶۹	۶۸	۲/۲	۲/۱۲	۲/۹	۳	۲/۴	۲/۲۲	۲/۲۴	۲/۲۲
آذربایجان	۷۰	۷۰	۲/۸۵	۲/۹۲	۲/۱۷	۲/۲	۲/۵۵	۱/۹۸	۳	۶/۹۷



صندوق بین‌المللی پول بررسی کرد استفاده مطلوب دولت‌ها از درآمدهای نفتی



به پایین قرار گرفته است. گروه اول شامل کشورهای چون نروژ، بحرین، عربستان سعودی، قطر و امارات است. از کشورهای کم‌درآمد نیز می‌توان به چاد و یمن اشاره کرد. بررسی همه جانبه سیاست‌های مالی کشورهای نفت‌خیز باید بر اساس روند طی شده توسط متغیرهای زیر انجام گیرد:

- **تراز حساب مالی دولت:** این تراز که برای ارزیابی خالص نیازهای مالی دولت نوشته می‌شود، برای بررسی تأثیر سیاست مالی در کشورهای نفت‌خیز معیار کاملی نیست، چرا که به عنوان مثال در صورتی که دولت در پی افزایش قیمت نفت، سیاست انبساطی اتخاذ کرده و مخارج خود را افزایش دهد، افزایش قیمت‌های نفت می‌تواند این افزایش مخارج را پوشش داده و باعث شود که در کل وضعیت بودجه‌ای دولت بهبود یابد.
- **تراز غیرنفتی:** این تراز درآمدهای نفتی را در نظر نمی‌گیرد و از آنجایی

صندوق بین‌المللی پول در تحقیقی که نتایج آن به تازگی منتشر شده است، به بررسی سیاست‌های مالی کشورهای نفت‌خیز در دو سال اخیر پرداخته است.

در این بررسی سیاست‌های مالی کشورها به طور میانگین به تشدید چرخه‌های تجاری، کاهش توانایی دولت‌ها در تأمین مالی مخارج خود تشخیص داده شده است. کشورهای مورد بررسی صندوق شامل آن دسته از کشورهایی بود که در آنها بیش از ۲۵ درصد از درآمدهای دولت از محل درآمدهای نفتی تأمین می‌شود. نمونه مورد بررسی صندوق شامل ۳۱ کشور است که برای بررسی دقیق‌تر، بر اساس درآمد سرانه، به چهار دسته پر درآمد، با درآمد متوسط رو به بالا، با درآمد متوسط رو به پایین و کم‌درآمد تقسیم شده‌اند. در این تقسیم‌بندی، ایران در گروه سوم یعنی کشورهای با درآمد متوسط رو

که نوسانات قیمت نفت تأثیری بر آن ندارد، معیار بهتری برای بررسی تلاش دولت برای اتخاذ سیاست‌های مالی درست و بهبوددهنده ثبات مالی است.

• **تراز اولیه غیرنفتی:** این تراز علاوه بر حذف درآمدهای نفتی، میزان بهره پرداختی و دریافت شده توسط دولت را نیز در محاسبات لحاظ نمی‌کند. تراز فوق نسبت به تراز غیرنفتی معیار دقیق‌تری برای ارزیابی عملکرد دولت است؛ چرا که میزان درآمد و هزینه‌های مربوط به بهره از کنترل دولت خارج است.

• **تراز اولیه غیرنفتی که تأثیر چرخه‌های تجاری از آن خارج شده است:** در محاسبه این تراز تأثیر چرخه‌های اقتصادی لحاظ نمی‌شود تا از این طریق بتوان تأثیر آن دسته از تغییرات، در توازن بودجه دولت را که در اختیار دولت بوده مورد بررسی قرار داد.

برای اصلاح مقیاس اندازه‌گیری در مورد کشورهای تولیدکننده نفت بهتر است از تولید ناخالص داخلی بدون نفت استفاده کرد. چرا که تولید ناخالص داخلی در این کشورها (به علت نقش عمده درآمد نفت در بودجه) دارای نوسان زیادی است. به عنوان مثال در حالتی که قیمت‌های نفت افزایش یافته و تولید ناخالص داخلی اسمی بالا رفته است، ممکن است تراز اولیه غیرنفتی به تولید ناخالص داخلی افزایش یابد در حالی که در واقع نسبت تراز اولیه غیرنفتی به تولید ناخالص داخلی بدون نفت کاهش یافته است.

چگونگی تأثیرپذیری سیاست‌های مالی از بازار نفت و تأثیرات آتی این سیاست‌ها

در کشورهای تولیدکننده نفت سیاست مالی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، چرا که در بیشتر این کشورها نظام نرخ ارز ثابت حاکم است و با توجه به تحرک بین‌المللی سرمایه، سیاست پولی چندان تأثیرگذار نیست (چرا که در صورت کاهش/افزایش نرخ بهره از سوی بانک مرکزی در قالب سیاست پولی، خروج/ورود سرمایه از کشور، منجر به کاهش/افزایش ارزش پول خواهد شد و در چارچوب نظام نرخ ارز ثابت، بانک مرکزی برای جلوگیری از کاهش/افزایش ارزش پول مجبور به کاهش/افزایش عرضه پول می‌شود که متعاقباً افزایش/کاهش مجدد نرخ بهره را در پی خواهد داشت).

بررسی صندوق حاکی از آن است که سیاست‌های مالی کشورهای نفت‌خیز از سال ۲۰۰۳ تاکنون، چرخه‌های تجاری را تشدید کرده است. این بدان معناست که سیاست‌های اقتصادی دولت‌ها به افزایش تأثیرگذاری نوسانات قیمت نفت بر فعالیت‌های اقتصادی انجامیده است. علت این امر نیز افزایش شدید مخارج دولت در دوران افزایش قیمت یعنی بین سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۸ و سپس کاهش مخارج دولتی در پی کاهش قیمت نفت در سال ۲۰۰۹ بوده است. نکته قابل توجه این است که در کشورهای کم‌درآمد دولت‌ها سیاست‌های مالی زیان‌آورتری را اتخاذ کرده‌اند.

چنین سیاست‌هایی باعث آسیب‌پذیری فراوان این کشورها در برابر هر گونه کاهش قیمت نفت شده است؛ به طوری که در صورت کاهش حتی اندک قیمت نفت، دولت‌های کشورهای نفت‌خیز برای تأمین منابع مالی با مشکلات جدی مواجه خواهند شد. بر اساس تخمین صندوق به ازای هر ۱۰ دلار کاهش قیمت نفت تراز مالی کشورهای نفتی (تفاوت درآمد و هزینه دولت) ۳/۵ درصد افت خواهد کرد. کسری بودجه دولت‌ها به طور متوسط به هفت درصد از تولید ناخالص داخلی خواهد رسید. این رقم حتی از میانگین کسری بودجه در سال ۱۹۹۸ که قیمت حقیقی نفت در پایین‌ترین سطح خود از سال ۱۹۷۳ قرار داشت نیز بیشتر است.

در مواجهه با این مشکلات کشورها مجبور خواهند بود به اصلاح نرخ ارز یا وضع سیاست‌های مالی هر چه بیشتر روی آورند. تخمین‌ها نشان می‌دهد که به ویژه در کشورهای کم‌درآمد و کشورهای با درآمد متوسط پایین که ایران نیز در میان آنها قرار دارد، آسیب‌پذیری دولت‌ها نسبت به کاهش قیمت نفت، بیشتر است؛ به ویژه که اکثر این کشورها در دوره اوج رونق در بازار نفت اقدامی در راستای ذخیره منابع مالی ناشی از افزایش قیمت نکرده‌اند. افزایش چشمگیر مخارج اولیه در طی سال‌های ۱۹۹۸ تا ۲۰۰۹ بیش از آن بوده که با

بررسی صندوق بین‌المللی پول شامل آن دسته از کشورهایی بود که در آنها بیش از ۲۵ درصد از درآمدهای دولت از محل درآمدهای نفتی تأمین می‌شود.

در کشورهای تولیدکننده نفت سیاست مالی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، چرا که در بیشتر این کشورها نظام نرخ ارز ثابت حاکم است.

افزایش اندک قیمت نفت در سال آینده قابل جبران باشد. در صورتی که بخش غیرنفتی در سال آینده رشد مطلوبی داشته باشد و ارزش پول در کشورهای تولیدکننده نفت افزایش یابد (که به معنی کاهش قدرت خرید درآمدهای نفتی خواهد بود) افزایش درآمدهای نفتی تنها معادل ۵/۲ درصد از تولید ناخالص داخلی خواهد بود.

ممکن است در آینده نزدیک بحران اقتصادی باعث کمیابی منابع مالی خارجی شود. بنابراین کشورها در مواجهه با کسری بودجه بالای خود مجبور به کاهش ذخایر ارزی و دارایی‌های خارجی خود خواهند بود. بر اساس بررسی‌های انجام شده به صورت نمونه در ۱۸ کشور تولیدکننده نفت، پیش‌بینی می‌شود که این کشورها ناچار به مصرف تقریباً نیمی از ذخایر ارزی خود و همچنین فروش قسمتی از دارایی‌های خارجی خود شوند.

با وجود افزایش قیمت نفت بین سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۹ توانایی دولت‌ها در حفظ ثبات مالی خود در کشورهای نفتی تضعیف شده است. بررسی صندوق نشان می‌دهد که با وجود افزایش چشمگیر ثروت دولت‌ها در طی این سال‌ها، چگونگی هزینه این ثروت توسط دولت‌ها به کاهش توانایی مالی آنها انجامیده است. برای به دست آوردن این تخمین، صندوق تغییرات ثروت دولت در دوره‌های مختلف را بررسی کرده و سپس آن میزان هزینه را که دولت می‌توانست با توجه به میزان ثروت خود تأمین کند، به عنوان سیاست‌های معیار در نظر گرفته است.

در آخر نیز بررسی شده که سیاست‌های مالی کشورها تا چه میزان با سیاست‌های معیار هماهنگی داشته است. بر اساس تخمین‌ها بیشتر کشورهای تولیدکننده نفت بین سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۹ از نظر توانایی تأمین مالی هزینه‌های خود افول کرده‌اند. علت این امر نیز آن است که میزان افزایش مخارج دولت بیش از میزان افزایش ثروت آن بوده است. کاهش توانایی مالی دولت‌های صاحب نفت در دوره‌ای که قیمت‌های نفت تقریباً دو برابر شده است، امری شگفت‌آور است.

روند تغییرات درآمدهای نفتی در کشورهای نفت‌خیز

در سال ۱۹۹۸ قیمت نفت به پایین‌ترین سطح خود از سال ۱۹۷۳ رسید و پس از آن و از سال ۱۹۹۹ به این سو رو به افزایش گذاشت. پس از سال ۲۰۰۳ (۱۳۸۲) برای اولین بار قیمت حقیقی نفت از میانگین تجمعی قیمت از سال ۱۹۷۰ تاکنون، بالاتر رفت. این بدان معناست که از سال ۲۰۰۳ به این سو قیمت نفت از سطح بلندمدت خود در گذشته به شدت بالاتر بوده است. این روند افزایشی تا سال ۲۰۰۸ ادامه یافت و سپس با وقوع بحران اقتصادی دچار افت ناگهانی شد. با وجود اینکه در ماه‌های اخیر بهبود اوضاع اقتصادی جهان باعث شده که قیمت نفت تا حدی افزایش یابد؛ اما میزان کاهش قیمت نفت در سال ۲۰۰۹ نسبت به سال پیش از آن تا ۴۰ درصد تخمین زده شده است.

برای اندازه‌گیری سهمی از اضافه درآمد نفت که در دوران افزایش قیمت مصرف شده است، می‌توان تغییرات تراز مالی بدون احتساب درآمد نفت (تراز غیرنفتی) را نسبت به تغییرات درآمد نفت محاسبه کرد. بین سال‌های ۲۰۰۴ تا ۲۰۰۸ مجموع تغییرات در کسری اولیه غیرنفتی به نسبت مجموع تغییرات قیمت نفت ۵۴ درصد بوده است. این بدان معناست که کشورهای تولیدکننده نفت بیش از نیمی از درآمد اضافه ایجاد شده را مصرف کرده‌اند. نکته جالب توجه دیگر اینکه بین این نسبت و درآمد کشورها رابطه معکوس وجود دارد؛ به طوری که در کشورهای کم‌درآمد در حدود ۷۸ درصد از درآمد نفت، مصرف شده در صورتی که این نسبت برای کشورهای پردرآمد ۴۵ درصد است.

انبساط مالی در کشورهای تولیدکننده نفت به طور عمده در اثر افزایش مخارج اولیه دولت (بدون احتساب مخارج مربوط به بهره) اتفاق افتاده است. مخارج اولیه نسبت به تولید ناخالص داخلی غیرنفتی بین سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۸ در کشورهای نفت‌خیز تا ۱۴ واحد درصد رشد داشته‌اند. افزایش مخارج سرمایه‌ای که از بخش‌های مهم این انبساط مالی را تشکیل داده، معادل ۹ واحد درصد بوده است. با توجه به روندی که قیمت نفت طی کرده، از سال ۲۰۰۳ تا سال ۲۰۰۸



بررسی صندوق بین‌المللی پول حاکی از آن است که سیاست‌های مالی کشورهای نفت‌خیز از سال ۲۰۰۳ تاکنون، چرخه‌های تجاری را تشدید کرده است.

مازاد ناشی از درآمدهای نفتی، به شدت افزایش یافته است؛ به طوری که از ۳ درصد به ۱۲ درصد از تولید ناخالص داخلی رسیده است. بیشتر این افزایش در طی سال‌های ۲۰۰۴ تا ۲۰۰۶ اتفاق افتاده است. به طور میانگین بهبود بودجه کشورهای نفت‌خیز در سال ۲۰۰۸ معادل ۲/۲ از تولید ناخالص داخلی بوده است.

با این وجود در برخی کشورها توازن بودجه دولت بدتر شده و حتی در ایران، یمن و اکوادور، دولت بین سال‌های ۲۰۰۷ و ۲۰۰۸ (که افزایش ناگهانی قیمت نفت اتفاق افتاد) از دارا بودن مازاد بودجه به کسری بودجه تغییر وضعیت داده‌اند. در سال ۲۰۰۹ با توجه به بحران اقتصادی و کاهش چشمگیر درآمدهای نفتی وخامت اوضاع بودجه‌ای دولت، گریبان کشورهای دیگری را نیز خواهد گرفت و پیش‌بینی می‌شود ۱۲ کشور نفت‌خیز که کشورهای ثروتمند نفتی را نیز شامل می‌شوند، در سال ۲۰۰۹ از دارا بودن مازاد بودجه به دارا بودن کسری بودجه تغییر وضعیت دهند. آثار منفی عدم آینده‌نگری در هزینه درآمدهای نفتی با افت شدید قیمت نفت در سال ۲۰۰۹ در ایران و سایر کشورهای متکی به درآمد نفت نمایان شد. در سال ۲۰۰۹ مازاد بودجه کشورهای تولیدکننده نفت به طور متوسط از ۱۲ درصد به دو درصد کاهش یافت. این کاهش ۱۰ واحد درصدی، کشورهای نفت‌خیز را به وضعیت سال ۲۰۰۳ بازمی‌گرداند؛ اما با توجه به بهبود تدریجی اوضاع اقتصاد در سطح جهان، صندوق بین‌المللی پول پیش‌بینی کرده است که قیمت جهانی نفت در سال ۲۰۱۰ به ۷۷ دلار در هر بشکه برسد. این افزایش در قیمت نفت به معنی بهبود چهار درصدی وضعیت بودجه دولت‌ها در کشورهای نفتی خواهد بود. به طور کلی وضعیت بودجه کشورهای نفت‌خیز در سال ۲۰۱۰ بهتر خواهد شد. هر چند همان طور که اشاره شد این بهبود برای جبران مصارف بالای دولت‌ها در سال‌های گذشته کافی نخواهد بود. بهبود اوضاع در کشورهای پر درآمد و کم‌درآمد چشمگیرتر خواهد بود. بیشتر این افزایش درآمد ناشی از افزایش درآمدهای نفتی خواهد بود؛ اما افزایش فعالیت‌های اقتصادی در اثر رونق اقتصادی جهانی نیز در بالا رفتن درآمد دولت‌های تولیدکننده نفت بی‌تأثیر نخواهد بود.

نگار حبیبی، مصطفی جعفری (دنیای اقتصاد بهمن ۸۸)



با وجود افزایش قیمت نفت بین سال‌های ۲۰۰۳ تا ۲۰۰۹ توانایی دولت‌ها در حفظ ثبات مالی خود در کشورهای نفتی تضعیف شده است.



پاسخگویی مؤسسات رده‌بندی در مقابل سوانح دریایی فقدان رژیم ملی

مرکز تحقیقات رده‌بندی آسیا

research@asiaclass.org

مبنای پاسخگویی حقوق مدنی باشد یا حقوق عمومی قضیه تفاوت خواهد کرد.

نمونه‌ها

قضیه کشتی "Sundancer": در این قضیه پس از بازرسی و صدور گواهی‌نامه توسط ABS، کشتی عازم دریا شده و غرق می‌شود. مالک کشتی مدعی می‌شود که اگر ABS کوتاهی نکرده بود و کشتی با وجود نقص در دیواره‌های داخلی و سیستم لوله‌کشی آن عازم دریا نمی‌شد، اصولاً حادثه‌ای رخ نمی‌داد.

از آنجا که گواهی‌نامه‌های قانونی کشتی Sundancer از طرف کشور باهاما و توسط ABS صادر شده بود، مؤسسه رده‌بندی موفق شد خود را مشمول مصونیت‌های قانونی موجود در قوانین دریایی حاکم و شرایط صدور گواهی‌نامه با حسن نیت قلمداد کند. به این ترتیب مالک نتوانست ثابت کند خسارت وارده بر اساس کوتاهی مؤسسه رده‌بندی واقع شده است.

جالب آن است که مالک به دادگاه تجدیدنظر رجوع می‌کند و باز هم مصونیت ABS تأیید شده و تأکید می‌شود مالک کشتی نباید به صرف گواهی‌نامه رده‌بندی کشتی، خود را از مسئولیت مبری بداند. دادگاه تجدیدنظر بین حق‌الزحمه ABS به مبلغ ۸۵ هزار دلار و میزان خسارت وارده ۲۶۴ میلیون دلار تناسبی نمی‌بیند. در نتیجه مالک مسئول نهایی کشتی تشخیص داده می‌شود و مسئولیت قابلیت دریانوردی کشتی را قابل انتقال به شخص دیگری جز مالک نمی‌دانند. در این قضیه گواهی‌نامه رده‌بندی ABS ابزاری مناسب برای تأمین پوشش بیمه‌ای قلمداد می‌شود.

قضیه کشتی "Otto Candies": در این مورد شرکت دایموند به عنوان فروشنده، کشتی Speeder را که در رده‌بندی NKK بوده است به استناد گواهی‌نامه معتبر رده‌بندی بدون هیچگونه شرط یا نقضی به فروش می‌رساند. خریدار پس از پرداخت قیمت کشتی، آن را به مؤسسه رده‌بندی ABS منتقل می‌کند.

مؤسسات رده‌بندی در تعیین استانداردهای ایمنی، ساخت و نگهداری کشتی نقش مهمی بر عهده دارند و باید هنگام بروز حوادث بررسی شود چه میزان از خدمات این مؤسسات (فعل یا ترک فعل) در ایجاد حادثه نقش داشته‌اند. سوانحی چون کشتی Erika برای مؤسسه رده‌بندی RINA، کشتی Prestige برای مؤسسه رده‌بندی ABS و کشتی صیادی مبارک برای مؤسسه رده‌بندی آسیا و... می‌تواند از جمله درس‌های آموخته ارزشمندی باشد.

پاسخگویی مؤسسات رده‌بندی

آنچه مسلم است هیچ شناوری نمی‌تواند فعالیتی داشته باشد مگر اینکه دارای گواهی‌نامه از یک مؤسسه رده‌بندی باشد. مؤسسه رده‌بندی از طریق بازرسی از شناور در نوبت‌های مختلف با صدور گواهی‌نامه انطباق کشتی با قواعد ساخت و رده‌بندی مؤسسه، اجرای مقررات ملی و کنوانسیون‌های بین‌المللی را تأیید می‌کند.

فعالیت کشتی مستلزم برخورداری از پوشش بیمه‌ای است و این مؤسسات رده‌بندی هستند که با تعیین Class Notation به نحوی ریسک کشتی را معین می‌کنند.

کسانی که در اثر خدمات مؤسسه رده‌بندی در حوادث دریایی خسارت می‌بینند، طبعاً دنبال روشی برای دریافت غرامت می‌باشند. بنابراین باید پاسخگویی مؤسسات رده‌بندی را از دو زاویه بررسی کرد. اول از زاویه حقوق مدنی و دوم از زاویه حقوق عمومی. در این گونه مواقع باید بین قصور (اشتباه غیر عمد) و تقصیر (اشتباه عمد) تفاوت قائل شد. بعضاً خساراتی به مالک شناور یا اشخاص ثالث وارد می‌شود که از اراده مؤسسه رده‌بندی خارج است و برعکس در مواقعی خسارت در نتیجه ناکارآمدی ساختاری مؤسسه رده‌بندی اتفاق می‌افتد.

بدیهی است در صورت اثبات تقصیر (Gross Negligence) بر حسب آنکه

مؤسسه جدید چندین مورد نقص در کشتی مشاهده می‌کند و صدور گواهی‌نامه را منوط به رفع آنها می‌کند. رفع این نواقص ۳۲۵ هزار دلار برای خریدار هزینه ایجاد می‌کند.

در این قضیه NKK مقصر شناخته و اعلام می‌شود در انجام وظایف خود کوتاهی کرده است. البته NKK در حد "محدودیت مسئولیت" خود خسارت می‌پردازد، ولی دادگاه در متن حکم صادره، باز مالک را مسئول قابلیت دریانوردی کشتی تشخیص می‌دهد.

قضیه کشتی "مبارک": در اینجا مالک، رده‌بندی آسیا را به جرم مشارکت در بزه ارتكابی به دادگاه تعزیرات حکومتی فرا می‌خواند. قضیه به این نحو بوده است که شناور دو سال بعد از بهره‌برداری دچار حادثه شده و آب به داخل موتورخانه از محل شافت کشتی نشست می‌کند. مالک از دریافت گرامت از جانب بیمه‌گر با پذیرش عیب ذاتی خودداری می‌کند. سپس با مراجعه به مراجع قضایی، عرضه کشتی دیگری به جای کشتی مورد سفارش و به کار گرفتن مواد بی‌کیفیت و نامرغوب توسط سازنده و تأیید و صدور گواهی برای شناور توسط رده‌بندی آسیا را مدعی می‌شود.

خسارت مورد تقاضای مالک ۶۵۰ هزار دلار بوده است؛ در حالی که رده‌بندی آسیا حداکثر معادل ریالی ۶۵۰ دلار به عنوان حق‌الزحمه دریافت کرده بود. مرجع قضایی مؤسسه رده‌بندی آسیا را مبری از قصور تشخیص داده و تبرئه می‌کند؛ اما برای مالک هنوز ثابت نشده است که مسئولیت اصلی قابلیت دریانوردی شناور با کیست؟

نتیجه‌گیری

به نظر می‌آید که فقدان یک رژیم ملی و بین‌المللی پذیرفته شده در مورد میزان پاسخگویی مؤسسات رده‌بندی باعث شده است برخوردهای متفاوتی با مسئولیت مؤسسات رده‌بندی در قبال حوادث به عمل آید. البته باید مبنای پاسخگویی نیز مشخص شود که حقوق مدنی است یا حقوق عمومی.

مؤسسات رده‌بندی در تعیین استانداردهای ایمنی، ساخت و نگهداری کشتی نقش مهمی بر عهده دارند و باید هنگام بروز حوادث بررسی شود چه میزان از خدمات این مؤسسات در ایجاد حادثه نقش داشته‌اند.

هیچ شناوری نمی‌تواند فعالیتی داشته باشد مگر اینکه دارای گواهی‌نامه از یک مؤسسه رده‌بندی باشد.



قوانین بین‌المللی و حقوق دریاها (۳)

دریای سرزمینی

غلامعلی بهشتی برومند
کارشناس دریانوردی

از امپراتوری روم قدیم تا حدود قرن ۱۵ میلادی کشورهای مختلف ادعای مالکیت مناطق وسیعی از اقیانوس‌ها را داشتند.

این ادعاها اکثراً بی‌ثبات و عموماً مبهم و غیرقابل بیان بودند و دلایل روشنی بر آنها اقامه نمی‌شد. با این حال به نظر نمی‌رسید که هیچ‌گونه توافقی در رابطه با ادعاهای مذکور به عمل آمده باشد.

در قرن ۱۵ میلادی کشورها از ادعاهای گسترده صرف نظر و در عوض مدعی مالکیت آب‌های مجاور سواحل خود شدند. در خلال قرن بعد جنتیلی (Albercio Gentili) مفسر سیاسی و متخصص حقوق بین‌الملل در کتاب خود به نام "De Jure Belli" که در سال ۱۵۹۸ منتشر شد، طرحی ارائه کرد مبنی بر اینکه یک حکومت می‌تواند قانوناً با آب‌های مجاور سرزمین خود به همان نحو عمل نماید که با خشکی‌های سرزمینی عمل می‌کند. ارائه این طرح باعث ظهور اصطلاح نوین "دریای سرزمینی" شد. به نظر می‌رسد پیدایش این مفهوم حقوقی ریشه در ضرورت پیشگیری از دزدی دریایی و سایر اعمالی که امنیت یک حکومت را تهدید می‌کند داشته باشد. همان مفهوم حقوقی امروزه هنگامی به کار می‌رود که از حفظ صلح، نظم و امنیت کشورهای ساحلی صحبت می‌شود.

در قرن ۱۷ میلادی محتوا، منظور و وسعت عرضی دریای سرزمینی به وضوح بیان شده بود و آنچه از این تحولات بروز کرد محدوده ۳ میل برای عرض دریای سرزمینی بود. در آن دوران توپ‌ها قادر به پرتاب گلوله تا مسافتی حدود ۳ میل بودند. اما شواهد موجود نشان می‌دهند که ممکن است عرض دریای

اصل مورد توافق همگانی ۱۲ میل عرض دریای سرزمینی و نفی وسعت‌های بیش از ۱۲ میل یکی از موفقیت‌های کلیدی کنفرانس سوم حقوق دریاهاست که اکثریت قریب به اتفاق کشورها در عمل آن را مورد تأیید و تصدیق قرار داده‌اند.

سرزمینی هیچ ارتباطی با برد گلوله توپ نداشته، بلکه ریشه در خط دید انسان داشته باشد که در سطح دریا حدوداً ۳ میل است.

این دو فرضیه با انطباق تصادفی نتیجه همسان مؤید یکدیگرند؛ یعنی اصل محدوده ۳ میل به عنوان عرض دریای سرزمینی. اگر محدوده ۳ میل را بر مبنای برد گلوله فرض کنیم، این سؤال مطرح می‌شود که چرا بسیاری از کشورهایی که با دریا ارتباط دارند، با پیشرفت و توسعه برد سلاح‌ها که تا فواصل دورتری می‌رسید هنوز به اصل محدوده سه میل پای‌بند بودند؟ پاسخ این است که آن را قابل قبول یافته بودند. اما حقیقت اینکه یک توپ فقط می‌توانست تا سه میل پرتاب کند هیچ‌گونه نسبتی با وثوق و اعتبار یک قانون نداشت، همان‌گونه که برد زیاد سلاح‌های نوین نیز نمی‌توانست داشته باشد. با این حال در طول قرون ۱۸ و ۱۹ میلادی آراء و اقدامات اکثریت عمده کشورها در جهت تأیید محدوده سه میلی بوده است. در قرن بیستم بویژه از جنگ جهانی دوم تا سال ۱۹۸۲ قانون سه میل به دلایل مختلف تحت حملات انتقادآمیز کشورهای بسیاری بود. معترضین همگی با این نکته موافق بودند که سه میل باید حداقل وسعت دریای سرزمینی باشد. اعتراضات و مخالفت‌ها روی حداکثر آن بود و تا نیل به یک توافق همگانی هنوز راه درازی در پیش بود.

کاربرد متناقض عرض دریای سرزمینی

پس از جنگ جهانی دوم برخی از کشورهای ساحلی برای افزایش عرض دریای سرزمینی شروع به اعمال فشار کرده و کشورهای متعهد جدیدی نیز از حالت مستعمره درآمده و استقلال یافته بودند. ادعاهای مختلف و متناقضی در این رابطه عنوان می‌شد. هنگامی که نمایندگان ۴۸ کشور جهان در سال ۱۹۳۰ با هدف اولیه تعیین یک وسعت عرضی هماهنگ دریای سرزمینی در لاهه گرد آمدند، بذر تضعیف اصل سه میل کاشته شد. این گردهمایی نتوانست به هدف اصلی خود دست یابد و انتقاد از اصل سه میل نیز فزونی گرفت. در طول سال‌های متمادی ادعاهای مرتبط با عرض دریای سرزمینی به مناقشات و گاه برخوردهایی بین دولت‌ها منجر شد. برای مثال در سال ۱۹۵۴ کشورهای اکوادور، پرو و شیلی بیانیه‌ای حقوقی صادر کردند که نه لزوماً در عبارات عملی بلکه به صورت لغوی و ظاهری دریای سرزمینی را تا ۲۰۰ میل در دریای باز گسترش می‌داد. در دسامبر ۱۹۵۷ دولت اندونزی اعلام کرد که تمام آب‌های

داخلی و پیرامونی ۳۰۰۰ جزیره آن کشور آب‌های سرزمینی اندونزی هستند و دلیل اقامه شده مبنی بر این بود که کل اندونزی قبلاً یک منطقه وسیع خشکی و آب‌ها نیز متعلق به آن خشکی واحد بوده‌اند.

کنفرانس اول و دوم ژنو درباره حقوق دریاها

در سال‌های ۱۹۵۸ و ۱۹۶۰ جامعه جهانی در ژنو سعی کرد تا به یک توافق همگانی دست یابد. در ژوئن سال ۱۹۵۶ کمیسیون حقوق بین‌المللی سازمان ملل متحد طرح پیش‌نویس قانون حاکم بر دریای سرزمینی را مورد ملاحظه و بررسی قرار داد. پنج طرح پیشنهادی از محدوده قطعی سه میلی تا اعطای حق یک‌جانبه تعیین عرض دریای سرزمینی توسط کشورهای ساحلی مورد ملاحظه قرار گرفت. هیچ یک از طرح‌های مزبور از اکثریت آراء برخوردار نشد و پیشنهادی که در نهایت مورد پذیرش قرار گرفت مسئله را حل نکرد.

در کنفرانس دوم حقوق دریاها که در بهار سال ۱۹۶۰ در ژنو تشکیل شد نمایندگان ۸۸ کشور جهان در یک کنفرانس ۶ هفته‌ای گرد هم آمدند و بحث‌های مربوط به عرض دریای سرزمینی و حقوق ماهیگیری مرتبط با آن طولانی و در برخی موارد پر سروصدا بود. اما علی‌رغم این واقعیت که پیشنهادات زیادی ارائه و توسط گروه‌های مختلفی از کشورها تأیید شده بود هیچ توافقی حاصل نشد. یک فرمول قراردادی مشترک آمریکایی-کانادایی مبنی بر ۶ میل عرض دریای سرزمینی متصل به یک منطقه ۶ میلی ماهیگیری جهت استفاده انحصاری کشور ساحلی و شناسایی منافع ویژه کشور ساحلی در حفظ منابع شیلات دورتر از آب‌های سرزمینی خود، بیشترین رأی را به خود اختصاص داد؛ اما نتیجه کلی نشان‌دهنده یک رأی کمتر از اکثریت دو سوم لازم برای تصویب بود. هیأت نمایندگی آمریکا در مواجهه با این عدم توافق اعلام کرد که دولت آمریکا به قانون عرفی اصل ۳ میل پای‌بند است و تحت هیچ شرایطی ادعای بیش از ۳ میل را به رسمیت نمی‌شناسد.

در سال ۱۹۵۶ بر اساس پیشنهاد نمایندگان شوروی سابق و آمریکا، مذاکرات دوجانبه غیررسمی به منظور تبادل نظر در این رابطه انجام گرفت که اگر کنفرانس دیگری تشکیل شود آیا امکان حل و فصل عرض دریای سرزمینی وجود دارد یا خیر؟ مباحث انجام شده مجدداً این حقیقت را تأیید می‌کرد که حل مسئله فوق بدون رسیدگی هم‌زمان به مسائل صید ماهی و تنگه‌ها و



آبراه‌ها ممکن نخواهد بود. در طی چند سال بعد مذاکرات مشورتی زیادی بین کشورهای مختلف انجام و همگی مؤید ارتباط و تأثیر متقابل دریای سرزمینی و تنگه‌ها و منابع صید ماهی بودند. همچنین تأیید شد که اگر یک کنفرانس جهانی محدود به سه موضوع مرتبط فوق تشکیل شود، احتمال حل موفقیت‌آمیز مسئله بسیار بالا خواهد رفت.

کنفرانس سوم حقوق دریاها

کنفرانسی که فقط محدود به وسعت دریای سرزمینی، تنگه‌ها و صید ماهی باشد قابل حصول و اجرا نبود، زیرا در زمستان سال ۱۹۶۷ سفیر مالتا در آمریکا سازمان ملل متحد را دعوت به اتخاذ تصمیم در موردی می‌کرد که به استناد آن گفته می‌شد منابع زیر بستر دریا در خارج از حوزه تحت حاکمیت حقوقی و ملی برای استفاده تمام افراد بشر هستند، و از سازمان ملل جهت ایجاد یک سازمان بین‌المللی به منظور تنظیم، نظارت و کنترل کلیه فعالیت‌های مربوط به بستر دریاها دعوت می‌کرد. مجمع عمومی سازمان ملل در پاسخ، کمیته‌ای تخصصی متشکل از ۴۲ عضو را مأمور مطالعه درباره بستر دریاها کرد. این کمیته که از سال ۱۹۶۸ دائمی شد، به این نتیجه دست یافت که بستر دریا را نمی‌توان جدا از سایر نظام‌های حقوقی دریاها مورد مطالعه قرار داد.

به‌علاوه بسیاری از کشورهای در حال توسعه خواستار تجدید نظر کلی حقوق دریاها بودند. در نتیجه مجمع عمومی در ۱۷ سپتامبر ۱۹۷۰ تصمیم گرفت کنفرانس عمومی و جامع دیگری در رابطه با حقوق دریاها در سال ۱۹۷۱ تشکیل شود.

اولین جلسه کنفرانس سوم از ۳ تا ۱۵ دسامبر ۱۹۷۳ در نیویورک تشکیل و در تمام طول جلسات مسئله عرض دریای سرزمینی مجدداً مورد بحث قرار گرفت. با گذشت زمان تغییر موضع دولت‌های بیشتری از اصل ۳ میل به ۱۲ میل به چشم می‌خورد. علی‌رغم آمارهای متفاوتی که از مواضع دولت‌ها در جلسات متعدد کنفرانس سوم ارائه شده و به منظور بیان تغییر گرایش‌ها و مواضع دولت‌های بیشتر از اصل ۳ میل به ۱۲ میل تنها کافی است نگاهی به جدول زیر بیندازیم.

تفاوت آمارهای منتشره در سال‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۸

۱۹۷۸	۱۹۶۰	مواضع دولت‌ها
۲۰ دولت	۲۲ دولت	مدعی عرض دریای سرزمینی تا ۳ میل
۹ دولت	۱۸ دولت	مدعی عرض دریای سرزمینی ۴ تا ۱۰ میل
۲۰ دولت	۱۱ دولت	مدعی عرض دریای سرزمینی تا ۱۲ میل
۱۲ دولت	۲ دولت	مدعی عرض دریای سرزمینی بین ۱۲ تا ۲۰۰ میل
۱۵ دولت	-	مدعی عرض دریای سرزمینی تا ۲۰۰ میل

آمار منتشره سال ۱۹۷۸ میلادی همچنین نشان می‌داد که در مجموع ۶۹ کشور خواستار یک منطقه ۲۰۰ میلی ماهیگیری یا منطقه انحصاری اقتصادی بودند. تا پائیز سال ۱۹۸۰ کنفرانس سوم حقوق دریاها ۹ جلسه رسمی برقرار و نتایج و توافقات غیررسمی به دست آورده بود. با پایان گرفتن مذاکرات در سال ۱۹۸۲ نتایج خوبی حاصل و در مورد کلیه نظام‌های حقوقی دریایی غیر از موضوع بستر دریاها توافقی حاصل شد. یکی از موضوعات مورد توافق که از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است تصریح شرایط کشتیرانی و سایر مقررات مربوط به دریاها و مؤثر بر امور کشتیرانی می‌باشد. کلیه شرایط و مقررات نهایی در متن کنوانسیون تدوین و با اکثریت آراء در ۳۰ آوریل ۱۹۸۲ مورد تصویب قرار گرفت.

اصل مورد توافق همگانی ۱۲ میل عرض دریای سرزمینی و نفی وسعت‌های بیش از ۱۲ میل یکی از موفقیت‌های کلیدی کنفرانس سوم حقوق دریاهاست که اکثریت قریب به اتفاق کشورها در عمل آن را مورد تأیید و تصدیق قرار

در قرن ۱۵ میلادی جنتیلی مفسر سیاسی و متخصص حقوق بین‌الملل در کتاب خود به نام "De Jure Belli" که در سال ۱۵۹۸ منتشر شد، طرحی ارائه کرد مبنی بر اینکه یک حکومت می‌تواند قانوناً با آب‌های مجاور سرزمین خود به همان نحو عمل نماید که با خشکی‌های سرزمینی عمل می‌کند.

داده‌اند. ایالات متحده آمریکا که همچنان مدعی اصل ۳ میل بود در ۹ ژوئیه ۱۹۸۲ به علت عدم حصول اهداف خود در رابطه با بستر دریاها در کنفرانس سوم، کنوانسیون مربوطه را رد و به آن اعتراض کرد، اما در اعلامیه مورخ ۱۰ مارس ۱۹۸۳ ادعاهای مربوط به دریای سرزمینی را تا ۱۲ میل که حقوق و آزادی‌های کشورها، به خصوص در زمینه حق عبور بر اساس حقوق بین‌الملل را مرعی داشته باشد، محترم شمرد.

در جلسات مجمع عمومی سازمان ملل که از ۲۷ سپتامبر تا ۱۵ اکتبر ۱۹۸۲ برگزار شد اکثریت عمده هیأت‌های نمایندگی شرکت‌کننده درباره کنوانسیون حقوق دریاها با انعکاس آراء موافق بسیار زیاد، تصویب کنوانسیون را مورد تأیید مجدد قرار دادند. در جلسه نهایی کنفرانس سوم، از ۶ تا ۱۰ دسامبر ۱۹۸۲ که کنوانسیون حقوق دریاها در جامائیکا مطرح و برای امضاء کنندگان مفتوح بود، نمایندگان ۱۱۷ کشور متن کنوانسیون را امضاء کردند، یعنی بزرگ‌ترین رقم امضاءکننده یک قرارداد بین‌المللی در اولین جلسه اخذ امضاء. تا تاریخ ۶ دسامبر ۱۹۸۴ که کنوانسیون کماکان جهت امضاء موافقان مفتوح بود ۱۵۸ کشور آن را امضاء کرده بودند. آمریکا از معدود کشورهایی بود که از امضای آن خودداری کرد. قبل از برقراری کنفرانس سوم، کشورهای ساحلی حق اعمال حاکمیت حقوقی بر تحقیقات علمی دریایی در ماورای دریای سرزمینی را نداشتند. حاکمیت حقوقی این کشورها بر تحقیقات علمی دریایی در منطقه انحصاری اقتصادی یکی از پیامدهای کنوانسیون حقوق دریاها بود که هم‌اکنون در مقررات بین‌المللی به رسمیت شناخته می‌شود. منطقه انحصاری اقتصادی (EEZ) نیز از جمله تحولات سال‌های اخیر و از دیگر پیامدهای کنفرانس سوم بود. کنوانسیون جدید حاکمیت کشورهای ساحلی بر منابع دریایی در محدوده‌ای به عرض ۲۰۰ میل از خط مبدأ دریای سرزمینی را به رسمیت شناخته و آن را منطقه انحصاری اقتصادی نامید.

روش و مبنای اندازه‌گیری و تعیین حد خارجی دریای سرزمینی مرتبط با سواحل سرزمین اصلی، جزایر، مناطق مجمع‌الجزایری، تنگه‌ها و آبراه‌ها و سایر مسائل مرتبط با دریای سرزمینی مطرح شده در کنوانسیون ۱۹۸۲ حقوق دریاها در شماره بعدی بیان خواهد شد.

در ژوئن سال ۱۹۵۶ کمیسیون حقوق بین‌المللی سازمان ملل متحد طرح پیش‌نویس قانون حاکم بر دریای سرزمینی را مورد بررسی قرار داد.



آشنایی با بیمه دریایی (۴) شرایط ریسک بیمه‌ای

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

چنانچه هر گونه شرط دیگری در بیمه‌نامه متعارض با این شرط وجود داشته باشد، معتبر نخواهد بود.
در واقع نیت این شرط در بیمه‌نامه آن است که بیمه‌گزار، بیمه‌گر خود را از هر گونه تغییر اساسی در نوع و ماهیت ریسک تهدیدکننده مورد بیمه، مطلع کند. این اعلام باید قبل از انجام تغییراتی که در محدوده کنترل بیمه‌گزار، مالکان و یا مدیران شناور است، به اطلاع بیمه‌گر رسانیده شود. چنانچه تغییرات خارج از حیطه کنترل بیمه‌گزار، مالکان و یا مدیران شناور باشد، اگر اقدام سریع از طرف بیمه‌گزار جهت اعلام مراتب به بیمه‌گر و اخذ تأییدیه ایشان صورت نگیرد، بیمه‌گر حق دارد به محض اطلاع از موضوع، پوشش بیمه‌ای را خاتمه دهد. هیچ شرایطی در کلوز جهت برقراری مجدد پوشش بعد از اختتام آن ذکر نشده است. بیمه‌گر حق دارد به محض دریافت اعلامیه از سوی بیمه‌گزار مبنی بر وجود تغییرات فوق‌الذکر آن را قبول کرده یا به پوشش بیمه‌ای پایان دهد، ولی چنانچه بیمه‌گر تصمیم به قبول تغییرات داشته باشد، این موضوع زمانی رسمیت یافته و قابلیت اجرایی دارد که به صورت مکتوب از سوی ایشان اعلام شود. در عمل قبول تغییرات از سوی بیمه‌گر منوط به انجام تغییراتی در پوشش بیمه‌ای و یا اخذ حق بیمه اضافی می‌باشد. به هر حال اگر تأییدیه کتبی بیمه‌گر

اختتام اتوماتیک پوشش

بیمه‌گران در زمان قبول یک ریسک بیمه‌ای و ارزیابی نرخ حق بیمه، مجموعه شرایط ریسک را در زمان ارائه پیشنهاد بیمه‌ای مدنظر قرار داده و بررسی می‌کنند. تغییرات در برخی عوامل خاص در ارتباط با موارد ذکر شده می‌تواند شرایط ریسک را به ضرر بیمه‌گر تغییر دهد و این در حالی است که بیمه‌گران کلیه جوانب ریسک را در زمان ارائه پیشنهاد بیمه‌ای و نه در گذر زمان ارزیابی می‌کنند. بیمه‌گر در چنین شرایطی با اتکاء بر "اصل حسن نیت" کار را پیش می‌برد، اما این اصل در طول زمان و مخصوصاً وقتی که شرایط تغییر می‌یابند، دیگر کاربرد فوق‌الذکر را نخواهد داشت. شایان ذکر است چنانچه شرایط "اختتام بیمه‌نامه" در مجموعه شرایط ITC وجود نداشته باشد، هیچ شرط دیگری در بیمه‌نامه موجود نیست که به بیمه‌گر اختیار اتمام پوشش بیمه‌ای را ارائه کند.

شرایط اختتام (شرط ۵ کلوز) جهت حمایت از بیمه‌گران برای خاتمه دادن به پوشش بیمه‌ای در زمانی است که تغییراتی خاص و به ضرر ایشان در مجموعه شرایطی که مورد بیمه در آن قرار دارد، اتفاق بیفتد. شرط اختتام به عنوان شرط حاکم و برتر در مجموعه شرایط بیمه‌نامه می‌باشد و این بدان معناست که

صادر نشود، بیمه‌نامه بر اساس شرایط ذکر شده در کلوژ به صورت اتوماتیک خاتمه یافته (لزومی به اعلام اختتام بیمه‌نامه به بیمه‌گزار نمی‌باشد) و حق بیمه باقی‌مانده تا پایان دوره بیمه‌ای به صورت روزشمار به بیمه‌گزار برگشت داده می‌شود، مگر مورد بیمه قبلاً از محل بیمه‌نامه دچار خسارت شده باشد. حال در این قسمت به تشریح مجموعه شرایط ارائه شده در شرط ۵ کلوژ پرداخته می‌شود.

تغییرات رده‌بندی

تغییر مؤسسه رده‌بندی: ابتدا نظر خوانندگان را به مطالبی که در شماره قبل و در مورد مؤسسات رده‌بندی ذکر شد، معطوف می‌کند. همان‌طور که پیش از این آمد بیمه‌گران در مورد استانداردهای متفاوت مؤسسات رده‌بندی بسیار حساس بوده و ممکن است ترجیح دهند شنواری که از کلاس یک مؤسسه رده‌بندی خارج شده و تحت کلاس مؤسسه دیگر در می‌آید را بیمه نکرده و یا بیمه کردن آن را مشروط به اخذ حق بیمه اضافی کنند. اگر بیمه‌گر انتقال از یک مؤسسه رده‌بندی به مؤسسه دیگر را قبول نکند، بیمه‌نامه به محض تغییر مؤسسه رده‌بندی به طور اتوماتیک خاتمه یافته تلقی می‌شود، مگر آنکه شناور بیمه شده در حال سفر دریایی باشد که در این حالت پوشش بیمه‌ای تا زمان رسیدن شناور به بندر بعدی ادامه خواهد داشت.

بیمه‌گران می‌خواهند از کم و کیف دلایل تغییر مؤسسه رده‌بندی که کشتی در زمان صدور بیمه‌نامه تحت آن به ثبت رسیده است، مطلع گردند. اگر بیمه‌گران تغییر کلاس کشتی را تأیید نکنند، بیمه‌نامه به محض تغییر کلاس به طور اتوماتیک خاتمه یافته تلقی می‌شود، مگر آنکه شناور بیمه شده در حال سفر دریایی باشد که در این حالت پوشش بیمه‌ای تا زمان رسیدن شناور به بندر بعدی ادامه خواهد داشت.

تعلیق کلاس: بعضاً اتفاق می‌افتد که در حین انجام امور مربوط به بازرسی مؤسسه رده‌بندی شناور به دلیل مشکلات سازه‌ای برخی قسمت‌های آن، نمی‌تواند کلاس خود را حفظ کند. لذا در جایی که ایراد شناسایی شده قابل تعمیر و اصلاح باشد، مرسوم است که کلاس کشتی به طور موقت و تا زمان اتمام اقدامات لازم جهت اصلاحات مورد نظر مؤسسه رده‌بندی به حالت تعلیق در می‌آید. معمولاً مؤسسه رده‌بندی، تاریخی را به عنوان مهلت انجام اصلاحات اعلام می‌کند. در چنین مواقعی بیمه‌گزار باید بیمه‌گر خود را از بروز تعلیق در کلاس شناور، مطلع کرده و تأییدیه ایشان را جهت ادامه پوشش بیمه‌ای اخذ نماید. حال چنانچه بیمه‌گر ادامه پوشش بیمه‌ای را تأیید نکند، بیمه‌نامه به محض تعلیق کلاس کشتی به طور اتوماتیک خاتمه یافته تلقی می‌شود، مگر آنکه شناور بیمه شده در حال سفر دریایی باشد که در این حالت

پوشش بیمه‌ای تا زمان رسیدن شناور به بندر بعدی ادامه خواهد داشت.
عدم ادامه / لغو کلاس: مؤسسه رده‌بندی وجود شناور تحت ثبت خود را تا زمانی که کشتی در مهلت مقرر جهت انجام بازرسی به آن مراجعه نکرده و بازرسی‌های لازم را انجام دهد تأیید می‌کند و در غیر این صورت کلاس کشتی ادامه نخواهد یافت. یکی دیگر از موارد عدم ادامه، زمانی است که شناور نتواند استانداردهای مؤسسه رده‌بندی را رعایت کرده و اقدامات اصلاحی ذکر شده در زمان تعلیق کلاس شناور را به سطح استاندارد - مورد نظر مؤسسه رده‌بندی - نرساند و به این ترتیب نتواند نظر و رضایت ایشان را جلب کند.

لغو کلاس به هر دلیلی دارای تبعات مشابهی می‌باشد. بسته به نوع شرایط و موقعیت، معمولاً کسی انتظار ندارد که بیمه‌گر عدم ادامه و یا لغو کلاس را تأیید کند، به این ترتیب به محض عدم ادامه و یا لغو کلاس، پوشش بیمه‌نامه به طور اتوماتیک خاتمه یافته تلقی می‌گردد، مگر آنکه شناور بیمه شده در حال سفر دریایی باشد که در این حالت پوشش بیمه‌ای تا زمان رسیدن شناور به بندر بعدی ادامه خواهد داشت.

انقضای کلاس: این مورد ممکن است به دلایل متعدد پیش آید، که بیشترین موارد به دلیل خارج شدن شناور از سرویس و یا اوراق کردن آن می‌باشد. در چنین مواردی نیاز به اقدام جهت تمدید گواهی کلاس نمی‌باشد، اما بیمه‌گزار ممکن است تا پایان سفر شناور جهت اوراق شدن نیاز به پوشش بیمه‌ای داشته باشد، بنابراین لازمست که بیمه‌گزار مراتب را به اطلاع بیمه‌گر برساند. حال چنانچه بیمه‌گر تمایلی به ادامه پوشش نداشته باشد، به محض انقضای گواهی کلاس پوشش بیمه‌ای پایان یافته تلقی می‌شود، مگر آنکه شناور بیمه شده در حال سفر دریایی باشد که در این حالت پوشش بیمه‌ای تا زمان رسیدن شناور به بندر بعدی ادامه خواهد داشت.

عدم بازرسی مؤسسه رده‌بندی در موعد مقرر: مؤسسات رده‌بندی جهت بررسی وضعیت شناور، فاصله مابین بازرسی‌ها و تعهدات مالکان و یا مدیران شناور جهت در دسترس قراردادن شناور در زمان تعیین شده را مشخص می‌کنند. چنانچه امکان در دسترس قراردادن شناور در زمان تعیین شده برای مالکان و یا مدیران شناور وجود نداشته باشد، ایشان باید مراتب را به مؤسسه رده‌بندی اعلام کرده و درخواست تمدید مهلت تعیین شده کنند، ضمناً در چنین حالتی مالکان و یا مدیران کشتی باید مراتب را به بیمه‌گر خود نیز اعلام کرده و تأییدیه لازم را اخذ کنند، مگر آنکه شناور بیمه شده در حال سفر دریایی باشد که در این حالت پوشش بیمه‌ای تا زمان رسیدن شناور به بندر بعدی ادامه خواهد داشت.

بیمه‌گران در زمان قبول یک ریسک بیمه‌ای و ارزیابی نرخ حق بیمه، مجموعه شرایط ریسک را در زمان ارائه پیشنهاد بیمه‌ای مدنظر قرار داده و بررسی می‌کنند.





خسارات و صدمات وارد به شناور در اثر خطرات تحت پوشش

بیمه‌نامه: در تمامی موارد فوق‌الذکر به غیر از تغییر مؤسسه رده‌بندی و انقضاء کلاس، چنانچه تغییر کلاس و سایر موارد در نتیجه خسارات و صدمات وارد به شناور در اثر خطرات تحت پوشش (که بعداً به آنها خواهیم پرداخت) رخ دهد، امتیاز ویژه‌ای به بیمه‌گذار تعلق خواهد گرفت. این امتیاز عدم اجرای شرایط اختتام اتوماتیک است، مگر زمانی که شناوری که به بندر بعدی رسیده باشد، بدون مجوز مؤسسه رده‌بندی سفر دیگری را آغاز کند.

به طور مثال زمانی را فرض کنید که یک کشتی در مسیر خود به سوی داک تعمیراتی خشک (Dry Dock) برای انجام بازرسی‌های دوره‌ای توسط مؤسسه رده‌بندی، تصادم می‌کند. در اثر این تصادم کشتی به سمت نزدیک‌ترین بندر جهت بررسی میزان خسارات وارده و اقداماتی که برای تعمیرات باید انجام گیرد، یدک (tow) می‌شود. لذا در اثر این حادثه زمان بازدید شناور توسط مؤسسه رده‌بندی منقضی می‌شود، با این وجود شرایط اختتام اتوماتیک اجرایی نشده و پوشش بیمه‌ای ادامه خواهد داشت. به هر حال بیمه‌گذار لازمست تا مراتب را به مؤسسه رده‌بندی اعلام کرده و مجوز ایشان را قبل از انجام سفر و ترک بندر پناه (Place of Refuge) اعلام کند. عدم انجام این امر باعث اجرایی شدن شرایط اختتام اتوماتیک بیمه‌نامه شده و به محل شروع سفر بدون مجوز مؤسسه رده‌بندی، بیمه‌نامه خاتمه یافته تلقی می‌شود.

تغییر مالکیت و یا مدیریت شناور

تغییر مالکیت: بر اثر قوانین و مقررات بیمه‌های دریایی (اصل نفع بیمه‌ای) تهیه بیمه‌نامه برای شخصی که نفع بیمه‌ای در مورد چیزی که تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد، نداشته و یا انتظار منطقی و قابل قبولی نیز برای نفع

اگر بیمه‌گران تغییر کلاس کشتی را تأیید نکنند، بیمه‌نامه به محض تغییر کلاس به طور اتوماتیک خاتمه یافته تلقی می‌شود، مگر آنکه شناور بیمه شده در حال سفر دریایی باشد.



بیمه‌ای نداشته باشد، غیرقانونی است. معمولاً در هنگام مذاکره جهت اخذ پوشش بیمه‌ای و یا حتی تنظیم مفاد قرارداد به موضوع نفع بیمه‌ای پرداخته نمی‌شود، اما در زمان وقوع خسارت چنانچه بیمه‌گذار نتواند ثابت کند که در مورد بیمه‌نامه دارای نفع بیمه‌ای می‌باشد، خسارت قابل پرداخت نخواهد بود. بنابراین بیمه‌گر این حق را دارد که در زمان وقوع خسارت مدارک لازم جهت اثبات وجود نفع بیمه‌ای را از بیمه‌گذار خود درخواست کند.

زمانی که بیمه‌گذار نفع بیمه‌ای خود را در طول مدت اعتبار بیمه‌نامه از دست می‌دهد، به محض از بین رفتن نفع بیمه‌ای پوشش بیمه‌نامه خاتمه یافته تلقی می‌شود. تنها مورد استثناء زمانی است که قبل از اتمام نفع بیمه‌ای بیمه‌گذار منافع بیمه‌نامه را به شخص دیگری واگذار کرده باشد (در ادامه به موضوع واگذاری پرداخته خواهد شد). در عمل قبل از واگذاری منافع بیمه‌نامه، باید موافقت کتبی بیمه‌گر اخذ شود. ضمناً در جایی که بیمه‌گر با این موضوع موافقت نکند، پوشش بیمه‌ای به محض واگذاری منافع به اتمام خواهد رسید. شایان ذکر است اتمام پوشش بیمه‌ای به روش مذکور بدون در نظر گرفتن دلیل تغییر مالکیت می‌باشد. به هر حال این شرایط در زمانی که شناور فروخته می‌شود و یا مالکیت شناور به مراجع قانونی (به دلیل موارد ورشکستگی، به نفع راهن، ...) محول می‌شود نیز اجرایی می‌گردد.

(ضمناً مراتب قید شده در مورد تعویق فسخ بیمه‌نامه در زمانی که مدیریت شناور در شرایط در حال سفر بودن و یا در سفر بالاست تغییر می‌کند، مورد توجه قرار گیرد).

تغییر مدیریت: در خلال مدتی که مالکیت کشتی تغییر نمی‌کند (نفع بیمه‌ای مالک یا برجاست)، ممکن است مالک تصمیم بگیرد تا مدیریت کشتی را به گروه دیگری بسپارد. از طرفی یکی از عوامل بسیار مهم در بررسی ریسک و صدور بیمه‌نامه برای بیمه‌گران، مدیریت کشتی می‌باشد. در واقع در هنگام ارزیابی ریسک برای شرکت بیمه، موضوع مدیریت کشتی نسبت به مالکیت آن از اهمیت بیشتری برخوردار می‌باشد. بیمه‌گران در وهله اول می‌خواهند بدانند که آیا کشتی توسط خود مالک مدیریت می‌شود و یا توسط شخص دیگری - از طرف مالک - این امر صورت می‌گیرد. به همین دلیل موضوع تجربه گروهی که کشتی را مدیریت می‌کنند، در قبول و یا رد ریسک و همچنین نرخ و شرایط بیمه‌ای از اهمیت خاصی برخوردار می‌باشد.

لازم به ذکر است که به جز موارد قید شده در بخش ۵ کلوژ، شرایط دیگری در کلوژ در مورد اختیار دادن به بیمه‌گر جهت فسخ بیمه‌نامه داده نشده است. به هر حال در مورد تغییر مدیریت چنانچه این تغییرات مورد تأیید بیمه‌گر نباشد، ایشان حق فسخ بیمه‌نامه را خواهند داشت. ضمناً لازم است در مورد تأثیرات چارتر کردن شناور بر شرایط بیمه‌نامه نیز توجه لازم معمول گردد.

(ضمناً مراتب قید شده در مورد تعویق فسخ بیمه‌نامه در زمانی که مدیریت شناور در شرایط در حال سفر بودن و یا در سفر بالاست تغییر می‌کند، مورد توجه قرار گیرد).

تغییر پرچم

زمانی که شناوری در حال ساخت می‌باشد، مالک آن به انتخاب خود شناور را تحت ثبت رسمی یک کشور در می‌آورد. ممکن است به نظر برسد که این کشور، محلی است که مالک، ملیت آن را داشته و یا جایی است که شرکت کشتیرانی مالک در آنجا به ثبت رسیده است، ولی به دلایل برخی مزایا (به طور مثال مزایای مالیاتی) ممکن است مالک شناور تصمیم بگیرد شناور را در کشور دیگری به ثبت رسانده و تحت پرچم آن کشور درآورد. البته این امر باید مورد موافقت کشوری که شناور را تحت نام خود به ثبت می‌کند نیز باشد. لذا وقتی یک شناور به طور رسمی تحت ثبت یک کشور در می‌آید شماره رسمی خود را دریافت کرده و این شماره بر روی شناور حک شده و بر اساس این شماره کلیه مشخصات و جزئیات شناور در دفاتر مربوطه ثبت و ضبط می‌شود. در گذر زمان و چنانچه حتی نام کشتی نیز تغییر کند، شماره ثبت شناور ثابت بوده و تا زمانی که شناور در آن کشور ثبت شده باشد، تغییر نمی‌کند. ضمناً

تحت مؤسسه رده‌بندی کشوری دیگر رده‌بندی کرد. همان طور که ذکر شد رده‌بندی با شرایط ساختاری شناور در ارتباط می‌باشد، در حالی که پرچم بیانگر قوانین و مقرراتی است که شناور تحت آن به فعالیت می‌پردازد. به طور مثال، قوانین حمل‌ونقل تجاری انگلستان و سایر مقررات مربوطه بر پایه مقررات قابلیت دریانوردی و حمل کالا، استانداردهای لازم برای استخدام فرمانده، افسران و خدمه شناور، شرایط خدمه، الزامات ایمنی، مسئولیت مالکان، محدودیت بارگیری، حمل کالا و دیگر موارد می‌باشد. هر شناوری که تحت پرچم انگلستان فعالیت کند باید بر پایه قوانین انگلستان و مقررات فوق‌الذکر عمل کند. به همین ترتیب چنانچه شرایط خاصی نیز پیش آید، فرمانده شناور تحت پرچم انگلستان می‌تواند از دولت انگلستان درخواست کند تا از شناور و پرسنل روی آن حمایت کند.

از آنجایی که هر کشوری قوانین و مقررات خاص خود در مورد شناورها را اعمال می‌کند، لذا بیمه‌گران در هنگام ارزیابی ریسک به موضوع پرچم شناور توجه ویژه‌ای می‌کنند. مالکان شناورها به دلایل بسیاری نسبت به تغییر پرچم خود اقدام می‌کنند که بسیاری از آنها ممکن است مورد نظر و توجه شرکت بیمه نباشد. در هر حال به هر دلیل که پرچم شناور تغییر یابد، بر اساس شرایط کلوژ به محض تغییر پرچم (خواه داوطلبانه یا غیر آن) پوشش بیمه‌ای پایان یافته تلقی می‌شود. اما چنانچه قبلاً بیمه‌گذار مراتب موافقت شرکت بیمه‌گر خود را با این تغییر اخذ کرده باشد، پوشش بیمه‌ای به حال و قوت خود باقی خواهد ماند.

(ضمناً مراتب قید شده در مورد تعویق فسخ بیمه‌نامه در زمانی که مدیریت شناور در شرایط در حال سفر بودن و یا در سفر بالاست تغییر می‌کند، مورد توجه قرار گیرد).

(ادامه دارد...)



لنگراندازی ایمن
استفاده از علایم نوری و صوتی

محمود آخوندی

کارشناس ناوبری و بازرس رده‌بندی آسیا

m.akhondi@asiaclass.org

۳- به پرسنل موتورخانه آمادگی لازم جهت استارت موتورها در صورت نیاز را یادآوری کنید و با توجه به وضعیت جوی و پیش‌بینی آن، حتی در صورت نیاز آمادگی استارت ۱۵ دقیقه‌ای را بدهید.

۴- مختصات نقطه لنگر را بر روی نقشه دریایی مربوطه (که باید در مقیاس بزرگ و یا پلن باشد) درج و سپس دایره چرخش و دایره ایمنی را بر روی آن بکشید. این امر علاوه بر کمک به شما در چک کردن موقعیت لنگر، در صورت بروز هر گونه سانحه نیز مدرک معتبر دادگاه به عنوان سند برائت شما می‌تواند مورد استفاده قرار گیرد.

۵- به مدت یکساعت یکی از پرسنل به عنوان نگهبان لنگر در سینه شناور مستقر شده و وضعیت زنجیر لنگر (از نظر کوتاه یا بلند بودن) و سمت لنگر را به پل فرماندهی اعلام کند.

۶- در صورتی که لنگر کشیده شد، ابتدا به اندازه یک طول به مقدار زنجیر اضافه کنید و در صورت مؤثر نبودن می‌توانید لنگر را بکشید و مجدداً در نقطه‌ای دیگر لنگر بیاندازید. انداختن لنگر دوم علاوه بر لنگر اول به علت مشکلاتی که بر اثر پیچیدن زنجیرها به دور یکدیگر ممکن است پیش بیاید توصیه نمی‌شود مگر اینکه چاره‌ای نباشد.

۷- تا زمانی که شناور در لنگر باشد، باید نگهبان در پل فرماندهی مستقر بوده و ضمن چک کردن لنگر وضعیت جوی را از نظر افزایش سرعت باد و قدرت دریا زیر نظر داشته و در صورت هر گونه پیشامد غیرمترقبه، فرمانده و سایر پرسنل را خبردار کند.

۸- پس از خاتمه لنگراندازی یک گوی مشکی را در روز بر روی دکل سینه و در صورت عدم وجود دکل سینه بر روی دکل اصلی بالا ببرید و در شب چراغ لنگر را روشن کنید. این امر جهت مطلع کردن سایر شناورها از موقعیت شما در وضعیت لنگر است. همچنین در صورت بروز مه یا دید کم، علائم صوتی را برابر قوانین راه به صدا در بیاورید.

منبع: Admiralty Manual of Seamanship

به پرسنل موتورخانه آمادگی لازم جهت استارت موتورها در صورت نیاز را یادآوری کنید.

در نقاطی که جنس بستر شنی است احتمال کشیدن لنگر بیشتر است.

وقوع توفان در شهر بندرعباس در شب پنجشنبه مورخه ۱۵/۱۱/۸۸ باعث شد تا تعداد هشت فرزند از انواع مختلف شناورها که در ساحل بندرعباس لنگر انداخته بودند بر اثر کشیده شدن لنگر به ساحل نزدیک شده و یا به گل نشسته و یا به موج شکن‌ها و دیواره ساحلی برخورد کنند که این امر باعث بروز صدمات شدید به شناورها و تأسیسات ساحلی شد. قصد این مقاله تشریح این سانحه نیست، اما سعی بر آن است نکاتی اساسی که در هنگام لنگراندازی باید به آن توجه کرد را به فرماندهان شناورها به خصوص شناورهای غیرکوانسیون به زبان ساده یادآور شود.

این مقاله به سه بخش اقدامات قبل از لنگراندازی، اقدامات حین لنگراندازی و عملیات پس از لنگراندازی تقسیم می‌شود.

اقدامات قبل از لنگراندازی

۱- انتخاب نقطه لنگر: در این مورد به عنوان مهم‌ترین اصل باید نکات ایمنی زیر مورد توجه قرار گیرد:

• فاصله ایمن با سایر شناورهای در لنگر، پس از لنگراندازی (فاصله ایمن برابر است با طول زنجیر به آب داده شده به اضافه فاصله سینه تا پل فرماندهی به اضافه ۲۰۰ یارد)؛

• عدم لنگراندازی در مسیر کانال‌های ورودی و خروجی از بنادر؛
• حفظ فاصله ایمن با ساحل (این فاصله به عواملی همچون آب‌خور شناور، جنس بستر دریا، مدت زمان لازم جهت روشن کردن موتورها و زمان لازم برای کشیدن لنگر بستگی دارد)؛

• عدم لنگراندازی بر روی کابل‌های زیرآبی، لوله‌های زیرآبی و... که بر روی نقشه‌های دریایی درج شده‌اند.

۲- توجه به جنس بستر دریا در نقطه انتخابی: در نقاطی که جنس بستر شنی است احتمال کشیدن لنگر و در مناطق صخره‌ای در هنگام لنگر کشیدن احتمال گیر کردن لنگر بیشتر است.

۳- توجه به عمق آب در نقطه لنگراندازی و انتخاب مقدار طول زنجیر مناسب معمولاً پنج تا هفت برابر عمق آب (البته از فرمول مجذور عمق آب ضربدر دو نیز استفاده می‌شود).

۴- وجود عوارض ساحلی مثل موج‌شکن‌ها، ترانزیت‌ها، مناره مساجد و چراغ‌ها جهت گرفتن سمت و فاصله چشمی (وجود این عوارض علاوه بر اینکه در هدایت به سوی نقطه لنگر کمک می‌کند، باعث می‌شود تا پس از لنگراندازی موقعیت نقطه لنگر را به سهولت چک کرده و از عدم کشیدن لنگر و جا به جایی کشتی اطمینان حاصل شود).

اقدامات حین لنگراندازی

۱- پس از انتخاب نقطه لنگر مشخصات آن را به GPS شناور بدهید و با راهنمایی آن و لحاظ کردن سمت و فاصله‌ای که GPS تا نقطه لنگر به شما می‌دهد، به سوی آن پیشروی و در نقطه پیش‌بینی شده لنگر بیاندازید.

۲- قبل از انداختن لنگر، موتورها را متوقف و سپس مقداری آن را به عقب بگیرید تا زمانی که احساس کنید شناور حرکت به عقب پیدا کرده است. سپس موتورها را متوقف و لنگر را به اندازه‌ای که قبلاً محاسبه کرده‌اید به آب بیاندازید.

۳- پس از لنگراندازی با گرفتن سمت از عوارض ساحلی و فاصله راداری و توجه به حرکت سینه کشتی (پس از انداختن لنگر سینه کشتی به سمت جریان آب حرکت و پس از کشیده شدن طول زنجیر پیشروی آن کاهش و پس از مدتی در جهت عکس حرکت می‌کند) از گرفتن لنگر مطمئن شوید.

اقدامات پس از لنگراندازی

۱- مختصات نقطه لنگر را به GPS شناور داده و دکمه Anchor Watch را فعال کنید که در این صورت اگر لنگر شما بکشد آلارم دستگاه GPS شما را خبردار می‌کند.

۲- دفتر ثبت نقطه لنگر را برقرار و موقعیت لنگر را هر نیم ساعت چک و در دفتر ثبت کنید.

مقابله با آب‌گرفتگی در کشتی

راه‌های کاهش سوانح دریایی

ناقد سواعدی

بازرس ارشد رده‌بندی آسیا
n.savaedi@asiaclass.org

۸- وجود ترازیباب (INCLINOMETER) در پل فرماندهی باعث آگاهی فرمانده از کج شدن نامتعارف شناور می‌شود.

۹- وجود یک سیستم مخابرات داخلی مطمئن شامل آیفون، اینتر کام، بلندگوی سیار و واکی تاکی کمک شایانی در فرماندهی صحنه و کنترل بهتر صدمات می‌کند.

۱۰- در صورتی که مخازن شناور به یکدیگر مرتبط باشند، جابه‌جایی سیالات مخازن و سنگین کردن شناور در خلاف جهت آسیب دیده باعث بالا آمدن محل شکاف از آب شده و باعث کمتر شدن آب ورودی به شناور می‌شود.

۱۱- وجود دیواره ضدتصادم در سینه شناور و آب‌بند بودن آن باعث می‌شود نفوذ آب در سوانحی که سینه شناور صدمه می‌بیند، محدود به منطقه بین سینه و دیواره تصادم بوده و از گسترش آب به کل شناور جلوگیری شود.

۱۲- اطمینان از صحت و سلامت درب‌های ضدآب شامل سالم بودن دستگیره‌ها، لاستیک دور درب و بستن آن در هنگام دریانوردی، ضربه آب نفوذ ناپذیری شناور را تا حد زیادی بالا می‌برد.

۱۳- آماده بودن سیستم مخابرات خارجی شناور جهت ارسال پیام‌های اضطراری و نجات که می‌تواند شامل موارد زیر باشد:

الف) آماده بودن دستگاه مخابراتی VHF DSC و MF HF DSC و اتصال آن به GPS؛

ب) به همراه داشتن گوی مشکی و لوزی جهت نشان دادن حالات خارج از کنترل و محدودیت مانور (بالا بردن دو گوی مشکی معرف خارج از کنترل بودن شناور و بالا بردن دو گوی مشکی و یک لوزی در وسط معرف دشواری در مانور شناور است)؛

پ) آماده بودن چراغ‌های خارج از کنترل و محدودیت مانور جهت نشان دادن حالات اضطراری در شب به سایر شناورها؛

۱۴- وجود مدیر عملیاتی در هر شرکت دریایی باعث می‌شود که فرمانده شناور در هنگام بروز سانحه ضمن برقراری ارتباط با وی کمک‌های فکری لازم را دریافت کند.

در پایان لازم به ذکر است که موارد آمده در بالا تنها گوشه‌هایی از مبحث کنترل صدمات بوده و این مقاله صرفاً جهت یادآوری و کمک در کاهش این سوانح نگاشته شده است.

فروردین ماه سال جاری یک فروند از یدک‌کش‌های تحت پرچم ایران در هوای نامساعد گرفتار و بر اثر برخورد با بارژی که یدک می‌کشید دچار آب‌گرفتگی در موتورخانه شده و غرق گردید. وقوع این سانحه مجدداً باعث شد تا مسئله مهم کنترل صدمات در شناورهای غیرکوانسیوننی مورد توجه قرار گیرد.

در همین رابطه نکاتی که رعایت آنها به کاهش صدماتی از این دست می‌انجامد، در ذیل آمده است:

- ۱- پیش‌بینی و لزوم وجود طرح‌های اضطراری و کنترل صدمات (مانند آب‌گرفتگی، حریق، به گل زدن، آدم به دریا، ورود به منطقه دید کم، اقدامات در هوای توفانی، تصادم و...) بر روی شناور که در آن شرح وظایف و اقدامات به صورت چک‌لیست مشخص باشد، زیرا در موقع بروز سانحه مغز به درستی قادر به تصمیم‌گیری نیست؛
- ۲- انجام تمرینات کنترل صدمات به صورت دوره‌ای و منظم برای پرسنل شناور و ثبت آن در دفاتر مربوطه؛
- ۳- حضور نفرات به تعداد کافی در شناور و حضور نفر نگهبان در موتورخانه؛
- ۴- اطمینان از سلامت کارکرد آلارم آب‌گرفتگی خن، پمپ‌های ثابت و سیار تخلیه آب، ژنراتور اضطراری؛
- ۵- دریافت وضعیت جوی آینده قبل از عزیمت به دریا و در طول دریانوردی از طریق ناوتکس و VHF؛
- ۶- وجود وسائل مبارزه با آب‌گرفتگی مانند گوه، ابزار شمع‌زنی فلزی و چوبی (Shoring)، تشک فلزی کوچک و بزرگ، ورق‌های لاستیکی پهن و اره در شناور؛
- ۷- آگاهی فرمانده شناور از اصول تعادل کشتی و پیش‌بینی جهت جابه‌جایی آب در مخازن کشتی برای کج کردن آگاهانه شناور به طوری که محل شکاف از خط آب‌خور بالاتر بیاید؛





چالش‌های سیستم الکتریکیال در صنعت کشتی‌سازی داخلی

لزوم تأسیس مجمع صنفی تولیدکنندگان تجهیزات و خدمات دریایی

دکتر ملک‌رضا ملک‌پور

رئیس هیئت مدیره رده‌بندی آسیا

اشاره:

سمینار یک روزه "بررسی چالش‌های سیستم الکتریکیال در صنعت کشتی‌سازی داخلی" به میزبانی شرکت صنعت دریایی فن‌آوران سیراف و با حضور مدیران و کارشناسان این حوزه و نمایندگان سازمان بنادر و دریانوردی، مؤسسات رده‌بندی و صنایع کشتی‌سازی در هتل مروارید تهران روز ۲۸ تیر ماه ۱۳۸۹ برگزار گردید. مقاله ذیل توسط دکتر ملک‌رضا ملک‌پور رئیس هیئت مدیره رده‌بندی آسیا ارائه شد.



تولیدکنندگان در ایران اصولاً با مشقت‌ها و موانع زیادی روبرو هستند، بویژه بارانه‌ای که ایران به تولیدکنندگان در خارج به ازاء هر دلار می‌پردازد. در حالی که طبق تحقیق و پژوهش انجام شده در مرکز مطالعات استراتژیک مجلس شورای اسلامی باید قیمت واقعی دلار ۴۵ هزار ریال باشد، هم اکنون برای واردات کالا به ایران به هر فروشنده خارجی به ازاء هر دلار ۳۵ هزار ریال سوسید پرداخت می‌شود. در این وضعیت خرید کشتی و لوازم برقی و تجهیزات دریایی از خارج برای مالکان کشتی به صرفه‌تر است تا سفارش ساخت آن در داخل.

به عنوان یک مثال خارج از موضوع یک سرویس بهداشتی ایرانی معمولی هم اکنون یک میلیون و ۲۰۰ هزار ریال قیمت دارد. یک سرویس بهداشتی خارجی با آخرین امکانات و استاندارد CE در بازار ایران یک میلیون و ۵۰۰ هزار ریال عرضه می‌شود.

طبیعی است که سازنده ابنیه در ایران سرویس بهداشتی مدرن خارجی را با اندک مقدار تفاوت قیمت بخرد و به این ترتیب اشتغال در ایران با مشکل مواجه شود. قطعاً اگر چینی‌ها فرصت پیدا کنند سرویس بهداشتی ایرانی با قیمت ۳۰۰ هزار ریال خواهند ساخت زیرا سوسید پرداختی به ازاء هر دلار به سازنده چینی فرصت بهتری برای عرضه محصول در ایران می‌دهد.

فارغ از مسئله فوق که باید به صورت ملی به آن پرداخته شود، در بحث این همایش دنبال بررسی مشکلات، موانع و راهکارهای تأمین قطعات و تجهیزات دریایی بوده و تلاش داریم به بومی‌سازی این فرصت‌ها و طرح قوانین و استانداردهای دریایی بپردازیم.

اگر صنایع دریایی فعال شود، کشتی‌سازی، فعالیت‌های فراساحلی و صنایع جنبی آن رونق می‌گیرد.

به این ترتیب تقاضای ساخت و تأمین تجهیزات مورد نیاز دریایی بالا می‌رود. البته این سیستم خود به خود تأثیر معکوس هم خواهد کرد. اما با داشتن سازندگان قطعات و تجهیزات دریایی بویژه در بخش برقی، موجبات رونق صنایع کشتی‌سازی داخلی فراهم می‌شود.

در بخش دریایی اگر زمان و هزینه تولید را کاهش دهیم قطعاً مالکان ایرانی به سازندگان داخلی رجوع می‌کنند و در این حالت ارزش افزوده حاصل شده و اشتغال‌زایی بالا می‌رود.

سازمان‌هایی که ایفای نقش می‌کنند

(الف) سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان مرجع ملی و سازمانی سیاست‌گذار. این سازمان می‌تواند استفاده از تجهیزات تأیید شده بر روی کشتی‌ها را الزامی کرده و به صورت مستقیم یا از طریق مؤسسات رده‌بندی نظارت لازم به عمل آورد.

(ب) اتحادیه مالکان محل بررسی تقاضای تجهیزات دریایی و استماع نقطه نظرات کسانی است که سرمایه‌گذار اصلی هستند. باید به دلایل خرید مستقیم تجهیزات و کشتی از خارج به جای سفارش در داخل پرداخته شود.

(ج) صنایع کشتی‌سازی داخلی نیاز به ایجاد، تقویت بخش‌های برقی و به کارگیری نیروی متخصص و با تجربه دارند. این اولین گامی است که در جهت افزایش کیفیت ساخت کشتی و تجهیزات دریایی به ویژه بخش برقی باید برداشت.

(د) سازندگان و تأمین‌کنندگان قطعات و تجهیزات دریایی خود باید از ساختاری برخوردار باشند که با پرداختن به کیفیت تولید، حقوق مشتریان خود را ادا کنند.

(ه) مؤسسات رده‌بندی باید نسبت به شناسایی عرضه‌کنندگان با کیفیت اقدام کرده و از اهرم‌های حرفه‌ای در جهت تقویت تولیدکنندگان و پیمانکاران داخلی بهره بگیرند.

استانداردهای دریایی

طبعاً با حجم وسیعی از سازمان‌های منتشرکننده استانداردهای دریایی مواجه هستیم ولی مؤثرترین ابزار در بخش ساخت کشتی، وسائل و تجهیزات دریایی،

مؤسسات رده‌بندی هستند.

مؤسسات رده‌بندی قواعد مربوط به نظارت فنی در طول ساخت کشتی‌ها و ساخت مواد و محصولات برای کشتی را تدوین کرده و از طریق سایت الکترونیکی خود به آگاهی همگان برسانند.

این قواعد می‌تواند از پنج بخش زیر برخوردار باشد:

۱- مقررات عمومی نظارت فنی؛

در بخش دریایی اگر زمان و هزینه تولید را کاهش دهیم قطعاً مالکان ایرانی به سازندگان داخلی رجوع می‌کنند و در این حالت ارزش افزوده حاصل شده و اشتغال‌زایی بالا می‌رود.



سازمان بنادر و دریانوردی و مطرح می‌شوند.

۶- تجهیزات برقی در بخش دریایی.

- محدوده بازرسی مدنظر مؤسسه رده‌بندی باید تعریف شود.

- ترتیب آزمون و کنترل‌های اجرایی بیان شود.

- دستورات اولیه مشخص شود.

- آزمایش‌های برقی لیست شود:

- تست ماشین‌آلات برقی؛

- تست CAPACITORS؛

- تست BUSBARS؛

- تست وسایل برقی اندازه‌گیری؛

- تست کابل‌های تولیدی؛

- تست فیلترهای فرکانس‌های رادیویی؛

- ضمائم دیگر شامل سرفصل‌های زیر بیان شود:

- ترمومترهای مجاز؛

- کنترل مقاومت مکانیکی وسایل برقی؛

- کنترل قدرت خاموش و روشن کردن SWITCHING؛

- کنترل ظرفیت شکنندگی؛

- کنترل درجه جرعه ماشین‌های برقی تغییر جهت‌دهنده

- COMMUTATORS؛

- فواصل عایق‌سازی؛

- درجه محافظت وسایل برقی؛

- کنترل ساختمان کابل و ائانیه‌های فیزیکی؛

- میل آزمایش TEST PROBE؛

- خدمت‌های انحراف در آزمایش‌های مکانیکی و زیست محیطی؛

- آزمایش مواد عایق‌ساز قابل اشتعال؛

- آزمایش سطح آب برای سیستم آژیر فله‌برها یا کشتی‌های باری

- SINGLE HOLD غیر از فله‌برها؛

- تجهیزات خنک کننده و....

فهرست تجهیزات روی کشتی که نیازمند گواهی TYPE APPROVAL هستند.

1. Metallic Materials
2. Equipments
3. Welding materials
4. Non-Metallic and hull coating
5. Machinery installations and piping systems
6. Control and instrumentation equipment and electrical installations
7. Electrical equipment and cables (Type Test)
8. Mass produced machineries/ equipments

نتیجه‌گیری

۱- برای سازماندهی مطالب فنی و اقتصادی مطرح شده در این مقاله به نظر می‌رسد تأسیس مجمع صنفی ویژه‌ای تحت عنوان اتحادیه تولیدکنندگان و تأمین‌کنندگان تجهیزات و خدمات فنی دریایی اولویت داشته باشد.

۲- تجمع صنفی فوق‌الذکر می‌تواند بستر لازم برای پیگیری و تحقق مطالب مطرح شده در این همایش را فراهم آورد.

۳- تضمین ایمنی و کیفیت سیستم برقی شناورها آن قدر اهمیت دارد که در سطح بین‌المللی سازمانی همچون سازمان بین‌المللی استاندارد (ISO) اغلب محصولات خود را تحت نام ISO/IEC منتشر می‌کند. یعنی اهمیت بخش برقی به قدری است که شریک ۵۰ درصدی استانداردهای منتشره از سوی ISO می‌باشد.



۲- مستندات فنی؛

۳- نظارت فنی در حال ساخت مواد؛

۴- نظارت فنی در حین ساخت محصول؛

۵- نظارت فنی در حین ساخت کشتی؛

در این راستا آزمایشگاه‌های مورد تأیید، نحوه ممیزی از کارخانه‌ها، نحوه بازرسی فنی از طرف مؤسسات رده‌بندی دیگر، نحوه نظارت و بازرسی از طرف

**اگر صنایع دریایی فعال شود، کشتی‌سازی
فعالیت‌های فراساحلی و صنایع جنبی آن
رونق می‌گیرد.**

مشکلات کشتی‌سازی‌ها در فرایند تولید شناورها با نگاه ویژه به بخش الکتريکال آنها؛

اتکاء به صنایع استاندارد داخلی



مهندس محسن بحیرایی

مدیریت صنایع دریایی شهید موسوی



تا حدود بسیاری نیازمندی‌های کشتی‌سازی‌ها را از لحاظ سازمانی و سخت‌افزاری مرتفع کند که نتیجه آن اجراء صحیح طرح‌ها و پروژه‌های ساخت شناور با کیفیت مناسب خواهد بود. از طرفی برنامه‌ریزی در تقویت بنگاه‌های استاندارد در قالب پیمانکاران مستقر در کشتی‌سازی‌ها با توجه به بحث کیفیت، زمان و هزینه خارج از راهکار دست و پاگیر قوانین می‌تواند راه‌گشای کشتی‌سازی‌ها شود.

متأسفانه طرح‌ها را در حداقل استاندارد مورد بررسی و تأیید قرار می‌دهند که این خود باعث می‌شود جدا از تأثیر نقاط ضعف مؤسسات در کنترل و نظارت که باعث تقلیل کیفیت می‌شود روند تولید در حداقل‌های استاندارد توسط کشتی‌سازی‌ها به خطر بیفتد. باید پذیرفت که سیاست مستقل کشور با توجه به نگاه‌های انحصاری کشورهای صاحب صنعت که منجر به فشارهای مختلف اقتصادی و سیاسی از جمله تحریم‌های مقطعی و در بسیاری موارد استراتژیک می‌شود، راهی جز اتکاء به صنایع استاندارد داخلی که توجیه اقتصادی در آنها می‌تواند آنها را در ارتقاء سطح کیفی و فنی و استانداردهای خود یاری کند باقی نمی‌گذارد. بدیهی است نگاه کیفی به تولیدکنندگان و تأمین‌کنندگان با توجه به محدودیت بازار و همچنین تخصصی بودن صنعت دریایی می‌تواند راهکار مناسبی جهت فعایت‌های آتی کشتی‌سازی به حساب آید.

آنچه مسلم است کشتی‌سازی‌ها تنها با بازوان پیمانکاران استاندارد، سازندگان کارآ، تأمین‌کنندگان متعهد و مؤسسات مجرب و قوی می‌توانند در کنار مدیریت پروژه، طرح‌های ساخت را با استاندارد به پایان برسانند که باید برای آن برنامه‌ریزی مناسبی صورت داد.

فقدان تأمین‌کنندگان و تولیدکنندگان استاندارد در کشور

فقدان تأمین‌کنندگان و تولیدکنندگان استاندارد که خدمات ارائه شده آنها پوشاننده تمامی نیازمندی‌های محصول از جمله گواهی‌نامه‌های مناسب و کافی، خدمات پس از فروش، گارانتی، آموزش و قطعات یدکی باشد باعث افت کیفیت، مشکلات تولید و زمان تحویل می‌شود.

نیازمندی سرمایه‌های فوری در ساختار کشتی‌سازی‌ها

عدم تأمین سرمایه‌های مناسب جهت نگهداشت روند اجرای پروژه‌ها که به واسطه مشکلات مختلف که از جمله آنها می‌توان به برخی کاستی‌های بالا به عنوان عوامل مخل در دستیابی به اهداف تولید نام برد ایجاد می‌شود.

محدودیت مدیران پروژه متخصص و با تجربه و دانش کافی

فقدان مدیران پروژه با تجربه بالا که روند برنامه‌ریزی تولید را در فرایندهای نصب، تأمین تجهیزات و تحویل‌دهی کالا دچار مشکل می‌کنند. بسیاری از زیرگروه‌های غیرمرتبط بنا به ضرورت در روند مدیریت پروژه‌ها انتصاب می‌شوند که علی‌رغم تعهد و تلاش آنها به واسطه بحث تخصصی صنعت دریایی در بسیاری موارد به صورت کسب تجربه عمل می‌کنند.

باید پذیرفت که مشکلات مطرحه، مربوط به کشتی‌سازی‌های خاصی نمی‌باشد بلکه مربوط به صنعت نوپایی است که باید به صورت کلان برای آینده آن برنامه‌ریزی و هدف‌گذاری کرد. شاید تسهیل و بازنگری و برنامه‌ریزی در مشکلات بالا

نیروی متخصص

با در نظر گرفتن وضعیت نیروی انسانی در صنعت دریایی کشور خصوصاً در بخش متخصصان برق مرتبط با فرایندهای طراحی، اجراء و کنترل کیفیت، عملاً کشتی‌سازی‌ها با محدودیت جذب نیروی متخصص مواجه هستند.

مناسب نبودن بسته‌های اجرایی سیستم‌های الکتريکال

عدم وجود طراحان با کیفیت که هم در بحث استاندارد طراحی و هم در بحث اجرا اشراف کافی داشته باشند عملاً باعث شده طرح‌های ارائه شده در بسیاری موارد در حداقل کیفیت و به صورت بسیار غیراجرایی ارائه شود، که این امر خود مسبب بسیاری چالش‌های اجرایی در نصب و تأمین تجهیزات شده است.

فقدان پیمانکاران استاندارد و با کیفیت

فقدان پیمانکاران متخصص، آگاه به استانداردها و دارای سیستم‌های کیفی و کمی مناسب باعث می‌شود عملاً برون‌داد فعالیت‌ها دارای معایب و اشکالات متعددی باشد که جدا از ایجاد مشکلات کیفی و تأیید توسط مؤسسات رده‌بندی، زمان تولید را به مقدار قابل توجهی تحت تأثیر قرار می‌دهد.

مشکلات قوانین و مقررات در انتخاب پیمانکاران

دست و پاگیر بودن روند انتخاب پیمانکاران در فرایند کشتی‌سازی‌ها که با توجه به محدودیت‌های پیمانکاران واجد صلاحیت عملاً نیاز به بازنگری مناسب دارد. (مواردی همچون مناقصات...)



آشنایی با تنها دختر دریانورد ایرانی

در دسرهای دختر دریا



زهرا سالاریه، تنها دختر دریانورد ایرانی است که با ۲۳ سال سن در شهرستان بوشهر زندگی می‌کند. دختری سخت‌کوش، شجاع و باهوش که نه به خاطر تک بودن در این حرفه که به دلیل تحمل مشکلاتی که در زندگی داشته، به شدت قابل احترام است. دختری که نه در زندگی‌اش دنبال هیجان و کارهای خطرناک بود و نه نازپرورده و مرفه که به خاطر بی‌دردی رفته باشد سراغ شغلی عجیب و پردردسر یا حتی دختری که پشتش به افراد مشوق و راهنما و همراه گرم باشد.

زهرا سالاریه تا ۱۶ سالگی شنا کردن بلد نبوده، همه تصویری هم که از دریا داشته همان تصویری بوده که همه دارند اما چند اتفاق ریز و درشت باعث شده که فکر زدن به دریا در ذهنش جوانه بزند. زهرا از ۱۵ سالگی مجبور شده است که کار کند او در آن زمان خیاطی می‌کرده، یک روز به دنبال آگهی استخدام خیاط ضخیم‌دوزی، وارد شرکتی می‌شود که جلیقه نجات می‌دوختند و کار کردن در همان شرکت باعث می‌شود زهرا با شرکت‌هایی که ناخدا و قایقران تربیت می‌کردند و گواهی‌نامه قایقرانی می‌دادند، آشنا شود. او بعد از آشنایی تمام تلاشش را می‌کند که در این کلاس‌ها شرکت کند ولی چون اولین بار بوده که دختری ۱۶ ساله چنین درخواستی داشته او را ثبت‌نام نمی‌کنند؛ اما زهرا ناامید

نمی‌شود و با پرس‌وجو متوجه می‌شود که هیچ منع قانونی برای شرکت او وجود ندارد. او سرانجام در کلاس‌ها شرکت می‌کند و درس‌های تئوری و نکته‌سخت‌تر کلاس‌های عملی را با یاد گرفتن طریقه وارد شدن به قایق تا تعمیر موتور و ۷۰ مدل گره ملوانی گوناگون با طناب‌هایی که دو برابر او وزن داشتند، یاد می‌گیرد. سالاریه تمام دانش مدیریت و هدایت کشتی را کسب کرده است. از نقشه‌خوانی گرفته تا سیستم هواشناسی و مسیریابی و...

البته گرفتن گواهی‌نامه برای زهرا پایان راه نبود. او بعد از گرفتن گواهی‌نامه‌اش روی قایق تفریحی کار خود را آغاز می‌کند اما بعد از مدتی متوجه می‌شود که این کار برای زحمتی که او کشیده کم است. زهرا با ۱۷ سال سن و به امید رسیدن به دریای واقعی بدون هیچ برنامه‌ای برای پیدا کردن کار به بندرعباس رفته است. او آن روزها را سخت‌ترین روزهای زندگی‌اش می‌داند. روزهایی که گواهی‌نامه‌اش را به گوشه مقنعه‌اش سنجاق کرده بود و با قیافه‌ای که از ۱۷ سال هم کمتر نشان می‌داد، می‌خواست روی آب برود تا اینکه سرانجام یک پیرمرد صاحب اتوبوس دریایی او را برای هدایت اتوبوس استخدام می‌کند. زهرا دو سال در آنجا کار می‌کند و پس از آن به بوشهر می‌آید و کار روی کشتی را آزمایش می‌کند. آن روزها تحمل نگاه‌های عجیب و غریب مردم و جواب سربالا شنیدن از شرکت‌های مسافربری که در این شهر بودند برای زهرایی که دو سال در بندرعباس کار کرده بود، آسان‌تر بود. زهرا دختری تنرس است و چندین شبانه‌روز در دل دریا هدایت کشتی را به تنهایی بر عهده می‌گیرد. او دختر عجیبی است که می‌خواهد خودش به تنهایی تمام پله‌های موفقیتش را طی کند. زندگی زهرا در دریا پر از نکته‌های ریز و درشت است.

زهرا سالاریه، پنج سال است که بعد از گرفتن گواهی‌نامه‌های قایقرانی و ناخدای قایقران رسماً دریانورد شده و هر روز، چند ساعت از زندگی‌اش را روی دریا می‌گذراند و از بوشهر به خارک می‌رود.

منبع: همشهری جوان



بازرسی مؤسسات رده‌بندی دریایی Marine Classification Society Surveying

نویسنده: Peter Broad

انتشارات: Witherby Seamanship International Ltd

تاریخ انتشار: ۲۰۰۹

- ۱- مقدمه؛
- ۲- تاریخچه مؤسسات رده‌بندی؛
- ۳- تاریخچه IACS و فعالیت‌های آن؛
- ۴- قواعد کلی و تعاریف؛
- ۵- نقش مؤسسه رده‌بندی؛
- ۶- ثبت کشتی؛
- ۷- فعالیت‌های مرتبط با رده‌بندی؛
- ۸- تعامل با دیگر سازمان‌ها؛
- ۹- بازرسی‌های کلاس؛
- ۱۰- ساخت بدنه و تجهیزات؛
- ۱۱- ماشین‌آلات؛
- ۱۲- تجهیزات الکتریکی؛
- ۱۳- مواد؛
- ۱۴- تجهیزات شناور؛
- ۱۵- حفاظت در برابر آتش‌سوزی؛
- ۱۶- پایداری سالم؛
- ۱۷- خط شاهین؛
- ۱۸- تخصیص ارتفاع آزاد؛
- ۱۹- صدور گواهی‌نامه‌های قانونی؛
- ۲۰- صدور گواهی‌نامه سیستم کیفیت؛
- ۲۱- آیین‌نامه بین‌المللی مدیریت ایمنی؛
- ۲۲- خدمات فنی؛
- ۲۳- خدمات کمک‌رسانی فنی اضطراری؛
- ۲۴- زمینه‌های دیگر تجاری؛
- ۲۵- انتشارات مؤسسه رده‌بندی؛
- ۲۶- نتیجه‌گیری.



تعداد زیادی مؤسسه رده‌بندی در سراسر جهان مشغول به کارند که همگی از استانداردهای رایج برخوردارند. در این کتاب در جزئیات تخصصی کار این مؤسسات و همچنین عوامل تاثیرگذار مالی و اقتصادی پیچیده در ترجیح یک مؤسسه نسبت به مؤسسه دیگر بحث نشده است. بلکه اهم مطالب و اطلاعات مندرج در این کتاب به قواعد و مقررات مؤسسات رده‌بندی جهت ساخت و عملیات مداوم کشتی‌های تجاری، تفریحی، تأسیسات فراساحل و قایق‌های گشتی ویژه (شامل شناورهای نظامی) و کارکردشان در صنایع مرتبط دریایی می‌پردازد. مراجع و منابع در انتهای کتاب و برای کمک به خوانندگان با هر نوع پیشینه مطالعاتی و اطلاعاتی جهت مطالعه و تحقیق بیشتر آمده است. فهرست مطالب این کتاب در ذیل آمده است:

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

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

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

جهت هر گونه اطلاع از محتوا، مدت زمان و نحوه برگزاری هر یک از دوره‌های فوق با واحد آموزش تلفن ۰۲۱-۸۴۳۹۷۱۰۴، 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 فرمایید.

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 کرده، با رویکردی کاملاً غیرانتفاعی و با الگوبری از نقش سازنده مؤسسات رده‌بندی بین‌المللی در ارتقاء سطح علمی و دانش فنی متخصصان شاعل 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 گردید.

این مؤسسه امکان برگزاری دوره‌های فوق به صورت کاملاً اختصاصی و با

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 تناز (ITC 69) و نحوه محاسبه تناز 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 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
۱۹	ACS-TC-019	آشنایی با انواع سکوها دریایی و صنعت فراساحل



دوره‌های آموزشی مؤسسه رده‌بندی آسیا

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

قابل توجه اساتید، پژوهشگران و دانشجویان علوم و فنون دریایی

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

مؤسسه رده‌بندی آسیا در تعامل سازنده با اساتید و متخصصان خبره و دانشجویان علوم و فنون دریایی و استفاده عملی از دانش و تجربایشان، 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
سر دبیر فصلنامه "به‌هنگام"



فرم اشتراک

فصلنامه علمی - تخصصی به‌هنگام

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 ۰۱۰۶۸۲۸۲۸۲۰۰۲ نشریه «به‌هنگام»

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

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

کنوانسیون‌های IMO که جمهوری اسلامی ایران به آنها ملحق شده است

(تاریخ آخرین بازنگری ۱۳/۰۴/۱۳۸۹)

سازمان بنادر و دریانوردی - معاونت امور دریایی - اداره کل سازمان‌های تخصصی و بین‌المللی

تاریخ لازم‌الاجراء شدن	تاریخ الحاق	تاریخ تصویب در مجلس	عنوان کنوانسیون
۱۳۵۲/۱۰/۱۵	۱۳۵۲/۷/۱۳	۱۳۵۲/۵/۸	۱- کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین کشتی‌ها (LOAD LINES 1966)
۱۳۶۱/۴/۲۷	۱۳۵۲/۱۰/۷	۱۳۵۲/۹/۵	۲- کنوانسیون بین‌المللی اندازه‌گیری ظرفیت کشتی‌ها (TONNAGE MEASUREMENT 1969)
۱۳۶۲/۷/۲۰	۱۳۶۲/۷/۲۰	۱۳۶۲/۴/۱۵	۳- کنوانسیون ایجاد سازمان بین‌المللی ماهرهای دریایی و توافق‌نامه اجرایی آن (INMARSAT 1976)
۱۳۶۷/۱۰/۲۷	۱۳۶۷/۱۰/۲۷	۱۳۶۷/۷/۵	۴- کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از تصادم در دریا (COLREG 1972)
۱۳۷۵/۴/۲۳	۱۳۷۲/۵/۱۰	۱۳۷۲/۱/۲۰	۵- کنوانسیون بین‌المللی نجات دریایی (SALVAGE 1989)
۱۳۷۲/۳/۵	۱۳۷۲/۱/۷	۱۳۷۲/۱/۳۱	۶- کنوانسیون بین‌المللی تسهیل ترافیک دریایی (FAL 1965)
۱۳۷۲/۸/۴	۱۳۷۲/۷/۴	۱۳۷۲/۲/۲۱	۷- کنوانسیون بین‌المللی نجس و نجات دریایی (SAR 1979)
۱۳۷۲/۱۰/۲۷	۱۳۷۲/۷/۲۵	۱۳۷۲/۲/۲۷	۸- کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS 1974)
۱۳۷۵/۸/۱۱	۱۳۷۵/۵/۱۱	۱۳۷۵/۵/۷	۹- کنوانسیون بین‌المللی استانداردهای آموزش، صدور گواهی‌نامه و نگهداری دریانوردان (STCW 1978)
۱۳۷۵/۱۱/۲۴	۱۳۷۵/۱۰/۲۴	۱۳۷۵/۶/۲۵	۱۰- کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از دفع مواد زائد و دیگر مواد (LC1972)
۱۳۷۶/۸/۱	۱۳۷۶/۵/۴	۱۳۷۵/۱۱/۷	۱۱- کنوانسیون مداخله در آب‌های آزاد در صورت بروز سوانح آلودگی نفتی (INTERVENTION 1969)
۱۳۷۶/۸/۱	۱۳۷۶/۵/۴	۱۳۷۵/۱۱/۷	۱۲- پروتکل ۱۹۷۲ به کنوانسیون مداخله
۱۳۷۷/۲/۴	۱۳۷۶/۱۲/۶	۱۳۷۶/۴/۲۹	۱۳- کنوانسیون بین‌المللی آمادگی، مقابله و همکاری در برابر آلودگی نفتی (OPRC1990)
۱۳۷۹/۹/۱۰	۱۳۷۹/۶/۱۰	۱۳۷۸/۱۲/۴	۱۴- پروتکل ۱۹۷۸ کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا، ۱۹۷۴ (SOLAS PROT 1978)

کنوانسیون‌های IMO که جمهوری اسلامی ایران به آنها ملحق شده است

عنوان کنوانسیون	تاریخ تصویب در مجلس	تاریخ الحاق	تاریخ لازم‌الاجراء شدن
۱۵- کنوانسیون بین‌المللی کانتینرهای ایمن (CSC 1972)	۱۳۷۹/۸/۱	۱۳۸۰/۷/۱۹	۱۳۸۱/۷/۱۹
۱۶- کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (ضمایم ۱، ۲، ۵) (MARPOL 1973/78)	۱۳۸۰/۱۰/۲۶	۱۳۸۱/۸/۳	۱۳۸۱/۱۱/۵
۱۷- پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین‌المللی ایمنی جان اشخاص در دریا (SOLAS PROT 1988)	۱۳۸۳/۶/۲	۱۳۸۵/۸/۹	۱۳۸۵/۱۱/۱۱
۱۸- پروتکل ۱۹۸۸ کنوانسیون بین‌المللی خط شاهین کشتی‌ها (LOAD LINES PROT 1988)	۱۳۸۲/۲/۲۷	۱۳۸۵/۸/۹	۱۳۸۵/۱۱/۱۱
۱۹- پروتکل ۱۹۹۲ کنوانسیون بین‌المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی (CLC PROT 1992)	۱۳۸۰/۱۱/۲۴	۱۳۸۶/۸/۲	۱۳۸۷/۸/۳
۲۰- پروتکل ۱۹۹۲ کنوانسیون ایجاد صندوق بین‌المللی جبران خسارت آلودگی نفتی (FUND PROT 1992)	۱۳۸۰/۱۱/۲۴	۱۳۸۷/۸/۱۵	۱۳۸۸/۸/۱۴
۲۱- ضمایم ۳، ۴، ۶ کنوانسیون بین‌المللی جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (MARPOL)	۱۳۸۷/۵/۶	۱۳۸۸/۳/۸	۱۳۸۸/۶/۷
۲۲- کنوانسیون مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی دریانوردی (SUA 1988)	۱۳۸۷/۹/۱۳	۱۳۸۸/۸/۸	۱۳۸۸/۱۱/۸
۲۳- پروتکل کنوانسیون SUA در خصوص مقابله با اعمال غیرقانونی علیه ایمنی سکوهاى ثابت واقع در فلات قاره، ۱۹۸۸	۱۳۸۷/۹/۱۳	۱۳۸۸/۸/۸	۱۳۸۸/۱۱/۸
۲۴- پروتکل آمادگی، مقابله و همکاری در برابر سوانح آلودگی ناشی از مواد خطرناک و سمی (OPRC/HNS 2000)	۱۳۸۹/۱/۲۵	بیگیری توسط الحاق توسط وزارت امور خارجه	بیگیری توسط الحاق توسط وزارت امور خارجه
۲۵- کنوانسیون کنترل و مدیریت آب‌توازن و رسوبات کشتی‌ها (BWM 2004)	۱۳۸۹/۲/۲۸	بیگیری توسط الحاق توسط وزارت امور خارجه	بیگیری توسط الحاق توسط وزارت امور خارجه
۲۶- کنوانسیون نایروبی درباره انتقال لاشه کشتی‌ها (NAIROBI WR 2007)	۱۳۸۹/۲/۲۸	بیگیری توسط الحاق توسط وزارت امور خارجه	بیگیری توسط الحاق توسط وزارت امور خارجه
۲۷- کنوانسیون درباره مسئولیت مدنی برای خسارت آلودگی نفت سوخت کشتی (BUNKERS 2001)	۱۳۸۹/۲/۲۸	بیگیری توسط الحاق توسط وزارت امور خارجه	بیگیری توسط الحاق توسط وزارت امور خارجه
۲۸- کنوانسیون کنترل سیستم‌های مضر ضدخزه بر روی کشتی‌ها (AFS 2001)	۱۳۸۹/۳/۲	بیگیری توسط الحاق توسط وزارت امور خارجه	بیگیری توسط الحاق توسط وزارت امور خارجه

اخبار و رویدادها

برگزاری همایش رؤسا و کارشناسان ثبت و بازرسی بنادر کشور

ایمنی کشتی‌ها و شناورها، بررسی کنوانسیون‌ها، وظایف سازمان بنادر و دریانوردی در بخش مدیریت دریایی، نظارت بر عملکرد مؤسسات رده‌بندی داخلی و بین‌المللی، صدور معافیت‌ها، تغییر روش ثبت شناورهای وارداتی، از جمله موضوع‌های مورد بحث همایش رؤسا و کارشناسان ثبت و بازرسی بنادر کشور در چابهار بود.

در این همایش ابتدا مدیر کل بنادر و دریانوردی استان سیستان و بلوچستان یکی از اهداف همایش را وحدت رویه بین ادارات ثبت و بازرسی بنادر کشور اعلام کرد و گفت: برگزاری این همایش تخصصی در بندر چابهار که در یک موقعیت استراتژیک در دریای عمان با سواحل طولانی واقع شده است تأثیر بسزایی در ارتقاء دانش دریانوردی دارد.

مهندس سیاوش رضوانی یادآور شد: بازرسی شناورها باید با دیدی قوی و کاملاً تخصصی صورت گیرد تا سیستم انسجام کاملی پیدا کند. در واقع کنترل و بازرسی شناورها تنها راه حل عملی جهت جوابگویی به فعالیت کشتی‌ها و شناورهای غیراستاندارد است که ادامه فعالیت دریانوردی آنها می‌تواند خطرات جانی و زیست‌محیطی جبران‌ناپذیری را به همراه داشته باشد.

سپس رئیس اداره ثبت کشتی‌ها و صدور گواهی‌نامه‌های دریایی سازمان بنادر و دریانوردی گفت: سازمان بنادر و دریانوردی برای نظارت بر عملکرد جاری و روزانه مؤسسات رده‌بندی داخلی و بین‌المللی یک نفر از کارکنان اداره ثبت را به عنوان نماینده به منظور پاسخگویی مالکان شناورها و انجام نظرسنجی به کار گرفته است. روزخوش در ادامه افزود: به منظور ارتقاء سطح کیفی مؤسسات رده‌بندی داخلی و بالابردن استانداردهای کیفی و فنی، تفاهم‌نامه‌هایی با مؤسسات رده‌بندی عضو IACS منعقد شده است.

وی در پایان سخنان خود گفت: با توجه به سیاست‌های سازمانی مبنی بر واگذاری امور به بخش خصوصی، اداره ثبت کشتی‌ها اقداماتی را در این زمینه به عمل آورده است، این اقدامات شامل: بازنگری آئین‌نامه ایمنی شناورهای غیرکنوانسیون، تدوین دستورالعمل اجرایی ساخت کارگاه‌ها و کارخانه‌های تولید و تعمیر کشتی، رتبه‌بندی کارخانه‌های کشتی‌سازی موجود و ارتقای استاندارد آنها، بازنگری دستورالعمل اجرایی، انجام ممیزی و نظارت بر عملکرد کارگاه‌ها و ترجمه کلیه مستندات و دستورالعمل‌ها به زبان انگلیسی، می‌باشد.

کارشناس فنی صدور کشتی‌ها در این همایش به ثبت‌های مختلف کشتی در دنیا اشاره کرد و اظهار داشت: ثبت کشتی‌ها به پنج صورت اصلی و یا معمول، آزاد، مصلحتی، اجاره کامل و یا تحت مقررات واحد اتحادیه اروپا صورت می‌گیرد.

جمشید اعلمی گفت: کلیه امور ثبتی کشتی‌های اقیانوس‌پیمای متقاضی پرچم ایران با ظرفیت GT3000 که در آب‌های منطقه‌ای و بین‌المللی دریانوردی می‌کنند، در بنادر خرمشهر، بوشهر و شهیدرجایی صورت می‌گیرد و شناورهای بالای 15 سال در مرکز و شناورهایی که در آب‌های داخلی و سرزمینی تردد می‌کنند در ادارات بازرسی و ثبت شناوران بنادر تابعه انجام می‌شود.

کاهش ۱۶ درصدی سوانح شناورهای ایرانی

معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی اعلام کرد سوانح شناورهای ایرانی در اردیبهشت سال جاری نسبت به زمان مشابه در سال قبل ۱۶ درصد کاهش داشته است.

سعید ایزدیان معاون امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی با بیان این مطلب گفت: از پنج فروند شناور ایرانی که دچار حادثه شده‌اند سه فروند آن غرق شده که با ارائه به موقع خدمات لازم به آنها تمامی سرنشینان این شناورها که ۸۲ نفر بوده‌اند نجات یافته‌اند که این تعداد نجات یافته، ۲۵ درصد بیشتر از اردیبهشت ماه سال قبل است. ایشان افزود: البته آمار کلی سوانح شناورها (ایرانی و خارجی) در آب‌های تحت حاکمیت جمهوری اسلامی ایران در این مدت هفت سانحه بوده که بر اساس مقایسه آن در زمان مشابه در سال قبل ۱۴ درصد افزایش داشته است.



کسب مجوز بازرسی کالا توسط رده‌بندی آسیا

سازمان استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران پس از سپردن PBG (ضمانت‌نامه حسن انجام کار) به میزان مورد نظر بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، در تیرماه ۱۳۸۹ پروانه فعالیت رده‌بندی آسیا برای بازرسی از کالاهای وارداتی و صادراتی ایران در منطقه آسیا و خاورمیانه را صادر کرد.

جبل‌علی برترین بندر دریایی خاورمیانه

این بندر که تحت مدیریت شرکت مدیریت بندری دی بی ورلد دی قرار دارد برای سومین سال متمادی برنده جایزه حمل و نقل و زنجیره تجهیزاتی (SCATA) خاورمیانه شد و لقب برترین بندر را از سوی مجله ITP گرفت. این جایزه ۲۱ سال پیش توسط انتشارات Cargo News Asia که یکی از معتبرترین انتشارات در زمینه صنایع حمل و نقل دریایی است پایه‌ریزی شد.



تغییرات در ساختار مدیریتی رده‌بندی آسیا

براساس مصوبه جلسه مجمع سالانه رده‌بندی آسیا از تاریخ اول مردادماه ۱۳۸۹ ملک‌رضا ملک‌پور به سمت رئیس هیئت مدیره و علی شریفی قزوینی به سمت مدیرعامل مؤسسه رده‌بندی آسیا منصوب شدند.

تأمین امنیت ترانزیت کالاهای عراقی از بندر امام‌خمینی

معاون دریایی و بندری اداره کل بنادر و دریانوردی استان خوزستان از افزایش رشد ۸۰۰ درصدی ترانزیت کالاهای نفتی در دو ماه نخست امسال نسبت به دو ماه مشابه سال گذشته خبر داد.

خجسته با تأکید بر امنیت بالای ترانزیت کالاهای عراقی از طریق بندر امام‌خمینی در خصوص مزیت‌های ترانزیت کالا از این بندر، به توانایی پذیرش کشتی‌های ۱۰۰ هزار تنی، نزدیکی به منطقه ویژه اقتصادی صنایع پتروشیمی بندر امام‌خمینی، آماده شدن اسکله‌های مناسب برای پذیرش کشتی‌های ۱۵۰ هزار تنی، امکان واگذاری و اجاره زمین و انبار، تجهیزات و امکانات خدماتی و رفاهی به مؤسسات داخلی و خارجی جهت مشارکت و سرمایه‌گذاری اشاره کرد. همچنین ایشان از معافیت ۲۰ درصدی انبارداری کالاهای کانتینری ترانزیت به عراق، معافیت ۵۰ درصدی هزینه نمایندگی برای شناورهای حامل کالاهای عراقی و معافیت ۵۰ درصدی هزینه‌های انبارداری این کالاها و ۶۰ روز معافیت انبارداری خبر داد.



سمینار چالش‌های سیستم الکتریکی شناورها برگزار شد

سمینار یک‌روزه بررسی چالش‌های سیستم الکتریکی در صنعت کشتی‌سازی داخلی در تاریخ ۱۳۸۹/۴/۲۸ به میزبانی شرکت فن‌آوران سیراف و همکاری سازمان بنادر و دریانوردی و همچنین مشارکت کارشناسان متخصص شرکت‌های کشتی‌سازی و صنایع دریایی و مؤسسات رده‌بندی داخلی و خارجی برگزار شد.



در این سمینار که تا به امروز به طور تخصصی به آن پرداخته نشده بود راهکارهای اصلی جهت حل مشکلات اصلی در حوزه سیستم الکترونیکال مطرح شد که بهبود سیستم‌های الکترونیک در صنعت کشتی‌سازی داخلی را در بر می‌گرفت از جمله: شناسایی پیمانکاران و تولیدکنندگان واجد استانداردهای لازم توسط مؤسسات رده‌بندی داخلی و خارجی، نظارت بیشتر سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان متولی امور دریایی بر ثبت و تردد شناورها، ایجاد و تقویت بخش برق و به کارگیری نیروی متخصص در این زمینه توسط تولیدکنندگان و تأمین‌کنندگان تجهیزات دریایی و همچنین ایجاد سیستم مدیریت کیفیت برای آنها.

انتخاب یک ایرانی به عنوان چهره شاخص دریایی

در مراسم جشنواره SEATRADER که در لندن و با حضور بیش از ۴۰۰ تن از مدیران و فعالان امور دریایی، مقامات سفارت ایران در انگلیس و نماینده ایران در سازمان بین‌المللی دریانوردی برگزار شد شرکت ملی نفتکش ایران به عنوان شرکت برتر و مهندس محمد سوری مدیرعامل این شرکت به عنوان چهره شاخص کشتیرانی جهان در سال ۲۰۱۰ معرفی و تندیس ویژه جشنواره به وی اعطا شد.

شرکت ملی نفتکش ایران با اخذ بالاترین تعداد گواهی‌نامه سبز از جمله ۲۸ گواهی‌نامه از مؤسسه اروپایی Green Award، مشارکت برجسته در بازار حمل و نقل انرژی، صرف وقت و هزینه قابل توجه برای آموزش‌های دریایی و تربیت دریانوردان کارآمد به عنوان شرکت برتر سال ۲۰۱۰ انتخاب شد و همچنین مدیرعامل این شرکت به دلیل رعایت کامل استانداردهای ایمنی و انتخاب قطعات، تجهیزات و ماشین‌آلات سازگار با شرایط محیط زیست برای کشتی‌های ملکی، استفاده از فرصت‌های ناشی از تلاطم بحران اقتصاد جهانی و ابزار مهارت در اخذ تسهیلات مالی از بانک‌های چین، اروپا و خاورمیانه جهت توسعه ناوگان دریایی، مقابله مؤثر با دزدان دریایی خلیج عدن و همکاری با رسانه‌های دریایی در جهت ارتقای فرهنگ دریایی به عنوان چهره شاخص کشتیرانی منتخب و تندیس ویژه به ایشان اعطا شد.



تدوین سند راهبردی توسعه صنایع دریایی

با تلاش جمع‌زبانی از کارشناسان و متخصصان کشور اولین ویرایش سند راهبردی توسعه صنایع دریایی در افق ۱۴۰۴ به زودی در شورای عالی صنایع دریایی به تصویب خواهد رسید.

رئیس هیئت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران با بیان این مطلب افزود: سند مذکور پس از تصویب، به مجلس شورای اسلامی ارائه می‌شود تا در تنظیم برنامه پنجم توسعه مورد استفاده قرار گیرد. سید مجید هدایت اظهار کرد: این سند عمق کارشناسی خوبی دارد و می‌توان گفت، سند افتخارآفرینی تهیه شده است. ایشان در خصوص ترکیب شورای عالی صنایع دریایی، تصریح کرد: این شورا شامل وزرای نفت، صنایع و معادن، راه و ترابری، دفاع، اقتصاد و دارایی و معاون برنامه‌ریزی راهبردی رئیس‌جمهوری است که مسئولیت کارگروه اقتصادی



و فنی آن با سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران است. وی صنعت دریایی را یک صنعت فرابخشی عنوان کرد و افزود: این صنعت فقط به ساخت کشتی، ناو و ادوات دریایی منحصر نمی‌شود، بلکه ساخت سازه‌های دریایی، پلنفرم‌ها و سکوها دریایی را نیز در بر می‌گیرد. هدایت گفت: صنعت دریایی یک صنعت استراتژیک با فناوری بالا و مدیریت خاص است که حاشیه سود بالایی ندارد و دولت‌ها برای آن بازار فروش و تسهیلات مالی کافی فراهم می‌کنند. ایشان در پایان سخنان خود با تبریک اتمام مراحل ساخت و آزمون و تحویل کشتی ایران- اراک به دست‌اندرکاران این پروژه به ویژه در مجموعه ایزوایکو، گفت: این کشتی تمام تست‌های دریایی را با موفقیت گذرانده و مجوزهای مؤسسات بین‌المللی را اخذ کرده است.

عضویت رده‌بندی هندوستان در انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی

در پی تغییر معیارهای عضویت در انجمن بین‌المللی مؤسسات رده‌بندی (International Association of Classification Societies IACS) از اکتبر ۲۰۰۹ اجرایی شد، رده‌بندی هندوستان (Indian Register of Shipping, IRS) به عنوان اولین عضو جدید انجمن IACS انتخاب شد. تصمیم به پذیرش درخواست عضویت کامل IRS در شصت و یکمین اجلاس IACS که از ۲۲ تا ۲۴ ژوئن سال جاری در هامبورگ برگزار گردید، اتخاذ شد.

در مراسم اعلام این خبر دکتر Hermann J. Klein رئیس هیئت مدیره IACS از کاپیتان J.C. Anand رئیس هیئت مدیره IRS درخواست کرد تا در تقویت اهداف IACS در جهت افزایش ایمنی و کیفیت قدم بردارند. وی افزود عضویت IRS خبر خوبی برای انجمن و مشتریان آن محسوب شده و بازتاب تأکید بر فلسفه کیفیت و استاندارد بالای کیفی توسط IRS می‌باشد.

لازم به توضیح است که IRS از سال ۱۹۹۱ عضو وابسته IACS بود. از اکتبر ۲۰۰۹ و در پی اعلام تنها یک رده عضویت در IACS که پس از انتشار گزارش اتحادیه اروپا در جهت الزام IACS به رعایت قانون رقابت در اتحادیه اروپا، رده عضویت وابسته ملغی شد، IRS امکان عضویت کامل در IACS را پیدا کرد.

موارد الحاقی مجلس به لایحه برنامه پنجم در بخش دریا

سخنگوی کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با اشاره به اضافه شدن ۳۰ بند الحاقی به لایحه پیشنهادی دولت برای برنامه پنجم از سوی این کمیسیون، بندهای الحاقی در حوزه حمل و نقل دریایی را اعلام کرد.

مهرداد لاهوتی به تشریح موارد الحاقی در بخش ایجاد و توسعه زیرساخت‌های بندری و دریایی پرداخت و از اولویت اتصال بنادر به شبکه ریلی و ایجاد زیرساخت‌های لازم در بخش ترانزیت و سوآپ نفت با هدف دستیابی کشور به ۵۰ درصد سهم سوخت‌رسانی به کشتی‌ها در خلیج فارس به عنوان دیگر مفاد الحاقیه کمیسیون عمران مجلس یاد کرد.

سخنگوی کمیسیون عمران مجلس افزود: طبق ماده‌ای دیگر از این الحاقیه وزارت راه و ترابری باید نسبت به تدوین لایحه قانون کار دریایی با توجه به نیازهای داخلی و الزامات بین‌المللی اقدام کند. ایشان در ادامه به یکی از مفاد مهم الحاقیه پیشنهادی کمیسیون عمران مجلس اشاره کرد که با نظرات مشورتی کارشناسان سازمان



بنادر و دریانوردی و برخی فعالان دریایی کشور اخذ شده است و گفت: طبق این ماده بنادر بازرگانی کشور مشمول قوانین حاکم بر مناطق آزاد تجاری خواهند شد و کلیه فعالیت‌ها در بنادر بازرگانی، معاف از مالیات خواهد بود.

در آخرین ماده این الحاقیه، شورای عالی سازمان بنادر و دریانوردی موظف شده تا نسبت به اعمال نظام انعطاف‌پذیر تعرفه‌گذاری با هدف توسعه و حمایت از بخش حمل و نقل دریایی در بازارهای ملی و منطقه‌ای اقدام کند.

این در حالی است که در لایحه پیشنهادی دولت به مجلس، هیچ مطلبی درباره دریا و حوزه‌های مختلف مربوط به آن وجود نداشت که این امر اعتراض جامعه دریایی کشور و مسئولانی چون رئیس فراهیون بنادر و شهرهای ساحلی و مدیرعامل سازمان بنادر و دریانوردی را در پی داشت.

is underscored by her being one of the few countries in Asia to be a party to all the Annexes of MARPOL – The International Maritime Organization (IMO) convention for the prevention of ship-source pollution.” (BIMCO BULLETIN, April 2010)

Port of Fujairah sounds warning on single hulls

“Major United Arab Emirates (UAE) loading port Fujairah has warned single-hull tankers again to stay away once they have reached their phase-out dates under the MARPOL convention. In a note to owners, harbour master Tamer Masoud said there would be no backtracking on its decision to shut the door to single-hull tonnage this year. He said that once tankers reach their phase-out dates this year under MARPOL 73/78 they would not be able to conduct cargo operations at the port’s oil terminal. Any single-huller over 15 years old wishing to trade to the port must have Condition Assessment Scheme (CAS) certification from its class society and also approval to trade from its flag state.” (IMO Awareness Bulletin, May 2010)

Project on target to improve safety

“A new research initiative aimed at improving probabilistic damage stability formulations for large passenger vessels has been launched this year with the European Union’s financial sponsorship. Under the acronym GOALDS (goal-based damage stability), the project has a very high-profile participation by major European shipyards, flag administrations, operators, universities, tank-testing research establishments and classification societies. On completion of the three-year study, which is being coordinated by the National Technical University of Athens (NTUA), key results will be submitted to IMO for consideration in the rule-making process. The SOLAS 2009 harmonized probabilistic damage stability rules for passenger vessels and cargo ships became mandatory on 1 January 2009 following revisions to the convention’s Chapter II-1. Although this was seen as an important step forward in achieving an improved safety standard, serious concerns emerged regarding the adopted formulation for calculating the survival probability of ro-pax ferries and large cruise vessels, and thereby the attained and required subdivision indices for passenger ships. Moreover, present damage stability regulations account only for collision damage scenarios, despite the fact that statistics point to the profound importance of grounding accidents, especially as regards passenger vessels. These concerns provide the rationale for GOALDS.” (FAIRPLAY SOLUTIONS, May 2010)

Single-hulled VLCC numbers fall by a third in 2010

“A third of the single-hulled very large crude carriers that were in the global fleet at the start of this year have been removed to be scrapped or for conversion projects, according to US shipowner Overseas Shipholding Group. Out of 64 single-hulled VLCCs actively trading at the start of 2010, 21 VLCCs have already left the market, said OSG’s head of crude tanker operations Mats Berglund. Owners of single-hulled tankers have sold their largest and oldest ships for scrap as trading opportunities are drying up due to the upcoming deadline set by the International Maritime Organization for operating single-skinned tankers. Owners have also sold tankers to companies wishing to convert them into dry bulk carriers or floating storage and offloading vessels as demand in these sectors is improving.” (LLOYD’S LIST, May 2010)

N E W S

China ready to suspend growth for safety

“China’s government is ready to suspend domestic shipping companies for failing to meet safety standards in an attempt to address a dramatic increase in the number of accidents in its waters. A top-level government meeting took place following the publication of figures that showed that in the first half of 2010 alone the country suffered 123 marine accidents with the loss of 83 ships and 136 lives. TradeWinds recently highlighted that increased traffic in Chinese waters, due to the country’s rising raw-material imports, is leading to accidents such as the recent loss of the 178,739 dwt Capesize bulker Bright Century (built 1997) in a collision. At the meeting, Vice Transport Minister Xu Zuyuan said that domestic shipping companies with poor safety records should be prevented from expanding.” (TradeWinds, May 2010)

Erika appeal court ruling undermines global conventions

“On March 30, the French Court of Appeal made its decision public on the 10-year-long Erika case. The court ruled that the French Pollution Act dated July 5, 1983, complies with the MARPOL Convention, as per the first court’s decision. Consequently, the new decision confirms that national legislation applies over international conventions. The court of appeal may have reached the same conclusion but it used a different argument. It rightly argued that the two texts dealt with the same issues: voluntary and accidental oil spills. But it ignored MARPOL’S exemptions provisions. For the record, when the French law was voted in 1983, members of parliament recognized they doubted it was compatible with MARPOL. “MARPOL will have to be amended to comply with the French law,” they had concluded. The French judge in the appeal case also chose to ignore the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea restricting a state’s competency to its exclusive economic zone, where the accident occurred. One remembers that the French Loi Perben Act of 2004 even enabled the imprisonment of foreign seafarers if caught. After four years of struggle, Armateurs de France managed in 2008 to amend this rule in accordance to UNCLOS, in exchange for a dramatic increase of fines for oil spills.” (LLOYD’S LIST, May 2010)

Green shipping high on the agenda in Singapore

“Singapore is one of the busiest ports in the world. In 2009, some 130,000 vessels called at the port of Singapore. At any one time there are about 1,000 vessels in port. Singapore is also home to 25% of the world’s coral species. Although shipping is the most environmentally-friendly mode of transport, there are increasing expectations for the shipping sector to further improve on its environmental credentials. Singapore’s commitment to eco-friendly shipping and port activities



The measures adopted means, among other things, that changes will be made as regards the translation of certain documents. In the future, documents of more than 20 pages will not be translated into all working languages, but merely a comprehensive summary will be translated. Furthermore, it was considered possible to reduce the number of meeting days for a number of bodies, but the final decision will, however, not be taken until these bodies have been heard and it has been ensured that a reduction of the number of meeting days will not affect the possibility of taking the necessary decisions. In addition, the Secretariat will examine in more detail the status and rights of observers (interest and industrial organisations) (such as their right to speak) in other UN bodies with a view to the Council assessing the possibilities of requesting a financial contribution from the observers, if relevant.

Public access to IMO documents

The Council debated the possibility of the public getting increased access to IMO documents. Previously, the Council had decided that only a minor part of the Organisation’s documents should be accessible to the general public. This policy has not been fully implemented yet since there are certain capacity restrictions in relation to the IMO webpage, but efforts are being made to find a solution.

A number of countries, including Denmark, found it important to grant the general public access to the Organisation’s documents to a wider extent when the necessary computer systems are in place.

World Maritime University

The Council debated the financial situation of the World Maritime University in Malmö, Sweden. Since a number of donors have decided to stop supporting the University financially, the University is in acute need for financial means.

Consequently, the Council decided to pay a GBP

250,000 contribution to the financing of the University in 2010 and 2011, respectively. Furthermore, it was discussed how to secure continued financing in the future. For this purpose, it was decided to establish a correspondence group that is to examine the possibilities, including financing by member States, industrial and interest organisations, as well as the possibilities of the University being given its own sources of finance.

The International Maritime Prize 2009

Following a vote, the Council decided to award the International Maritime Prize 2009 to Mr Johan Fransson, ex-Safety at Sea Director of the Swedish Maritime Administration and, among other things, Council Chairman in the period from 2005 to 2009.

Theme of the World Maritime Day 2011

The Council decided, upon the proposal of the Secretary-General, that the theme of the World Maritime Day 2011 is to be “Piracy: Orchestrating the Response”.



Administrative reductions and effectivisation on the agenda



The Council of the United Nations' International Maritime Organisation held its 104th session from 7 to 11 June 2010.

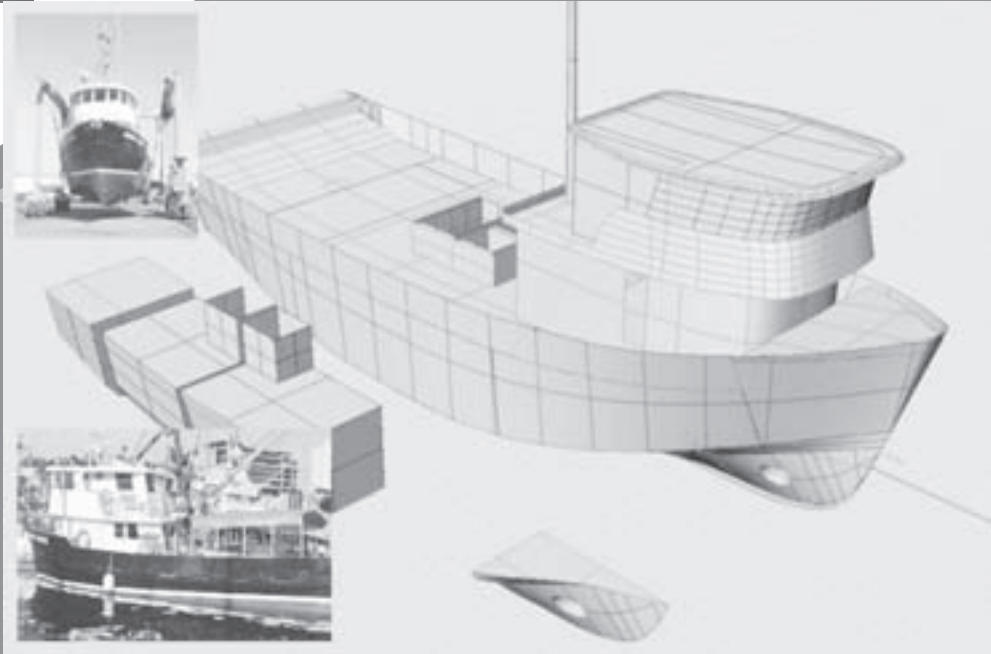
Among the most important issues discussed by the 40 member States were the following:

Administrative relief

It was decided to increase the international efforts made to reduce unnecessary procedures and regulations in order to make both the industry and the authorities more efficient.

Making sessions more efficient

On the basis of a number of recommendations made by a working group under Council, it was decided to introduce a number of measures intended to make the holding of IMO meetings more efficient. This is also expected to result in savings in the Organisation.



Entry into Force of “2008 IS Code”

The International Code on Intact Stability, 2008 (2008 IS Code) was adopted at IMO MSC 85 in December 2008. In addition, amendments to the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 and the International Convention on Load Lines, 1966 were adopted at IMO MSC.269(85) and IMO MSC.270(85), respectively, in order to mandate the 2008 IS Code. The 2008 IS Code as established based on IMO Resolution A.749(18) consists of Part A (Mandatory) and Part B (Non-Mandatory) including relevant interpretations. The 2008 IS Code is to be applied to ships 24m in length and above, with keels that have been laid on or after 1 July 2010.

The main contents of the amendments from IMO Resolution A.749(18) are as follows:

- (1) Trim
 - (i) The change of trim is to be considered during calculation of the stability curve. (Free-trimming)
 - (ii) The following items are to be included into the Stability Booklet.
 - (a) Curve or table of Minimum GOM or Maximum KG0 covered in the trim range of operating loading condition
 - (b) Cross curve with trim covered in the trim range of operating loading condition, taking into consideration changes in trim during inclining
 - (c) Displacement table or curve with trim covered in the trim range of operating loading condition
- (2) Full cargo tanks are to be corrected for free surface effects at 98% filling level. In doing so, the correction to the initial metacentric height is to be based on the inertia moment of the liquid surface at 5 degrees of the heeling angle divided by displacement. In addition, the correction to the righting lever is suggested to be based on the real shifting moment of the cargo liquids.

It is to be noted that the 2008 IS Code may affect the accuracy deviation between the Stability Booklet and Stability Computer due to changes in the method to calculate Stability Booklet, in cases where the Stability Computer uses a different calculation method without taking Free-trimming into consideration.



other interested organizations - over a four-year period.

“The immediate task at hand is to promulgate the standards of maritime excellence we have just come to adopt amongst those working at the sharp end of the industry and to promote their proper implementation and enforcement through the usual means of enacting legislation and introducing enabling measures in maritime administrations and training establishments,” Mr. Mitropoulos said.

“I would suggest that the successful closure of the Conference should be seen as marking the beginning of strenuous efforts at three levels: first, to commence, at the earliest possible opportunity, work to translate the revised STCW requirements into national regulations - with the aim of expediting their implementation; second, to deliver, as appropriate, technical assistance through IMO’s Integrated Technical Co-operation Programme - with the aim of familiarizing STCW Parties with the revised requirements, and to provide useful technical advice on the STCW Convention and the STCW Code as a whole; and third, to initiate action, as

may be necessary, to ensure the full and effective implementation and rigorous enforcement of the revised STCW Convention and Code when the amendments come into force on the agreed date of 1 January 2012,” Mr. Mitropoulos added.

The Conference has been a key highlight in the IMO-designated “Year of the Seafarer”, which aims to provide the maritime community with an opportunity to pay tribute to seafarers from all over the world for their unique contribution to society and in recognition of the vital part they play in the facilitation of global trade in a hazardous environment.

The Diplomatic Conference was held from 21 to 25 June 2010 in Manila, the Philippines with the support of the government of the Philippines and was attended by more than 500 delegates from delegations from 85 IMO Member States, as well as by observers from three Associate Members, the International Labour Organization (ILO), the European Commission (EC) and one other intergovernmental Organization; and 17 non-governmental organizations.

Source: www.imo.org



competency and strengthen the evaluation process (monitoring of Parties' compliance with the Convention);

Revised requirements on hours of work and rest and new requirements for the prevention of drug and alcohol abuse, as well as updated standards relating to medical fitness standards for seafarers;

New certification requirements for able seafarers;

New requirements relating to training in modern technology such as electronic charts and information systems (ECDIS);

New requirements for marine environment awareness training and training in leadership and teamwork;

New training and certification requirements for electro-technical officers;

Updating of competence requirements for personnel serving on board all types of tankers, including new requirements for personnel serving on liquefied gas tankers;

New requirements for security training, as well as provisions to ensure that seafarers are properly trained to cope if their ship comes under attack by pirates;

Introduction of modern training methodology including distance learning and web-based learning;

New training guidance for personnel serving on board ships operating in polar waters; and

New training guidance for personnel operating Dynamic Positioning Systems.

Conference resolutions

In addition to two resolutions adopting the aforesaid amendments, the Conference also adopted resolutions on:

- Expression of appreciation to the host Government;
- Transitional provisions and early implementation;
- Verification of certificates of competency and endorsements contained;
- Standards of training and certification and ships' manning levels;
- Promotion of technical knowledge, skills and professionalism of seafarers;
- Development of guidelines to implement international standards on medical fitness for seafarers;
- Revision of existing model courses published by the International Maritime Organization and development of new model courses;
- Promotion of technical co-operation;
- Measures to ensure the competency of masters and officers of ships operating in polar waters;
- Attracting new entrants to, and retaining seafarers in, the maritime profession;
- Accommodation for trainees;
- Promotion of the participation of women in the maritime industry;
- Future amendments and review of the STCW Convention and Code;
- Contribution of the International Labour Organization;
- Role of the World Maritime University and IMO International Maritime Law Institute and International Maritime Safety, Security and Environment Academy (IMSSEA) in promoting enhanced maritime standards;
- Year of the Seafarer; and
- Day of the Seafarer.

Speaking at the close of the successful Conference, IMO Secretary-General Efthimios E. Mitropoulos said that the adoption of the revised STCW had brought to a successful conclusion the concerted effort undertaken by so many - Government and industry alike, dedicated seafarer representative bodies, maritime training institutions, and the many



Revised STCW Convention and Code adopted at the Manila Conference



Conference of Parties to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, was held in Manila, the Philippines, 21-25 June 2010.

Major revisions to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (the STCW Convention), and its associated Code have been adopted at a Diplomatic Conference in Manila, the Philippines, thereby ensuring that the necessary global standards will be in place to train and certify seafarers to operate technologically advanced ships for some time to come.

The Conference was held in Manila from 21 to 25 June under the auspices of the International Maritime Organization (IMO), the United

Nations specialized agency with responsibility for the safety and security of shipping and the prevention of marine pollution from ships.

The amendments, to be known as “The Manila amendments to the STCW Convention and Code” are set to enter into force on 1 January 2012 under the tacit acceptance procedure and are aimed at bringing the Convention and Code up to date with developments since they were initially adopted in 1978 and further revised in 1995; and to enable them to address issues that are anticipated to emerge in the foreseeable future.

Amongst the amendments adopted, there are a number of important changes to each chapter of the Convention and Code, including:

Improved measures to prevent fraudulent practices associated with certificates of

	Category	Details
6	Control and Instrumentation Equipment and Electrical Installations	<ul style="list-style-type: none"> • Automatic Devices and Equipments • Loading Computers • Non-metal Clips, Fire Stop and Fire Protective Coatings • Level Indicators • Software for Planned Machinery Maintenance Scheme
7	Electrical Equipment and Cables (Type Test)	<ul style="list-style-type: none"> • Fuses • Circuit Breakers • Magnetic Contactors • Explosion-Protected Electrical Equipments • Cables
8	Mass Produced Machineries/Equipments	<ul style="list-style-type: none"> • Reverse and Reduction Gears • Diesel Engines • Purifiers • Screw Pumps • Hydraulic Pumps / Motors • Three-phase A.C. Generators • Three-phase Squirrel Cage Induction Motors • Control Gears (A.C. Starter) • Dry Type Transformers • Axial Flow Type Electrical Motor Fans • Exhaust Driven Turbo Blowers • Air Compressors • Water Pumps and Oil Pumps • Shaft Couplings • Plate Type Heat Exchangers • Steam Turbines • Electric Hoist and Overhead Travelling Cranes • Heat Exchangers • Compressors of Refrigerating Units • Stern Tube Sealing Devices • Windlasses • Cargo Winches • Steering Gears • Incinerators • Navigation Equipments • Radio Communications



	Category	Details
1	Metallic Materials	<ul style="list-style-type: none"> • Rolled Steels • Steel Pipes • Castings and Forgings • Crank Shafts Special Manufacturing Process • Aluminum Alloys and Titanium Alloys • Propeller Castings • Iron Castings / Cast Iron Valves
2	Equipments	<ul style="list-style-type: none"> • Anchors • Anchor Chains • Accessories for Anchor Chains • Fiber Ropes • Emergency Towing Arrangements • Life-Saving Appliances • Fire detecting and alarm systems • Fire Fighting Appliances • Equipments Required by IGC Code/IBC Code • Pollution Prevention Equipments (as mentioned in MARPOL Convention)
3	Welding materials	<ul style="list-style-type: none"> • Welding materials
4	Non-Metallic Materials and Hull Coatings	<ul style="list-style-type: none"> • Fire Protection Materials • Materials for Refrigerating Chamber • Fiberglass Reinforced Plastics Hull Materials • Anti-Corrosive Paints for Corrosion Control (CoC) • Non-Metallic Bearing Materials for Rudders • Coating Systems
5	Machinery Installations and Piping Systems	<ul style="list-style-type: none"> • Steel pipes • Rubber Hoses • Nylon Hoses and Teflon Hoses • Valves for Liquefied Gas Carriers • Butterfly Valves • Special Pipe Joints • Stuffing Box • Liquid Filled Thermometers of Liquefied Gas Carrier • Equipment for Liquefied Gas Carrier • Valves for Refrigerating Unit • Emergency Shut-off Valves • Boiler and Group I Pressure Vessel • Plastic Pipes • Venting Systems and Related Equipments for Oil Tankers • Air Pipe Heads of Self-Closing Type



List of Materials and Equipments that need Class Approval

*Prepared by: A. Gharechahi
Asia Classification Surveyor
a.gharechahi@asiaclass.org*

In The Name of God



List of Materials and Equipments that need Class Approval	2
Revised STCW Convention and Code adopted at the Manila Conference	5
Entry into Force of "2008 IS Code"	8
Administrative reductions and effectivisation on the agenda of the 104th session of IMO Council	10
News	12



Update

Asia Classification Quarterly Magazine
Volume 3, Issue 5, Summer 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:

Vahideh Akbari



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